SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/763

z dne 21. decembra 2021

o državni pomoči SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N), ki jo Portugalska namerava izvesti za družbo TAP SGPS

(notificirano pod dokumentarno številko C(2021) 9941)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 108(2), prvi pododstavek, Pogodbe,

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

ob upoštevanju sklepa Komisije o začetku postopka iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s pomočjo SA.60165 (2021/C) ([1]),

po pozivu vsem zainteresiranim strankam, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedeno določbo ([2]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

(1) Portugalska je 10. junija 2021 priglasila načrte za dodelitev državne pomoči v višini 3,2 milijarde EUR kot pomoči za prestrukturiranje v skladu s Smernicami o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje) ([3]) gospodarski enoti, ki jo zdaj izključno nadzira portugalska država, obsega pa družbo Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A. (v nadaljnjem besedilu: TAP SGPS) in njeno sedanjo sestrsko družbo Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (v nadaljnjem besedilu: TAP Air Portugal), vključno z vsemi njunimi nadzorovanimi hčerinskimi družbami (uvodne izjave 8 do 14). Pred priglasitvijo je bilo družbi TAP SGPS odobreno posojilo za reševanje v višini 1,2 milijarde EUR, ki mu Komisija v sklepu z dne 10. junija 2020 (v nadaljnjem besedilu: prvotni sklep o pomoči za reševanje) ni nasprotovala ([4]). Portugalska je julija 2020 začela izvajati in izplačala pomoč za reševanje družbi TAP SGPS in 10. decembra 2020 predložila načrt za prestrukturiranje družbe TAP SGPS. Priglasitvi sta bili priloženi posodobljena različica načrta prestrukturiranja in druga spremna dokumentacija.

(2) Splošno sodišče je 19. maja 2021 prvotni sklep o pomoči za reševanje razglasilo za ničen, vendar je zadržalo učinke razglasitve ničnosti, dokler Komisija ne sprejme novega sklepa ([5]). Komisija je 16. julija 2021 sprejela nov sklep, v katerem ni nasprotovala pomoči za reševanje ([6]), zato je bila vložena druga tožba za razglasitev ničnosti ([7]).

([1]) Sklep Komisije C(2021) 5278 final z dne 16. julija 2021 v zvezi z zadevo SA.60165 (UL C 317, 6.8.2021, str. 13).

([2]) UL C 317, 6.8.2021, str. 13.

([3]) Sporočilo Komisije – Smernice o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah (UL C 249, 31.7.2014, str. 1).

([4]) Sklep Komisije z dne 10. junija 2020 v zadevi SA.57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugalska – Pomoč družbi TAP (UL C 228, 10.7.2020, str. 1).

([5]) Sodba z dne 19. maja 2021, Ryanair DAC/Komisija, T-465/20, EU:T:2021:284. Splošno sodišče je ugotovilo, da Komisija v prvotnem sklepu o pomoči za reševanje ni navedla razlogov v skladu s členom 296 PDEU, in sicer zlasti ni navedla, ali družba TAP SGPS pripada skupini v smislu točke 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Splošno sodišče je odredilo zadržanje učinkov razglasitve ničnosti navedenega sklepa za največ dva meseca od datuma sodbe, če se Komisija odloči sprejeti nov sklep na podlagi člena 108(3) PDEU, in za nadaljnje razumno obdobje, če se Komisija odloči začeti postopek na podlagi člena 108(2) PDEU.

([6]) Sklep Komisije z dne 16. julija 2021 v zadevi SA 57369 – Pomoč za reševanje za družbo TAP SGPS (UL C 345, 27.8.2021, str. 1).

([7]) Zadeva T-743/21, Ryanair/Komisija, zdaj v obravnavi na Splošnem sodišču.

(3) Komisija je z dopisom z dne 16. julija 2021 Portugalsko obvestila, da bo v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka). Portugalska je z dopisoma z dne 19. in 27. avgusta 2021 predložila pripombe v zvezi z navedenim sklepom.

(4) Sklep Komisije o začetku postopka je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* ([8]). Komisija je zainteresirane strani pozvala, naj pripombe predložijo v enem mesecu od objave.

(5) Komisija je v roku, ki se je iztekel 6. septembra 2021, prejela 39 pripomb zainteresiranih strani. Posredovala jih je Portugalski in ji dala možnost, da nanje odgovori. Portugalska je z dopisom z dne 5. oktobra 2021 predložila pripombe k pripombam zainteresiranih strani.

(6) Komisija je z dopisom z dne 29. oktobra 2021, na katerega je Portugalska odgovorila 16. novembra 2021, zahtevala dodatne informacije o načrtu prestrukturiranja ter podporni pomoči za prestrukturiranje in financiranje. Komisija in portugalski organi so izvedli več videokonferenc v zvezi z ukrepi na področju konkurence, predvidenimi v priglasitvi, Komisija pa je 25. oktobra 2021 zahtevala tudi dodatne informacije o konkurenčni strukturi trga storitev zračnega prevoza potnikov na lizbonsko letališče in z njega, vključno s posodobljenimi informacijami o slotih letalskih prevoznikov, ki delujejo na tem letališču. Portugalska je odgovorila 2. in 8. novembra 2021, dodatne informacije pa je predložila 16., 25., 27. in 30. novembra 2021 ter nazadnje 3. decembra 2021.

(7) Portugalska se je izjemoma strinjala, da se odpove pravicam iz člena 342 PDEU v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 ([9]) ter da se ta sklep sprejme in priglasi v skladu s členom 297 PDEU v angleškem jeziku.

2. **OPIS POMOČI**

2.1 **Upravičenka: lastniška struktura in delujoče hčerinske družbe**

(8) Upravičenka do pomoči za prestrukturiranje je gospodarska enota, ki jo zdaj izključno nadzira portugalska država (uvodni izjavi 11 in 12), obsega pa družbo TAP SGPS in njeno sedanjo sestrsko družbo TAP Air Portugal, vključno z vsemi njunimi nadzorovanimi hčerinskimi družbami. TAP SGPS je holdinška družba, ustanovljena leta 2003, družba TAP Air Portugal pa je bila ustanovljena leta 1945 kot vodilni portugalski letalski prevoznik. Do leta 2017 so družbo TAP SGPS skupaj nadzirali Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (v nadaljnjem besedilu: Parpública), tj. javno podjetje, ki upravlja deleže portugalske države, ter dve družbi, HPGB SGPS, S.A ([10]). (HPGB) in DGN Corporation (DGN), pri čemer zadnjenavedeni delovali prek konzorcija Atlantic Gateways SGPS, Lda. (AGW) ([11]). Ko je Komisija sprejela prvotni sklep o pomoči za reševanje, sta imela družba Parpública in konzorcij AGW v lasti 50 % oziroma 45 % delnic družbe TAP SGPS, preostalih 5 % delnic pa so imeli zaposleni v družbi TAP SGPS. Navedeni položaj glede lastništva se je spremenil v okviru izvajanja tekočega postopka reševanja in prestrukturiranja družbe TAP SGPS.

(9) Ob začetku postopka reševanja in prestrukturiranja družbe TAP SGPS je bila družba TAP Air Portugal v popolni lasti družbe TAP SGPS in je bila njena največja hčerinska družba, ki je ustvarila približno 98 % prometa družbe TAP SGPS. Portugalski organi so pojasnili, da do junija 2020 niso bile predvidene nobene spremembe v strukturi delničarjev družbe TAP SGPS, saj so se vsi delničarji upravičenke strinjali, da je pomoč za reševanje potrebna za ohranitev dejavnosti družbe TAP Air Portugal in dolgoročno sposobnost preživetja družbe TAP SGPS.

([8]) Glej opombo 1.

([9]) Uredba Sveta št. 1 z dne 15. aprila 1958 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385).

([10]) Družba HPGB, SGPS, S.A. ima sedež v Lizboni ter je del sektorja upravljanja družb in podjetij. Na tej lokaciji ima […] zaposlenih. V družini te družbe je […] družb.

([11]) Za več podrobnosti v zvezi z družbama HPGB in DGN ter konzorcijem AGW glej uvodne izjave 11 do 15 sklepa Komisije z dne 16. julija 2021 v zadevi SA.57369, navedene v opombi 6.

(10) Portugalski organi so vprašanje nadzora nad družbo TAP SGPS obravnavali šele v začetku julija 2020, in sicer v okviru zastoja pri pogajanjih s konzorcijem AGW glede izvajanja sporazuma o posojilu za reševanje. […]. Portugalski organi so se zaradi skorajšnjega finančnega zloma družbe TAP SGPS, ki je zahtevala izvedbo pomoči za reševanje, odločili, da bodo z delničarji konzorcija AGW sklenili zasebni sporazum za odkup deležev družbe DGN, […]. […] je portugalsko ministrstvo za finance (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, v nadaljnjem besedilu: ministrstvo za finance) neposredno kupilo delnice družbe TAP SGPS, ki predstavljajo 22,5 % osnovnega kapitala družbe TAP SGPS, prej v lasti konzorcija AGW. Zato ima portugalska država danes posredno in neposredno večinski delež, ki ustreza 72,5 % osnovnega kapitala in ustreznih ekonomskih pravic družbe TAP SGPS (50 % prek družbe Parpública in 22,5 % prek ministrstva za finance). Prej je imela družba HPGB delež v konzorciju AGW, ne pa neposredno v družbi TAP SGPS, vendar ima po prevzemu deleža konzorcija AGW zdaj neposredno v lasti 22,5-odstotni delež v družbi TAP SGPS.

(11) Portugalski organi potrjujejo, da je v skladu s sporazumom o lastništvu, ki ga je Portugalska republika sklenila prek ministrstva za finance, […]. […] ([12]), […] ([13]). Nadzor nad 72,5 % osnovnega kapitala, […], portugalski državi zagotavlja izključni nadzor nad družbo TAP SGPS.

(12) Prav tako se je po dodelitvi pomoči za reševanje delež družbe TAP SGPS v družbi TAP Air Portugal spremenil, ko je portugalska država prek ministrstva za finance vpisala povečanje kapitala družbe TAP Air Portugal v višini 462 milijonov EUR ([14]). Država ima od 24. maja 2021 prek ministrstva za finance neposredno v lasti približno 92 % osnovnega kapitala družbe TAP Air Portugal. Družba TAP SGPS ima zdaj v lasti preostalih 8 %. Družba TAP Air Portugal je edini delničar družbe TAP Logistics Solutions, S.A., ki je bila ustanovljena 30. decembra 2019 za opravljanje dejavnosti prevoza tovora in pošte.

(13) Družba TAP SGPS ima deleže v naslednjih družbah, ki so dejavne na področju zagotavljanja storitev, povezanih z zračnim prevozom, na Portugalskem in v drugih državah:

— 100 % v družbi Portugália Airlines– Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (v nadaljnjem besedilu: Portugalia),

— 100 % v družbi U.C.S.– Cuidados Integrados de Saúde, S.A., ki deluje v sektorju zdravstvenih storitev in katere glavna stranka je tudi družba TAP Air Portugal,

— 100 % v družbi TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A., in 99,83 % v družbi Aeropar Participações Lda., ki delujeta kot holdinga,

— 78,72 % v družbi TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A (v nadaljnjem besedilu: M&E Brasil), ki vzdržuje zrakoplove za družbo TAP Air Portugal in tretje osebe,

— 49 % (43,9 % neposredno in 5,1 % prek družbe Portugalia) v družbi SPdH–Serviços Portugueses de Handling, S. A. (znani tudi kot Groundforce Portugal), ki deluje v sektorju zemeljske oskrbe na letališčih na Portugalskem, in

— 51 % v družbi CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A., ki zagotavlja storitve priprave in dostave hrane za letalstvo in katere glavna stranka je družba TAP Air Portugal.

(14) Kljub opisanim spremembam glede nazora med postopkom reševanja in prestrukturiranja za namene tega sklepa vsak sklic na upravičenko, ki ji je bila dodeljena pomoč za prestrukturiranje, vključuje družbo TAP SGPS in vse njene hčerinske družbe ob začetku postopka reševanja in prestrukturiranja od junija 2020, vključno z družbo TAP Air Portugal, če ni navedeno drugače. Vsak sklic na družbo TAP Air Portugal vključuje vse hčerinske družbe za zračni prevoz družbe TAP SGPS, vključno z družbo Portugalia, če ni navedeno drugače.

([12]) […].
([13]) […].
([14]) Sklep Komisije C(2021) 2991 final z dne 23. aprila 2021 v zadevi SA.62304 (2021/N) – Portugalska – COVID 19: Odškodnina za družbo TAP Portugal (UL C 240, 18.6.2021, str. 1).

2.2 **Upravičenka: glavne dejavnosti v letalskem sektorju**

(15) Družba TAP Air Portugal je v okviru gospodarske enote upravičenke dejavna na področju zračnega prevoza potnikov in tovora. Družba TAP Air Portugal je leta 2019, pred prestrukturiranjem, upravljala floto 108 zrakoplovov, vključno z zrakoplovi, ki so bili najeti na podlagi pogodb o zakupu s posadko, in letela na 92 destinacij v 38 državah, prepeljala več kot 17 milijonov potnikov in opravila več kot 130 000 letov. Navedeni leti so potekali predvsem na rednih rutah z letališč, kot so Lizbona, Porto, Faro in štirje otoki na Azorih in Madeiri, ter na mednarodnih destinacijah, vključno z […] letališči v Evropi (zunaj Portugalske), […] destinacijami v Braziliji ([15]), […] v Afriki ([16]) in […] v Severni Ameriki v letu 2019 ([17]). Družba TAP Air Portugal je svoje dejavnosti organizirala zlasti okoli lizbonskega letališča, ki je njeno glavno vozlišče.

(16) Portugalska trdi, da je družba TAP Air Portugal pomemben ponudnik storitev povezljivosti za potnike in tovor na Portugalsko, z nje in znotraj nje. Družba TAP Air Portugal je bila leta 2019 edini letalski prevoznik, ki je opravljal lete na […] rutah od svojih […] rut v poletni sezoni in na […] rutah od […] rut v zimski sezoni. Ključno vlogo ima zlasti pri povezovanju Portugalske in držav s portugalsko govorečo diasporo. Velja tudi za steber portugalskega gospodarstva, zlasti zaradi svojega prispevka k razvoju turistične industrije na Portugalskem.

(17) Drugi letalski prevozniki, zlasti evropski, opravljajo storitve zračnega prevoza potnikov ali tovora na Portugalskem, kot so Ryanair kot drugi največji letalski prevoznik na Portugalskem, Wizzair in easyJet, letalski prevozniki skupine Lufthansa (vključno z Brussels Airlines in Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair in letalski prevozniki skupine IAG (zlasti Vueling in Iberia).

2.3 **Izvor težav upravičenke in finančni položaj**

(18) Sedanji položaj upravičenke je posledica težav s plačilno sposobnostjo in likvidnostjo, ki so se močno poglobile zaradi hude likvidnostne krize, ki jo je povzročila pandemija COVID-19.

(19) Prvič, družba TAP SGPS je med letoma 2006 in 2015 imela […] milijonov EUR […] prihodkov. Glede na to, kako velik delež v prihodkih družbe TAP SGPS predstavlja dejavnost letalskih prevoznikov, je […].

(20) Družba TAP SGPS je imela v zadnjih letih tudi izredne stroške zaradi motenj v delovanju, ki so ovirali rast dobičkonosnosti in konkurenčnosti. […] […] milijonov EUR […] ([18]) […], […] […] milijonov EUR […], kar je bilo posledica visoke stopnje zamud in odpovedi letov ter zelo visoke valutne izpostavljenosti zaradi poslovanja v Braziliji in Angoli.

(21) Drugič, glede na to, da je družba TAP Air Portugal ustvarila približno […] % prihodkov družbe TAP SGPS, je uspešnost letalskega prevoznika močno vplivala na splošno finančno stanje nadrejenega holdinga. Družba TAP Air Portugal je po privatizaciji družbe TAP SGPS leta 2015 ([19]) začela proces preoblikovanja in je v operativnem smislu rasla, pri čemer je do leta 2019 dosegla […] % rast prihodkov. Postopek preoblikovanja je bil usmerjen v […].

(22) Ukrepi, povezani s procesom preoblikovanja, so se izvajali predvsem v letih 2018 in 2019, in sicer z dobavo […] zrakoplova A339 z učinkovito porabo goriva, ki sta ji sledila preoblikovanje izdelkov, prodaje in orodij ter izboljšanje nabave in sistemov. Na operativnem področju je družba TAP Air Portugal povečala obseg dejavnosti na trgih z visoko vrednostjo, kot sta Brazilija in Severna Amerika. Proces preoblikovanja, zlasti postopno uvajanje nove flote in njeno opuščanje, ki se je izvajalo do leta 2019, je prispeval k zmanjšanju skupnih stroškov razpoložljivih sedežnih kilometrov (Cost of Available Seat Kilometre – CASK) ([20]). Vendar pa so bili s tem povezani tudi visoki enkratni stroški […]. Poleg tega je bila družba TAP Air Portugal še naprej manj konkurenčna od primerljivih letalskih prevoznikov, kar zadeva stroške dela in učinkovitost.

([15]) […].
([16]) […].
([17]) […].
([18]) Stroške, nastale zaradi nepravilnega delovanja opredeli letalski prevoznik ali izvajalec storitev zemeljske oskrbe, ki deluje v imenu letalskega prevoznika, kadar zaradi motenj na dan potovanja ali dan pred potovanjem stranka ne more izkoristiti letov, za katere je kupila vozovnico.
([19]) 61 % osnovnega kapitala družbe TAP SGPS je bilo privatiziranega leta 2015. Portugalska država je leta 2017 od konzorcija AGW ponovno odkupila del osnovnega kapitala in tako povečala svoj delež na 50 %.
([20]) Strošek razpoložljivega sedežnega kilometra se uporablja za merjenje stroška na enoto, izraženega v denarni vrednosti (v centih na sedež), za uporabo vsakega sedeža za vsak kilometer.

(23) Družba TAP Air Portugal je 2. decembra 2019 zaključila ponudbo nadrejenih nezavarovanih obveznic v višini 375 milijonov EUR s petletno zapadlostjo ter rednimi letnimi kuponi v višini 5,625 % in efektivnimi obrestmi v višini 5,75 % ([21]). Namen izdaje je bil pokriti splošne izdatke družbe ter delno odplačati dolg in podaljšati njegovo povprečno zapadlost. Za izdajo sta bili pridobljeni predhodni oceni BB– (Standard & Poor's) in B2 (Moody's), tj. bonitetna ocena pod „naložbenim razredom". Nekaj mesecev pred tem, 24. junija 2019, je družba TAP Air Portugal izdala obveznice v višini 200 milijonov EUR s štiriletno zapadlostjo in rednimi letnimi kuponi v višini 4,375 % ([22]). Čeprav se zneski in pogoji izdaje v juniju in pogoji izdaje v decembru 2019 razlikujejo, zanimanje, izkazano pri navedenih izdajah, kaže, da je upravičenka pred izbruhom COVID-19 lahko dostopala do financiranja na trgu pod razumnimi pogoji.

(24) Proces preoblikovanja je bil prekinjen zaradi svetovne pandemije COVID-19 in gospodarske krize, ki je sledila, in to v času, ko družbi TAP Air Portugal v primerjavi s konkurenti, zlasti nizkocenovnimi letalskimi prevozniki, še ni uspelo bistveno znižati stroškov, zlasti stroškov dela.

(25) Posledično je bonitetna agencija Standard & Poor's 20. marca 2020 zaradi vladnih omejitev potovanj brez primere in odredb o karanteni zaradi izbruha COVID-19 znižala bonitetno oceno družbe TAP Air Portugal na dolgoročno bonitetno oceno B–, obet za oceno kratkoročne likvidnosti pa na CCC+. Agencija Standard & Poor's je v isti napovedi izdaji obveznic v vrednosti 375 milijonov EUR pripisala 45-odstotne možnosti za izterjavo. Bonitetna agencija Moody's je 19. marca 2020 prav tako znižala oceno verjetnosti neplačila in bonitetno oceno podjetja TAP Air Portugal na Caa1-PD oziroma Caa1. 28. maja 2020 je letni donos do zapadlosti (december 2024) nadrejenih obveznic v višini 375 milijonov EUR, izdanih decembra 2019, na sekundarnem trgu znašal 9,45 %. Drugače povedano, na tej stopnji so kupci navedenih obveznic, ki jih je izdala družba TAP Air Portugal, zahtevali znižanje nominalne vrednosti vrednostnih papirjev, da bi pridobili 9,45-odstotni donos, in se strinjali, da jih obdržijo do zapadlosti. Informacije, ki so jih predložili portugalski organi, potrjujejo […] finančni položaj družbe TAP Air Portugal in upravičenke […] ([23]), […].

(26) Težave družb TAP SGPS in TAP Air Portugal so se kopičile in močno poslabšale položaj lastniškega kapitala. Konec leta 2019 je družba TAP SGPS zabeležila negativen lastniški kapital v višini […] milijonov EUR, ki se je leta 2020 povečal na […] milijard EUR. Tudi družba TAP Air Portugal je imela leta 2020 negativni položaj lastniškega kapitala ([…] milijard EUR).

2.4 **Opis načrta prestrukturiranja in pomoči za prestrukturiranje**

(27) Pomoč za prestrukturiranje podpira izvajanje načrta prestrukturiranja, ki zajema obdobje od leta 2020 do konca leta 2025 (v nadaljnjem besedilu: obdobje prestrukturiranja). Načrt zajema gospodarsko enoto, ki jo zdaj izključno nadzira portugalska država (uvodni izjavi 11 in 12), obsega pa družbo TAP SGPS in njeno sedanjo sestrsko družbo TAP Air Portugal, vključno z vsemi njunimi nadzorovanimi hčerinskimi družbami.

2.4.1 *Prestrukturiranje dejavnosti*

(28) Cilj načrta prestrukturiranja je odpraviti temeljne vzroke težav družbe TAP SGPS in do leta 2025 izboljšati njeno poslovanje. Zaradi teže družbe TAP Air Portugal v bilanci stanja družbe TAP SGPS, ko se je znašla v težavah pri dejavnostih, ki jih zajema načrt prestrukturiranja, se večina operativnih ukrepov prestrukturiranja za zmanjšanje stroškov in krepitev prihodkov ter napovedi, predvidenih v načrtu prestrukturiranja, nanaša na družbo TAP Air Portugal. Načrt prestrukturiranja vključuje ukrepe, ki so se začeli izvajati junija 2020 ali se bodo izvedli in se nanašajo na štiri stebre: (i) osredotočenost na temeljno strategijo, (ii) prilagoditev zmogljivosti, (iii) izboljšanje operativnih stroškov in (iv) povečanje prihodkov. V pododdelkih 2.4.1.1 do 2.4.1.4 so opisani vsi stebri načrta prestrukturiranja družbe TAP, kakor so bili nazadnje posodobljeni.

([21]) Izjava: „TAP objavlja ceno 5,625-odstotnih nadrejenih obveznic z zapadlostjo leta 2024 v višini 375 milijonov EUR" z dne 22. novembra 2019. Zaradi povpraševanja vlagateljev se je z izdajo na koncu zbralo več denarja (75 milijonov EUR več od prvotnih 300 milijonov EUR) in z nižjo ceno (20 bazičnih točk), kot je bilo najprej predvideno.

([22]) Referenčna številka ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

([23]) Dobiček pred obrestmi, davki, amortizacijo in stroški prestrukturiranja ali najema. Dobiček pred obrestmi, davki, amortizacijo in najemninami (EBITDAR) je merilo, ki se uporablja predvsem za analizo finančnega zdravja in uspešnosti družb, ki so se v zadnjem letu prestrukturirale.

2.4.1.1 Osredotočenost na temeljno strategijo

(29) Načrt prestrukturiranja se osredotoča na osnovno dejavnost, tj. letalsko dejavnost, ki jo izvajata družbi TAP Air Portugal in Portugalia, ter postopno opuščanje in odprodajo dejavnosti, ki niso povezane z osnovno dejavnostjo. V okviru te logike je v načrtu prestrukturiranja predvideno, da bo družba TAP SGPS postopoma opustila vse druge storitvene dejavnosti, ki ustvarjajo prihodek in jih je ponujala na trgu, in sicer s prodajo, odprodajo ali prenehanjem izvajanja vseh dejavnosti na treh poslovnih področjih, kot sledi. Prvič, družba TAP SGPS namerava prodati svoj delež v brazilski hčerinski družbi za vzdrževanje zrakoplovov, M&E Brasil, […]. Druga odprodaja se nanaša na […] pri ponudniku storitev zemeljske oskrbe Groundforce, […]. Tretjič, družba TAP SGPS namerava odprodati svoj delež pri ponudniku storitev priprave in dostave hrane, družbi Cateringpor, […].

2.4.1.2 Prilagoditev zmogljivosti

(30) Ukrepi za prilagajanje zmogljivosti družbe TAP Air Portugal zajemajo zlasti ustrezno dimenzioniranje flote družbe TAP Air Portugal in optimizacijo omrežja družbe TAP Air Portugal. V načrtu glede flote je predvideno […]. Na splošno bo načrt družbe TAP Air Portugal glede flote leta 2025 omogočil bolj homogeno sestavo flote in zmanjšanje operativnih stroškov zaradi manjše porabe goriva in manjšega števila zahtev glede vzdrževanja novih zrakoplovov.

(31) Kar zadeva optimizacijo omrežja, je v načrtu prestrukturiranja povečana vloga Lizbone kot vozlišča povezljivosti, kar je zaradi majhnosti domačega trga družbe TAP Air Portugal ključnega pomena. Delovanje vozlišča povezljivosti bo koristilo strategiji […]. […]. Ukrepi za optimizacijo omrežja vključujejo tudi stroškovno učinkovitejše usklajevanje rut in zrakoplovov ter zmanjšanje števila rut, ki ustvarjajo izgube, in rut z nizko vrednostjo povezljivosti. Na primer, družba TAP Air Portugal je leta 2020 opravljala lete na […] manj destinacij kot leta 2019 (iz […] v […]) in za nedoločen čas odložila odprtje […] dodatnih rut.

(32) Kar zadeva položaj družbe TAP Air Portugal na lizbonskem letališču, zmanjšanje flote družbe TAP Air Portugal zmanjšuje njeno zmožnost zagotavljanja storitev zračnega prevoza potnikov, vendar ne postavlja pod vprašaj njenega sedanjega pomembnega tržnega položaja, ki bi ga naj imela tudi ob koncu obdobja prestrukturiranja v svojem lizbonskem vozlišču ([24]). Za ohranitev pomembnega tržnega položaja družbe TAP Air Portugal na lizbonskem letališču do leta 2025 obstajata dva glavna razloga:

(a) prvič, družba TAP Air Portugal se namerava v okviru načrta prestrukturiranja še naprej osredotočati na svoje temeljne dejavnosti znotraj sistema vozlišč in manjših letališč na lizbonskem letališču ([25]). Zato se ne pričakuje, da bi se tržni položaj in konkurenčna struktura na letališču bistveno spremenila, čeprav je družba TAP Air Portugal v zimski sezoni IATA 2021/2022 v primerjavi z zimsko sezono IATA 2019/2020 delež svojih slotov zmanjšala za […] % ([…] dnevnih slotov), obema naslednjima največjima imetnikoma slotov (družbi Ryanair in easyJet) pa je za poletno sezono IATA 2022 v primerjavi s poletno sezono IATA 2019 predhodno uspelo povečati svoj delež slotov ([26]). Natančneje, informacije, ki jih je predložila Portugalska, kažejo, da bi delež slotov družbe TAP Air Portugal predstavljal [45–55] % skupne zmogljivosti lizbonskega letališča v poletni sezoni IATA 2022 in v naslednjih sezonah IATA, v primerjavi z [10–20] % in [5–10] % družbe Ryanair oziroma easyJet. Poleg tega bi družba TAP Air Portugal v obdobju prestrukturiranja na lizbonskem letališču uporabljala daleč največjo floto z [90–100] zrakoplovi. Po ocenah Portugalske bi družba Ryanair na lizbonskem letališču stacionirala sedem, družba easyJet pa pet zrakoplovov ([27]);

([24]) V skladu s prakso odločanja Komisije se šteje, da so razpolaganje letalskega prevoznika s sloti na letališču in njegove omejitve zmogljivosti merilo sposobnosti letalskega prevoznika, da konkurira na trgu zračnega prevoza potnikov na to letališče ali z njega (glej npr. uvodno izjavo 209 Sklepa Komisije C(2021) 2488 final z dne 5. aprila 2021 v zadevi SA.59913 (UL C 240, 18.6.2021, str. 1); uvodno izjavo 178 Sklepa Komisije C(2020) 4372 final z dne 25. junija 2020 v zvezi z zadevo SA.57153 (UL C 397, 20.11.2020, str. 1)).

([25]) Za ponazoritev, število zrakoplovov na lizbonskem letališču se je v primerjavi s stanjem pred prestrukturiranjem le malo zmanjšalo. Družba TAP Air Portugal je imela med poletno sezono IATA 2019 na lizbonskem letališču stacionirano povprečno floto približno [90–100] zrakoplovov, na letališču Porto pa [5–15] zrakoplovov. Za poletno sezono IATA 2022 bi bilo sezonsko povprečje približno [90–100] zrakoplovov na lizbonskem letališču in [0–10] zrakoplovov na letališču Porto. Družba TAP Air Portugal pričakuje, da bo v letih 2023–2025 v primerjavi z letom 2022 dodala omejeno število zrakoplovov. Razdelitev na floto, ki je stacionirana na lizbonskem letališču, in floto, ki je stacionirana na letališču Porto, izhaja iz razporeditve števila zrakoplovov na podlagi razporeditve ur letenja dejavnostim na letališču v Lizboni ali Portu. Vsi zrakoplovi družbe TAP Air Portugal so uradno stacionirani na lizbonskem letališču, čeprav se vsi leti ne izvajajo na letališče ali z njega. Dejavnosti na letališču v Portu se izvajajo z rotacijo zrakoplova, ki je stacioniran v Lizboni, in sicer tudi čez noč. Družba TAP Air Portugal ne dodeljuje zrakoplovov nobenemu drugemu letališču, s katerega opravlja lete.

([26]) Predložitev Portugalske z dne 16. novembra 2021.

([27]) Predložitev Portugalske z dne 8. novembra 2021.

(b) drugič, zaradi razmeroma močnega, čeprav počasnega okrevanja povpraševanja potnikov se pričakuje, da se bo lizbonsko letališče v obdobju prestrukturiranja po fazi hitre rasti družbe TAP Air Portugal in nizkocenovnih letalskih prevoznikov vrnilo na visoko raven obremenjenosti [90–100] %, ki jo je doseglo pred pandemijo COVID-19. Posledično se pričakuje, da bodo v celotnem obdobju prestrukturiranja hude omejitve zmogljivosti lizbonskega letališča, povezane zlasti z njegovo edino vzletno-pristajalno stezo, ovirale vstop ali širitev konkurentov družbe TAP Air Portugal, saj del njihovega povpraševanja po dostopu do storitev letališke infrastrukture na lizbonskem letališču ne bo izpolnjen.

2.4.1.3 Znižanje stroškov

(33) Družba TAP Air Portugal namerava v okviru načrta prestrukturiranja zmanjšati operativne stroške s tremi vzvodi.

(34) Prvi so ponovna pogajanja o pogodbah z dobavitelji in zakupodajalci zrakoplovov. Družba TAP Air Portugal se je s svojimi dobavitelji dogovorila za […] obdobje […], kot je bilo določeno v prvotni pogodbi, do […], kar je privedlo do odložitve naložb v osnovna sredstva v višini […] milijard EUR do konca načrta prestrukturiranja. Poleg tega je družba TAP Air Portugal s ponovnimi pogajanji z zakupodajalci prihranila […] milijonov EUR, s prodajo in oddajo zrakoplovov pa je pridobila […] milijonov EUR prihodkov.

(35) Drugi vzvod za znižanje operativnih stroškov je sklop ukrepov za zmanjšanje stroškov tretjih oseb. Prvič, družba TAP Air Portugal pričakuje […] milijonov EUR prihrankov pri stroških goriva v obdobju izvajanja poslovnega načrta (od tega […] milijonov EUR v […]) z uporabo novejših, energetsko učinkovitejših zrakoplovov, boljšim usklajevanjem rut in zrakoplovov ter uvedbo programske opreme za optimizacijo goriva. Drugič, družba TAP načrtuje, da bo letno prihranila […] milijonov EUR stroškov z […]. […]. Tretjič, v načrtu prestrukturiranja so predvideni letni prihranki stroškov v višini […] milijonov EUR s ponovnimi pogajanji o pogodbah z dobavitelji nekaterih storitev, […].

(36) Tretji vzvod za načrtovano zmanjšanje operativnih stroškov družbe TAP Air Portugal je zmanjšanje stroškov dela, pri čemer družba TAP Air Portugal pričakuje, da bo prihranila […] milijonov EUR na leto, kar bo med trajanjem načrta prestrukturiranja skupaj znašalo približno […] milijard EUR. Da bi dosegla te prihranke, je družba TAP Air Portugal sprejela naslednje ukrepe:

(a) zmanjšanje števila zaposlenih (v ekvivalentu polnega delovnega časa (FTE)) za 1 200 leta 2020 in na začetku leta 2021, predvsem z nepodaljšanjem pogodb o delu za določen čas, z nadaljnjim zmanjšanjem števila zaposlenih za 2 000 leta 2021;

(b) poleg tega so bili sprejeti naslednji ukrepi za znižanje plač, ukinitev samodejnega zvišanja plač, ukinitev določb kolektivnih pogodb, da bi se povečala produktivnost in znižali stroški dela do leta 2024, ki se uporabljajo za vse zaposlene v okviru „izrednih sporazumov“ s sindikati:

(i) splošno znižanje fiksnih plač, višjih od 1 330 EUR, za 25 % v obdobju 2021–2023 in za 20 % leta 2024 (to znižanje se za pilote leta 2021 poveča na 50 %, leta 2024 pa postopoma zmanjša na 35 %); kabinsko osebje in poseben sindikat mehanikov družbe M&E so sprejeli tudi 15-odstotno zmanjšanje delovnega časa v letu 2021, ki se postopoma zmanjša na 5 % v letu 2023, tako da se namesto zmanjšanja omogoči financiranje 750 ekvivalentov polnega delovnega časa;

(ii) ukinitev samodejnega zvišanja plač in samodejnega napredovanja ter več sestavin plačil in

(iii) zmanjšanje števila članov kabinskega osebja v vsakem letalu na najmanjše število članov kabinskega osebja, ki ga določi proizvajalec;

(c) družba TAP Air Portugal je v izrednih sporazumih dosegla zavezo več sindikatov k doseganju ciljev glede stroškov dela do leta 2025. Navedeni cilji bodo doseženi s podpisom novih kolektivnih pogodb ali, v primeru neuspešnih pogajanj, s prenehanjem veljavnih kolektivnih pogodb in utemeljitvijo delovnih pravil s splošno delovno zakonodajo, ki je precej manj omejujoča od veljavnih kolektivnih pogodb. […].

2.4.1.4 Povečanje prihodkov

(37) Družba TAP Air Portugal pričakuje, da se bodo njeni prihodki v stabilnih razmerah, tj. po zaključku načrta prestrukturiranja, povečali za […] milijonov EUR na leto, vendar v načrtu prestrukturiranja upošteva le […] milijonov EUR (na leto, v stabilnih razmerah). Prihodki se bodo povečali zlasti […].

2.4.2 *Pregled stroškov prestrukturiranja in virov financiranja*

(38) V skladu z načrtom prestrukturiranja bodo zaradi izvajanja ukrepov prestrukturiranja nastali neto stroški prestrukturiranja, ki se ne bodo pokrili s pričakovanim znižanjem stroškov, povezanih z operativnim osebjem, ali drugimi prihodki, in so ocenjeni na […] milijard EUR do leta 2025. Večina stroškov prestrukturiranja v višini […] milijard EUR se pripisuje zlasti primanjkljaju kritja stroškov za to obdobje, ki jih je treba pokriti, da pri dejavnostih družbe TAP SGPS ne bi obstajalo tveganje neizpolnjevanja obveznosti ali pa družba ne bi mogla ohraniti operativne licence. Preostali stroški prestrukturiranja so povezani s povračili dolga v višini […] milijonov EUR, nakupom novih zrakoplovov v višini […] milijonov EUR in nadomestili za delo zaposlenim v višini […] milijonov EUR. V stroške pomoči ni všteta pomoč, priglašena pred tem sklepom kot nadomestilo za škodo, ki jo je družba TAP Air Portugal utrpela zaradi izrednega dogodka, ki je posledica javnih omejitev zračnega prevoza v skladu s členom 107(2), točka (b), PDEU, kot je določeno v ustreznih sklepih Komisije ([28]).

(39) Po navedbah Portugalske družba TAP SGPS zaradi poslabšanja finančnega položaja in hudega vpliva izbruha COVID-19 na sektor in gospodarstvo zdaj ne more […] brez pomoči države. Kljub temu je družba TAP Air Portugal zagotovila […] milijonov EUR, za katere v višini […] % jamči Portugalska republika, preostalih […] % pa mora zavarovati družba TAP Air Portugal, […]. Portugalska meni, da bi moralo izvajanje bistvenih ukrepov za povečanje lastniškega kapitala družbi TAP SGPS omogočiti dostop do kapitalskih trgov od […], da bi pridobila dodatna sredstva od zasebnih vlagateljev.

(40) Ko bosta zagotovljena financiranje z državnim jamstvom in povečanje kapitala v višini […] milijonov EUR, bo družba TAP Air Portugal od […] dalje pridobila financiranje brez državnega jamstva v višini najmanj […] milijonov EUR. Zaradi dostopa do zasebnega tržnega financiranja ne bo potrebna dodatna likvidnostna rezerva v obliki financiranja posojil z državnim jamstvom v višini do […] milijonov EUR, ki je bila vključena v prvotno priglasitev pomoči za prestrukturiranje kot rezerva za nepredvidljive dogodke.

(41) Skupno državno financiranje, kot je bilo spremenjeno 16. novembra 2021, vključuje ukrepe lastniškega kapitala ali navideznega lastniškega kapitala, ki se izvajajo na naslednji način:

(a) posojilo za reševanje v višini 1,2 milijarde EUR, ki se leta 2021 preoblikuje v lastniški kapital v enaki nominalni vrednosti plus obračunane obresti v višini približno […] milijonov EUR;

(b) […] milijonov EUR za […]-odstotni delež posojila v višini […] milijonov EUR, za katerega jamči država v višini […] %, ki bo odobren do konca […] in odplačan v […] s kapitalsko injekcijo države. Obrestna mera posojila bo v skladu s tržnimi pogoji, ki bodo veljali ob dodelitvi ([…]), vendar ne bo presegala referenčne obrestne mere, določene v skladu s sporočilom Komisije o referenčni obrestni meri ([29]);

(c) neposredna kapitalska injekcija v višini […] milijonov EUR, ki jo bo država izvedla v […].

([28]) Sklepi Komisije z dne 23. aprila 2021 v zadevi SA.62304 (2021/N) – Portugalska – COVID 19: Odškodnina za družbo TAP Portugal, (UL C 240, 18.6.2021, str. 1), z dne 21. decembra 2021 v zadevi SA.63402 (2021/N) – COVID-19 – Odškodnina za družbo TAP II (ni objavljen), in v zadevi SA.100121 (2021/N) – COVID-19 – Odškodnina za družbo TAP III. Zneski, zagotovljeni kot odškodnina družbi TAP Air Portugal, so prihodek, ki tako kot prihodki iz poslovanja zmanjšujejo neporavnane stroške, ki jih ni mogoče pokriti s preteklimi in sedanjimi prihodki iz poslovanja ali lastnimi prispevki upravičenca do pomoči za prestrukturiranje ali, na primer, posojilodajalcev ali dobaviteljev.

([29]) Sporočilo Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj (UL C 14, 19.1.2008, str. 6).

(42) Portugalska je sporočila, da bo ukrepe financirala neposredno iz državnega proračuna ([30]), za kar so potrebni izvedbeni akti, vključno z odobritvijo sprememb osnovnega kapitala s strani družbe ter sklenitvijo posojilnih in poroštvenih pogodb.

(43) Lastni prispevek družbe TAP SGPS in vseh, ki bodo prispevali k stroškom prestrukturiranja, bo znašal približno […] milijard EUR, razporejen bo na obdobje 2020–2025 in bo vključeval naslednje ukrepe:

(a) plačilo nadomestil za prestrukturiranje delovne sile – […]–[…] […] milijonov EUR ([…] […] milijonov EUR […]);

(b) prispevke tretjih oseb ali stroškovno učinkovitost v skupni višini […] milijonov EUR, od tega […] milijonov EUR, ki so bili že izvedeni leta 2021, in […] milijonov EUR, ki izhajajo iz obstoječih pogodb, ki vključujejo:

(i) […] milijonov EUR, povezanih z letališkimi storitvami ter storitvami priprave in dostave hrane na letališču in med letom zaradi ponovnih pogajanj o pogodbah (tj. novih zahtevkov za predloge) za storitve priprave in dostave hrane na obrobnih letališčih, ponovnih pogajanj z dobavitelji glede storitev priprave in dostave hrane na lizbonskem letališču, ponovnih pogajanj o storitvi Buy-on-Board (storitev nakupa hrane in pijače na krovu), ponovnih pogajanj za čiščenje, izdajanje vozovnic in druge letališke storitve);

(ii) […] milijonov EUR, povezanih s floto ter spremljanjem in vrednotenjem, tj. ponovna pogajanja o opremi, ki jo zagotovi kupec, materialih in popustih);

(iii) […] milijonov EUR, povezanih s skupnimi storitvami in nepremičninami (tj. ponovna pogajanja o parkirninah in pristojbinah za medije, oglaševanju in pravni podpori itd.);

(iv) […] milijonov EUR, povezanih z informacijsko tehnologijo (tj. ponovna pogajanja o licencah, komunikacijskih platformah, podpori, ki se oddaja v zunanje izvajanje, itd.), in

(v) […] milijonov EUR, povezanih z nastanitvijo posadke in gorivom (tj. ponovna pogajanja o prevozu in nastanitvi na obdobnih letališčih);

(c) zakupe novih zrakoplovov v višini najmanj […] milijonov EUR, za katere so že bile prevzete obveznosti, […];

(d) druge prispevke, povezane s postopnim opuščanjem sredstev in ponovnimi pogajanji s proizvajalci originalne opreme, v skupnem znesku približno […] milijonov EUR, razdeljene na naslednji način:

(i) […] milijonov EUR, […] […] milijonov EUR;

(ii) […] […] milijonov EUR;

(iii) […] […] milijonov EUR;

(e) novo financiranje v višini […] milijonov EUR, pridobljeno pri ali zagotovljeno s strani […], in sicer:

(i) posojilo v višini […] milijonov EUR, za katerega ne jamči država in ki ga je zavarovala družba TAP Air Portugal iz posojila v višini […] milijonov EUR, in

(ii) nov dolg v višini […] milijonov EUR z bonitetno oceno instrumenta […] […] milijonov EUR […]; ta novi dolg je pogojen z morebitnimi likvidnostnimi potrebami in dejansko nadomešča prvotno priglašeno pogojno likvidnostno jamstvo države v višini […] milijonov EUR, za katero se ne šteje več, da je dodeljena kot pomoč za prestrukturiranje ([31]);

(f) plačilo nepredvidenih izdatkov, povezanih s prodajo hčerinske družbe […] […] milijonov EUR ([…] % […], […] % […] % […]), […] ([32]);

(g) odlogi povračil v višini […] milijonov EUR neporavnanega nominalnega zneska dveh izdaj obveznic (uvodna izjava 23) in sindiciranih posojil, ki izhajajo iz opustitve posojilnih klavzul za zadevne obveznice in posojila; obstoječi upniki so se odpovedali svoji pravici do ustreznega poplačila s strani upravičenca […] ([…] […] milijonov EUR, […] […] milijonov EUR, […] […] milijonov EUR); […].

(44) Portugalska v svojih predložitvah z dne 10. junija in 16. novembra 2021 ugotavlja, da so vsi ti ukrepi lastnega prispevka izvedeni ali tik pred izvedbo. Temeljijo na zavezujočih zavezah, o katerih je že bilo dogovorjeno z zadevnimi stranmi in ki so bile izvedene z notranjimi navodili, ki jih je treba izvršiti. Kar zadeva ukrepe za prestrukturiranje delovne sile, prihranki pri stroških temeljijo na izrednih sporazumih, ki so bili med družbama TAP Air Portugal in Portugalia ter sindikati zaposlenih sklenjeni po prenehanju veljavnosti prej veljavnih kolektivnih pogodb.

([30]) Zakoni o državnem proračunu, sprejeti med izvajanjem načrta prestrukturiranja. Za leto 2021 glej člen 166 zakona št. 75-B/2020 z dne 31. decembra 2020, v katerem je potrjen državni proračun za leto 2021.

([31]) […].

([32]) […].

(45) Kar zadeva porazdelitev bremena, Portugalska navaja, da skupni osnovni kapital družbe TAP SGPS znaša […] milijonov EUR, […]. Da bi se zagotovila ustrezna porazdelitev bremena med delničarje upravičenke, se bo skupni znesek osnovnega kapitala na računih družbe TAP SGPS zmanjšal na […]. Pred tem zmanjšanjem je […] za namene pokrivanja izgub. Opozoriti bi bilo treba, da […]. Po navedenem zmanjšanju kapitala in pokrivanju izgube bo portugalska država prek ministrstva za finance vpisala povečanje kapitala družbe TAP SGPS v višini približno […] milijonov EUR in tako postala edini delničar družbe TAP SGPS. Poleg tega bo družba TAP Air Portugal neposredna upravičenka do pomoči prek zmanjšanja kapitala zaradi pokrivanja izgub, ki mu bo sledila kapitalska injekcija. Prvi ukrep pomoči v obliki pretvorbe obstoječega posojila za reševanje v višini 1,2 milijarde EUR v lastniški kapital bo izveden šele po pokritju izgub in zmanjšanju kapitala.

(46) V priglasitvi z dne 10. junija 2021, kakor je bila posodobljena 16. novembra 2021, Portugalska priznava, da je znesek lastnega prispevka nižji od 50 % ocenjenih stroškov prestrukturiranja. V zvezi s tem poudarja, da je v sedanjih okoliščinah, ob negotovih obetih za sektor zračnega prevoza, ki so ga močno prizadeli neposredni in posredni učinki pandemije COVID-19, upravičenka […]. Sporoča, da […]. Vendar so bili trgi dolžniškega financiranja za letalske prevoznike po začetku pandemije COVID-19 v veliki meri zaprti, finančne institucije pa so na splošno močno zmanjšale svoje kreditne omejitve za letalski sektor.

(47) Portugalska poudarja obseg ukrepov za zmanjšanje stroškov, ki jih nosijo delničarji upravičenke, ter trdi, da so taki ukrepi konkretni in dejanski viri lastnega prispevka k načrtu prestrukturiranja, saj so učinkoviti in trajni. Meni, da je stopnja lastnega prispevka znatna, saj ustreza najvišji stopnji, ki jo upravičenec lahko prevzame v posebnih okoliščinah, povezanih s pandemijo COVID-19.

2.4.3 *Solventnost in likvidnostne potrebe: obeti za obnovo sposobnosti preživetja*

(48) Portugalska je v osnovnem scenariju iz načrta prestrukturiranja, kot je bil priglašen 10. junija 2021 in spremenjen 16. novembra 2021, predložila finančne napovedi, ki se nanašajo na osnovne letalske dejavnosti družbe TAP Air Portugal (ki bodo vključevale družbo Portugalia), kot je opisano v oddelku 2.4.1.1. V navedenih napovedih je predvideno […]. Družba TAP Air Portugal pričakuje, da bo ob koncu načrta prestrukturiranja leta 2025 dosegla donosnost lastniškega kapitala (ROE) v višini […] % in donosnost vloženega kapitala (ROCE) v višini […] %.

(49) Kar zadeva napovedi glede likvidnosti, družba TAP Air Portugal pričakuje […]. V finančnih napovedih je predvideno tudi, da bosta razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi ter razmerje med neto dolgom in lastniškim kapitalom […] ter da bosta leta 2025 dosegla ravni […] % oziroma […]. Nazadnje, napovedi glede razmerja med neto dolgom ter dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo (EBITDA) se postopoma zmanjšujejo z […] leta 2022 na […] leta 2025.

Preglednica 1

Finančne napovedi iz načrta prestrukturiranja, kot je bil priglašen 10. junija 2021 (osnovni scenarij)

	Obdobje prestrukturiranja					
v milijonih EUR	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Prihodki	1 060	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dobiček pred obrestmi in davki	(965)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto dobiček	(1 230)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Neto dolg	4 110	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Operativni denarni tok	(244)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Lastniški kapital	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Vir: informacije o družbi. Vsi podatki se nanašajo na družbo TAP Air Portugal (vključno z družbo Portugalia).

(50) Obnova sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal je odvisna od znižanja stroškov, saj napovedi glede prihodkov sledijo okrevanju letalskega prometa. Znižanje stroškov izhaja iz ukrepov prestrukturiranja, opisanih v oddelkih 2.4.1.1 do 2.4.1.3, s katerimi naj bi družba TAP Air Portugal stroške razpoložljivih sedežnih kilometrov s […] centov leta 2019 zmanjšala na […] centov leta 2025. Takšen strošek razpoložljivih sedežnih kilometrov v višini […] centov izvira predvsem iz ukrepov prestrukturiranja, ki vplivajo na največji stroškovni postavki družbe TAP Air Portugal v letu 2019, in sicer gorivo ([…] centov v letu 2019) in delo ([…] centov v letu 2019). Kar zadeva gorivo, družba TAP Air Portugal pričakuje prihranke v višini […] centov na razpoložljiv sedežni kilometer, ob predpostavki, da bosta menjalni tečaj in cena goriva v skladu s trenutnimi tržnimi pričakovanji, pridobljenimi pri Bloombergu, in sicer zaradi nakupa zrakoplovov z učinkovitejšo porabo goriva, boljšega usklajevanja rut in zrakoplovov ter uvedbe programske opreme za optimizacijo goriva (oddelek 2.4.1.3). Kar zadeva delo, družba TAP Air Portugal pričakuje prihranke v višini […] centov na razpoložljiv sedežni kilometer zaradi ukrepov za zmanjšanje ekvivalentov polnega delovnega časa in novih pogajanj z zaposlenimi (oddelek 2.4.1.3).

(51) Kar zadeva napovedi glede prihodkov, jih večina izhaja iz potniškega letalskega prometa, prihodki od vzdrževanja, tovora in pošte pa bodo leta 2025 predstavljali približno […] % vseh prihodkov. Družba TAP Air Portugal pri oceni prihodkov iz potniškega letalskega prometa predvideva trend okrevanja v skladu z osnovnimi napovedmi združenja IATA (oktober 2020) ([33]), vendar nižje ravni letalskega prometa na leto. Združenje IATA na primer pričakuje, da se bo glede na število potnikov, ki so leteli leta 2019, letalski promet z 49 % leta 2021 povečal na 109 % leta 2025, družba TAP pa predvideva […] % leta 2021 in […] % leta 2025. Poleg tega družba TAP Air Portugal predvideva donosnost v višini […] centov in koeficient zasedenosti v višini […] % leta 2025, ki sta nižja ([…] centov) oziroma višja ([…] %) od njune vrednosti leta 2019. Nazadnje, družba TAP Air Portugal napoveduje povečanje prihodkov zaradi ukrepov, povezanih z dejavnostmi prevoza tovora in pomožnimi dejavnostmi, opisanih v oddelku 2.4.1.4. Na splošno ob upoštevanju vseh virov prihodkov pričakuje, da se bodo prihodki na strošek razpoložljivih sedežnih kilometrov zmanjšali s […] centov leta 2019 na […] centov leta 2025.

(52) V načrtu prestrukturiranja, kot je bil priglašen 10. junija 2021, je bil predviden neugoden scenarij, ki je temeljil na pesimističnem razvoju treh parametrov: stroškov goriva, povpraševanja in donosa. Ob negativnih spremembah parametrov v neugodnem scenariju se denarni tok iz poslovanja in dobiček družbe TAP Air Portugal pred obrestmi in davki (EBIT) […], pri čemer se zaradi pesimistične predpostavke spremeni le razsežnost rezultatov. Le v najbolj neugodnem scenariju, v katerem je predviden negativen razvoj vseh treh zadevnih parametrov, […].

(53) Nazadnje, Portugalska je 9. novembra 2021 predložila posodobljene finančne napovedi iz priglašenega načrta prestrukturiranja. V tej posodobitvi se upošteva najnovejši razvoj dogodkov na letalskem trgu v primerjavi s priglašenimi napovedmi, zlasti izboljšanje možnosti za okrevanje prometa ([34]) in zvišanje cen letalskega goriva, predvideno pa je tudi […]-odstotno povišanje stroškov prometa zaradi upoštevanja nedavne dinamike inflacije. Zaradi navedenih spremenjenih predpostavk so se v primerjavi s priglašenimi napovedmi povečali prihodki in povišali stroški. Na splošno je dobiček pred obrestmi in davki […], vendar doseže […], in sicer […] milijonov EUR namesto […] milijonov EUR v priglašenih napovedih. Podobno je neto dobiček pozitiven […] ([…] […] milijonov EUR), […] […] milijonov EUR. V […] bi donosnost vloženega kapitala znašala […], donosnost lastniškega kapitala pa […] % […] %.

2.5 **Predhodne ugotovitve v sklepu o začetku postopka**

(54) Komisija je na podlagi informacij, ki jih je Portugalska predložila v priglasitvi z dne 10. junija 2021, v sklepu o začetku postopka priglašeno državno podporo družbi TAP SGPS opredelila kot zakonito državno pomoč v skladu s členom 107(1) in členom 108(3) PDEU. Ocenila je združljivost te pomoči z notranjim trgom v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje in ker je ugotovila, da več pogojev za združljivost iz navedenih smernic *prima facie* ni izpolnjenih, se je odločila, da začne formalni postopek preiskave.

(55) Komisija je v sklepu o začetku postopka predhodno sklenila, da je družba TAP SGPS, ki je bila določena kot upravičenka do pomoči, upravičena do pomoči za prestrukturiranje, zlasti zaradi nakopičenega negativnega lastniškega kapitala, ki se je z […] milijonov EUR konec leta 2019 povečal na […] milijard EUR leta 2020. Ugotovila je tudi, da je bila pomoč za prestrukturiranje potrebna za uspešen zaključek načrta prestrukturiranja in da je bila njena oblika primerna za reševanje nastalih težav z likvidnostjo in solventnostjo.

([33]) Podatki o okrevanju povpraševanja za notranji promet v Evropi ter iz Evrope v Severno in Južno Ameriko, podsaharsko Afriko in severno Afriko. Vir: IATA/Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report (Globalno poročilo o napovedi števila letalskih potnikov), oktober 2020.

([34]) Podatki o okrevanju povpraševanja za notranji promet na Portugalskem, s Portugalske v Evropo ter s Portugalske v Severno in Južno Ameriko ter Afriko glede na težo potnikov družbe TAP za leto 2019. Vir: IATA/Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report (Globalno poročilo o napovedi števila letalskih potnikov), oktober 2021.

(56) Komisija je ugotovila, da je na podlagi preudarnih predpostavk ocena pričakovanega dobička in donosnosti lastniškega kapitala v višini […] % […] do konca obdobja prestrukturiranja potrdila trditev Portugalske, da bo načrt prestrukturiranja zagotovil dolgoročno sposobnost preživetja upravičenke in da bo ostal zanesljiv tudi v primeru neugodnega scenarija. Brez posredovanja države bi upravičenka in posledično družba TAP Air Portugal neizogibno izstopili s trga, kar bi povzročilo socialne težave, negativne učinke prelivanja za celotno portugalsko gospodarstvo, ki je močno odvisno od turističnega sektorja, in prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti.

(57) Komisija je nato izrazila pomisleke, najprej glede sorazmernosti pomoči ([35]), saj je ugotovila, da je večina virov lastnega prispevka izhajala iz znižanja stroškov, tj. samo izogibanja stroškom brez novega financiranja, ki bi ga zagotovil vlagatelj v tržnem gospodarstvu ali posojilodajalec, razen novih pogodb za zakup zrakoplovov, ki so bile sklenjene leta 2021. Ugotovila je, da bi lastni prispevek v najboljšem primeru ustrezal le […] % stroškov prestrukturiranja, pri čemer ni bilo jasno, ali je dopustno znižanje stroškov dela, ki predstavlja več kot […] % lastnega prispevka. Kar zadeva zahteve glede porazdelitve bremena, je ugotovila, da ni bila predložena nobena utemeljitev, zakaj načeloma ne bi bilo izvedljivo delno zmanjšanje dolga, ki ga nosijo imetniki obveznic družbe TAP SGPS.

(58) Drugič, Komisija je izrazila pomisleke o ukrepih, ki omejujejo izkrivljanje konkurence ([36]). Zlasti je ugotovila, da: (i) je vprašljivo, ali se lahko za predlagano odprodajo nekaterih sredstev, povezanih z dejavnostmi, ki prinašajo izgubo, šteje, da odpravlja izkrivljanje konkurence, ki ga je povzročila pomoč, in ali predlagana odprodaja v vsakem primeru zadostuje za odpravo takega izkrivljanja, (ii) mnenje portugalskih organov, da je bila odprodaja slotov prezgodnja in nepotrebna, ni bilo utemeljeno z nobeno kvantitativno analizo, ki bi pokazala, da bi taka odprodaja dejansko ogrozila obnovo sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal glede na njen močan položaj, kar zadeva slote na zelo preobremenjenem lizbonskem letališču, ter (iii) je bila skupna zmogljivost flote, predvidena za leto 2025, manjša kot pred prestrukturiranjem, vendar ni bilo mogoče preveriti, ali bi bila zmogljivost, ustvarjena z nakupom novih zrakoplovov v obdobju prestrukturiranja, pretirana, in sprejeta ni bila nobena zaveza, da se bo med trajanjem načrta prestrukturiranja ohranila manjša zmogljivost.

(59) Nazadnje, Komisija je ugotovila, da je bilo trajanje načrta daljše od petih let, medtem ko so napovedi vsebovale negotovosti glede razvoja povpraševanja do konca leta 2025 v najbolj izjemnih položajih, v katerih bi lahko bilo potrebne več pomoči ([37]).

3. **PRIPOMBE PORTUGALSKE**

(60) Portugalska je pripombe na sklep o začetku postopka predložila 19. avgusta 2021.

(61) Portugalska uvodoma opozarja na splošno ustavitev letalskega prometa brez primere, ki jo je povzročila pandemija COVID-19, ter na uničujoče in asimetrične posledice pandemije za letalske prevoznike. Poudarja, da je družba TAP Air Portugal pred izbruhom epidemije samostojno ustvarjala dobiček in kazala jasne znake finančne stabilnosti. Nazadnje ugotavlja, da je bil zaradi pandemije odložen pregled smernic za reševanje in prestrukturiranje, ki naj bi se uporabljale do 31. decembra 2020. Smernice za reševanje in prestrukturiranje niso zasnovane za izredne razmere, kot je bila pandemija COVID-19, vendar dopuščajo prožnejšo uporabo pravil, ki jih vsebujejo, zlasti kadar gre za lastni prispevek, ki se šteje za dovolj velik in ustrezen. Portugalska meni, da edinstvene okoliščine in izzivi, povezani s COVID-19, ter njegov vpliv na poslovni model družbe TAP upravičujejo prožnejši pristop v primerjavi z običajnimi precedensi glede reševanja in prestrukturiranja v sektorju. Zaradi izjemnega konteksta pandemije COVID-19 je potrebno tako prožno izvrševanje pravil in načel za reševanje in prestrukturiranje.

3.1 **Finančne napovedi in obnova sposobnosti preživetja**

(62) Portugalska poudarja, da napovedi v načrtu prestrukturiranja temeljijo na zanesljivih in previdnih predpostavkah. Poudarja, da napovedi združenja IATA ravni iz leta 2019 presežejo že do leta 2024, napovedi glede povpraševanja v osnovnem scenariju načrta pa ravni iz leta 2019 ne dosežejo do […]. Podobno se razvoj prihodkov družbe TAP Air Portugal leta 2021 začne na nižji točki v primerjavi z napovedjo glede števila potnikov, npr. prihodki od potnikov leta 2021 dosegajo […] % ravni iz leta 2019 v primerjavi z […] % za število potnikov.

([35]) Glej uvodne izjave 83 do 88 sklepa o začetku postopka.
([36]) Glej uvodne izjave 97 do 100 sklepa o začetku postopka.
([37]) Glej uvodni izjavi 74 in 75 sklepa o začetku postopka.

(63) Portugalska poudarja prožno razporejanje zmogljivosti družbe TAP Air Portugal. Družba je lahko prerazporedila svoje zmogljivosti, da se je lahko usmerila na žepe povpraševanja, in nadomestila potovanja v Brazilijo/iz nje z močnejšim okrevanjem afriških tokov. Prav tako je pri nizkih koeficientih zasedenosti aktivno nadomeščala večje zrakoplove z manjšimi in preoblikovala potniške zrakoplove za prevoz tovora itd. Zaradi tega prožnega razporejanja zmogljivosti in prilagodljivega poslovanja v povezavi s strogimi politikami nadzora stroškov je bila kljub slabšemu scenariju povpraševanja poraba denarnih sredstev manjša, kot je bilo predvideno v načrtu prestrukturiranja (npr. dobiček družbe TAP Air Portugal pred obrestmi in davki je bil v prvi polovici leta 2021 za […] milijonov EUR boljši, kot je bilo predvideno v načrtu).

(64) Po ugotovitvah Portugalske je družba TAP Air Portugal predvidela razvoj prihodkov na razpoložljivi sedež na kilometer pod preteklimi ravnmi ([…] centov do leta 2025 v primerjavi s […] centi leta 2018) in tistim, kar je zdaj lahko dosegla (nadomestilo za manjše število potnikov v primerjavi s prestrukturiranjem števila potnikov glede na načrt). Portugalska ugotavlja tudi, da se v načrtu prestrukturiranja ni upoštevalo do […] milijonov EUR dodatnih prihodkov, ki izhajajo iz izboljšav procesov/metodologij, nadgradenj ključnih sistemov/orodij in dodatnih pobud za znižanje stroškov (npr. z zakupom flote, odlogi in prihodnjimi krogih pogajanj po odobritvi), ki so bili opredeljeni po priglasitvi.

(65) Kar zadeva trajanje obdobja prestrukturiranja, Portugalska trdi, da se številni ukrepi iz načrta prestrukturiranja izvajajo že od leta 2020, čeprav bo pomoč za prestrukturiranje dodeljena šele v zadnjem četrtletju leta 2021. Posredovanje države, ki je ključno za obnovo sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal […], bo zato krajše od petih let.

3.2 **Sorazmernost in omejitev državne pomoči na najmanjšo potrebno**

(66) Portugalska je v predložitvi z dne 16. novembra 2021 navedla nove vire lastnega prispevka, ni več vztrajala pri opredelitvi znižanja stroškov dela kot vira lastnega prispevka, predstavila je novo razčlenitev stroškov prestrukturiranja in podala pripombe na ukrepe za porazdelitev bremena.

3.2.1 *Novi viri lastnega prispevka*

(67) Portugalska je opredelila naslednje nove dodatne vire lastnega prispevka:

(a) *podpora obstoječih ponudnikov dolžniškega financiranja*: Portugalska opozarja, da je družbi TAP Air Portugal uspelo pridobiti podporo obstoječih ponudnikov dolžniškega financiranja. Družba TAP Air Portugal je zaradi pandemije COVID-19 in posledičnega poslabšanja dobička pred obrestmi, davki, amortizacijo in najemninami […]. Vendar je družbi uspelo pridobiti opustitve, s čimer se je izognila uvedbi možnosti prodaje in predčasnega odplačila. Po navedbah Portugalske take opustitve pomenijo obliko porazdelitve bremena in lastnega prispevka, ker […] (uvodna izjava 43(g));

(b) *nov vlagatelj in novo financiranje na trgu:* Portugalska opozarja, da so se na družbo TAP Air Portugal obrnili potencialni novi vlagatelji, ki so se zanimali za prihodnji nakup deleža, in da se je pogajala o novem financiranju (uvodna izjava 43(e));

(c) *dodatno financiranje za zrakoplove:* Portugalska je predložila dokazila o novih zavezah za financiranje zakupa zrakoplovov, s čimer se je raven takega financiranja z […] milijonov EUR povečala na skupno […] milijonov EUR (uvodna izjava 43(c)).

3.2.2 *Znižanje stroškov dela*

(68) Kar zadeva znižanje stroškov dela, v zvezi s katerimi je Komisija izrazila pomisleke, je Portugalska v bistvu navedla, da prispevajo k zmanjšanju pomoči ter predstavljajo učinkovite, trajne in nepovratne prispevke upnikov upravičenke. Portugalska vztraja, da so po portugalski zakonodaji delavci privilegirani upniki v razmerju do delodajalcev, saj se terjatve delavcev likvidirajo prve pred vsemi drugimi zavarovanimi ali prednostnimi terjatvami. Zato znižanje stroškov dela, predlagano kot lastni prispevek v skupnem znesku […] milijonov EUR, vključuje take kredite. Nazadnje Portugalska ugotavlja, da je družba TAP Air Portugal dosegla taka znižanja stroškov s pogajanji in od delavcev zahtevala, naj se odpovedo delu svojih prihodnjih terjatev. Zato so enakovredni odpisu dolga ali drugim zmanjšanjem pogodbenih stroškov partnerjev (npr. dobaviteljev/zakupodajalcev zrakoplovov) z vidika sodelovanja pri prizadevanjih in kot znak zaupanja v dolgoročno sposobnost preživetja upravičenke.

(69) Portugalska je priznala, da bi moral biti lastni prispevek običajno primerljiv z dodeljeno pomočjo v smislu učinkov na stanje solventnosti ali likvidnosti upravičenca in da zmanjšanje stroškov ni ukrep za povečanje lastniškega kapitala, vendar se lahko lastni prispevek, katerega učinek ni primerljiv z učinkom dodeljene pomoči, še vedno lahko sprejme zaradi izrednih razmer. Nazadnje Portugalska v svoji predložitvi z dne 16. novembra 2021 zmanjšanja stroškov dela ni več vključila med vire lastnega prispevka upravičenke k stroškom prestrukturiranja.

3.2.3 *Razčlenitev in viri financiranja stroškov prestrukturiranja*

(70) Portugalska je 16. novembra 2021 predložila razčlenitev stroškov prestrukturiranja ter ustrezen izračun in razmerje lastnega prispevka, pri čemer je upoštevala nove vire lastnega prispevka, ki so prikazani na naslednji način.

Preglednica 2

Razčlenitev in viri financiranja stroškov prestrukturiranja (v milijonih EUR, zaokroženo)

Stroški prestrukturiranja		**Viri financiranja**	**v milijonih EUR**	**%**
		Lastni prispevek		
Nakup novih zrakoplovov	[…]	Nadomestila za delo	[…]	[…] %
Povračilo dolga	[…]	Na novo izpogajane pogodbe s tretjimi osebami	[…]	[…] %
[…]	[…]	Zakup novih zrakoplovov	[…]	[…] %
Delo (nadomestila)	[…]	Drugi prispevki	[…]	[…] %
Izguba pri poslovanju	[…]	Zaveza glede obveznic in bančnega dolga (tržna vrednost)	[…]	[…] %
		Začasna likvidnost ([…] % brez poroštva)	[…]	[…] %
		Nov bančni dolg	[…]	[…] %
		Nepredvideni izdatki, družba M&E Brazil	[…]	[…] %
		Državna pomoč		
		Kapitalska injekcija	[…]	[…] %
		Začasna likvidnost ([…] % jamstva)	[…]	[…] %
		Znesek lastnega prispevka	[…]	[…] %
		Znesek pomoči za prestrukturiranje	[…]	[…] %
		FINANCIRANJE SKUPAJ	[…]	

(71) Portugalska ugotavlja, da so bili prispevki, nižji od 50 % stroškov prestrukturiranja, že sprejeti v drugih zadevah v zvezi s pomočjo za prestrukturiranje v letalskem sektorju ([38]) in da se pandemija COVID-19 lahko šteje za izredne razmere, kot je Komisija priznala v začasnem okviru v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 ([39]) (v nadaljnjem besedilu: začasni okvir). Zato Portugalska trdi, da je spremenjena raven lastnega prispevka znatna v posebnem okviru negotovosti, s katerimi se srečuje letalski sektor zaradi pandemije COVID-19.

([38]) Sklep Komisije z dne 9. julija 2014 v zadevi SA.34191 – Domnevna pomoč družbi Air Baltic (UL L 183, 10.7.2015, str. 1) in Sklep Komisije z dne 27. junija 2012 v zadevi SA.33015 – Air Malta (UL L 301, 30.10.2012, str. 29).

([39]) Sporočilo Komisije – Začasni okvir za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 (C/2020/1863, UL C 91I, 20.3.2020, str. 1), kakor je bilo nazadnje spremenjeno s Sporočilom Komisije – Šesta sprememba začasnega okvira za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 in sprememba Priloge k Sporočilu Komisije državam članicam o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije za kratkoročno zavarovanje izvoznih kreditov (C/2021/8442 final z dne 18. novembra 2021, UL C 473, 24.11.2021, str. 1).

3.2.4 *Porazdelitev bremena*

(72) Portugalska ponovno poudarja, da bo porazdelitev bremena zagotovljena na ravni delničarjev družbe TAP SGPS. Izgube družbe TAP SGPS so se v celoti upoštevale v konsolidiranih računovodskih izkazih za leto 2020 in ustrezajo skupnemu znesku negativnega lastniškega kapitala v višini […] milijonov EUR. Po odobritvi načrta prestrukturiranja se bo skupni znesek v višini […] milijonov EUR […] v računovodskih izkazih družbe TAP SGPS zmanjšal na […]. Pred tem, […] za namene pokrivanja izgub.

(73) Portugalska nadalje pojasnjuje, da se bo morala družba TAP SGPS v skladu z načrtom prestrukturiranja čim prej vrniti na posojilne trge. Vpliv nalaganja izgub upnikom bo negativen za vse prihodnje poskuse družbe TAP SGPS, da bi pridobila sredstva iz zasebnega sektorja, tudi na zavarovani podlagi. Udeleženci kreditnega trga bodo to razumeli kot dejansko stanje neplačila, zaradi česar bodo bonitetne agencije takoj znižale bonitetne ocene v najslabšo bonitetno kategorijo. To bo privedlo do tega, da banke ne bodo želele več poslovati z družbo. Nazadnje Portugalska ugotavlja, da bi bilo treba opustitve nekaterih pravic ponudnikov dolžniškega financiranja na podlagi zadevnih posojilnih pogodb/izdaj zadolžnic (uvodna izjava 43(g)) obravnavati kot obliko porazdelitve bremena v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.

3.3 **Ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence**

(74) Kar zadeva odprodajo sredstev, zmanjšanje zmogljivosti ali prisotnost na trgu, je Portugalska v načrtu prestrukturiranja, kot je bil priglašen 10. junija 2021, predlagala prodajo deležev družbe TAP SGPS v dejavnostih, ki niso povezane z osnovno dejavnostjo, tj. družb Groundforce, M&E Brasil in Cateringpor. Kar zadeva morebitni prenos slotov, pa je Portugalska najprej izrazila mnenje, da bi bila v primeru družbe TAP Air Portugal zaveza glede odpovedi slotov na lizbonskem letališču prenagljena in najverjetneje nepotrebna za zagotovitev učinkovite konkurence, saj bi lahko ogrozila povezljivost in model vozlišča navedene družbe ter potencialno ogrozila njeno obnovo sposobnosti preživetja. Portugalska je med formalnim postopkom preiskave dodatno utemeljila, pojasnila ali dopolnila ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence, tako da so predlagani ukrepi v končni obliki naslednji.

3.3.1 *Odprodaja deležev v dejavnostih, ki so vertikalno povezane z zračnim prevozom*

(75) Portugalska trdi, da je bila družba Groundforce v preteklosti dobičkonosna, saj je leta 2019 ustvarila […] milijonov EUR neto dobička in […] milijonov EUR prihodkov, vendar jo je močno prizadela kriza zaradi COVID-19. Družba Groundforce je leta 2020 v primerjavi z letom 2019 izgubila […] milijonov EUR prihodkov in […]. Zaradi teh težav je začela nadzorovan postopek zaradi insolventnosti, ki bo na koncu privedel do prestrukturiranja ali likvidacije družbe. V zvezi s tem se je za družbo Groundforce že zanimalo več vodilnih ponudnikov storitev zemeljske oskrbe v Evropi.

(76) Cateringpor je družba za pripravo in dostavo hrane, ustanovljena leta 1994. Je glavni ponudnik storitev priprave in dostave hrane družbe TAP SGPS, ki je tudi njen večinski delničar (51-odstotni delež) in glavni vir prihodkov ([…] % prihodkov leta 2019). Družba je bila v preteklosti dobičkonosna, saj je leta 2019 ustvarila […] milijonov EUR neto dobička in […] milijonov EUR neto prihodkov. Vendar je družba Cateringpor tako kot družba Groundforce utrpela škodo zaradi krize zaradi COVID-19, kar je vodilo v […]-odstotno zmanjšanje števila zagotovljenih obrokov in zmanjšanje neto dobička za […] milijonov EUR v primerjavi z letom 2019. Družba Cateringpor je v odziv na te težave začela postopek prestrukturiranja, ki poteka […], ob koncu katerega družba TAP SGPS načrtuje […] % […]. V skladu z napovedmi naj bi […] […] milijonov EUR.

(77) M&E Brasil je ponudnik storitev vzdrževanja, popravil in remontov, registriran v Braziliji, katerega večinski delničar je družba TAP SGPS. Družbi TAP SGPS zagotavlja storitve vzdrževanja širokotrupnih letal, ki so leta 2019 predstavljale […] % njegovih prihodkov. […] je […] kljub […]. Kriza zaradi COVID-19 je še povečala težave družbe, saj so se prihodki v letu 2020 (približno […] milijonov EUR) zmanjšali na polovico prihodkov v letu 2019 ([…] milijonov EUR) […] ([…] […] milijonov EUR, […] […] milijonov EUR). […] […] milijonov EUR […].

(78) Ker se bodo zaradi navedenih odprodaj znatno zmanjšale vertikalno integrirane dejavnosti družbe TAP Air Portugal, ki so povezane z zračnim prevozom, Portugalska meni, da so dopusten ukrep za omejitev izkrivljanja konkurence v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.

3.3.2 *Zmanjšanje in zamrznitev flote zrakoplovov*

(79) V načrtu prestrukturiranja je predvideno tudi zmanjšanje zmogljivosti zaradi zmanjšanja velikosti flote, racionalizacije omrežja in prilagoditve zmanjšanju povpraševanja. Družba TAP Air Portugal je do februarja 2021 floto že zmanjšala s 108 na [90–100] zrakoplovov. Portugalska se zavezuje, da med izvajanjem načrta prestrukturiranja in do vključno leta 2025 flota družbe TAP Air Portugal ne bo presegla [90–100] zrakoplovov.

3.3.3 *Sprostitev slotov*

(80) Komisija meni, da bo imela družba TAP Air Portugal po prestrukturiranju zlasti zaradi velikega števila slotov v svoji močno preobremenjeni bazi v Lizboni (uvodna izjava 32) ([40]) za namene tega sklepa pomemben tržni položaj pri zagotavljanju storitev zračnega prevoza potnikov na lizbonskem letališču.

(81) V zvezi s tem je Portugalska 3. decembra 2021 predložila dodatno strukturno zavezo za dodatno omejitev izkrivljajočih učinkov pomoči na konkurenco pri zagotavljanju storitev zračnega prevoza potnikov na rutah na lizbonsko letališče ali z njega, pri katerem naj bi družba TAP Air Portugal po prestrukturiranju ohranila pomemben tržni položaj.

(82) Portugalska se je namreč zavezala, da bo družba TAP Air Portugal prenesla sveženj slotov do 18 dnevnih slotov (pozimi in poleti) na drugega letalskega prevoznika (dejanskega ali potencialnega konkurenta), da bi mu omogočila vzpostavitev nove ([41]) ali razširitev obstoječe baze na lizbonskem letališču (v nadaljnjem besedilu: prejemnik popravnega ukrepa) ([42]).

(83) Sloti, ki bi jih družba TAP Air Portugal dala na voljo prejemniku popravnega ukrepa ob podpisu pogodbe o prenosu slotov, bi ustrezali časom slotov, ki jih zahteva prejemnik popravnega ukrepa, +/– 20 minut za lete na kratke razdalje in +/– 60 minut za lete na dolge razdalje. Če družba TAP Air Portugal nima na voljo slotov v ustreznem časovnem oknu, bi družba TAP Air Portugal ponudila prenos slotov, ki so časovno najbližje zahtevi prejemnika popravnega ukrepa.

(84) Družba TAP Air Portugal izjemoma ne bi bila zavezana k prenosu:

(a) več kot enega slota pred 8.00 (po lokalnem času) na zrakoplov, ki ga je prejemnik popravnega ukrepa stacioniral na lizbonskem letališču in za katerega uporablja slote za odpravo nepravilnosti;

(b) več kot polovice vseh slotov za odpravo nepravilnosti pred 12.00 (po lokalnem času) in

(c) več slotov pred 20.00 (po lokalnem času), kot je skupno število slotov za odpravo nepravilnosti, zmanjšano za en slot na zrakoplov, ki ga je prejemnik popravnega ukrepa stacioniral na lizbonskem letališču in za katerega uporablja slote za odpravo nepravilnosti za opravljanje letov na kratke razdalje.

(85) V primeru zahteve za več kot en slot pred 8.00 (po lokalnem času) na stacionirani zrakoplov, več kot polovico vseh slotov za odpravo nepravilnosti pred 12.00 (po lokalnem času) ali več slotov pred 20.00 (po lokalnem času), kot je skupno število slotov za odpravo nepravilnosti, zmanjšano za en slot na zrakoplov, ki ga je prejemnik popravnega ukrepa stacioniral na lizbonskem letališču in za katerega uporablja slote za odpravo nepravilnosti za opravljanje letov na kratke razdalje, bi družba TAP Air Portugal prejemniku popravnega ukrepa ponudila naslednji najbližji slot po 8.00 (po lokalnem času), po 12.00 (po lokalnem času) in po 20.00 (po lokalnem času).

(86) Časi slotov za prihod in odhod morajo biti taki, da prejemniku popravnega ukrepa čim bolj omogočajo razumno rotacijo zrakoplovov ob upoštevanju poslovnega modela upravičenega potencialnega prejemnika popravnega ukrepa in omejitev glede uporabe zrakoplovov.

(87) Portugalska se je zavezala, da družba TAP Air Portugal odprodanih slotov ne bo ponovno pridobila od prejemnika popravnega ukrepa.

([40]) Take kombinacije dejavnikov (veliko število slotov na močno preobremenjenem letališču, ki se uporablja kot baza) ni na nobenem drugem letališču v EU, na katerega ali s katerega družba TAP Air Portugal opravlja storitve zračnega prevoza potnikov.

([41]) Baza pomeni, da so zrakoplovi čez noč parkirani na letališču in da se s stacioniranimi zrakoplovi opravljajo leti na več rutah z navedenega letališča. Pri letih na kratke razdalje to pomeni, da je prvi premik zrakoplova na dan odhod z lizbonskega letališča in zadnji premik prihod na lizbonsko letališče.

([42]) Kot je podrobneje pojasnjeno v uvodni izjavi 88, se morajo potencialni prejemniki popravnega ukrepa zavezati, da bodo na lizbonskem letališču stacionirali zrakoplove, ki uporabljajo slote, prenesene od družbe TAP Air Portugal. Zahteva po upravljanju nove ali razširjene baze na lizbonskem letališču z uporabo slotov za odpravo nepravilnosti je utemeljena z relativno stopnjo konkurenčnega pritiska, ki ga na tradicionalne letalske prevoznike izvajajo letalski prevozniki, ki so stacionirani na letališču, in tisti, ki niso.

(88) Da bi bil potencialni prejemnik popravnega ukrepa upravičen, mora izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) biti mora letalski prevoznik z operativno licenco, ki jo je izdala država članica EU/EGP;

(b) biti mora neodvisen od družbe TAP Air Portugal in z njo ne sme biti povezan;

(c) zanj ne smejo veljati popravni ukrepi na področju konkurence, če je prejel ukrep dokapitalizacije zaradi COVID-19 v višini nad 250 milijonov EUR;

(d) zavezati se mora, da bo do konca načrta prestrukturiranja uporabljal določeno število zrakoplovov, stacioniranih na lizbonskem letališču, za katere bo uporabljal slote za odpravo nepravilnosti. Potencialni prejemniki popravnega ukrepa v svojih predlogih navedejo število zrakoplovov, ki bodo stacionirani na lizbonskem letališču in za katere bodo uporabljali slote za odpravo nepravilnosti ([43]). Za namen zaveze glede stacioniranja zrakoplovov, za katere se bodo uporabljali sloti za odpravo nepravilnosti, se mora potencialni prejemnik popravnega ukrepa zavezati, da bo spoštoval veljavno delovno zakonodajo EU in nacionalno delovno zakonodajo, kakor jo kot ustrezno razlagajo sodišča EU ([44]).

(89) Prejemnika popravnega ukrepa bo odobrila Komisija po preglednem in nediskriminatornem izbirnem postopku (razpis za zbiranje predlogov).

(90) Komisiji bo pomagal skrbnik za spremljanje, ki bo imenovan neposredno po sprejetju tega sklepa.

(91) Skrbnik za spremljanje bo razpis za zbiranje predlogov objavil dovolj zgodaj pred začetkom splošnega postopka dodeljevanja slotov za vsako sezono IATA, dokler Komisija ne bo odobrila prejemnika popravnega ukrepa, in bo zagotovil ustrezno obveščanje javnosti.

(92) Komisija bo ob pomoči skrbnika za spremljanje ocenila prejete predloge. Predloge lahko zavrne, če niso verodostojni z gospodarskega ali operativnega vidika ali kar zadeva konkurenčno pravo EU.

(93) V primeru konkurenčnih predlogov bo Komisija v padajočem vrstnem redu dala prednost potencialnim prejemnikom popravnega ukrepa, ki bodo zlasti: (i) zagotovili največ sedežev, kar zadeva stacionirane zrakoplove, za katere se bodo uporabljali sloti za odpravo nepravilnosti, in sicer od začetka delovanja do konca načrta prestrukturiranja ter (ii) opravljali lete na največje število destinacij z neposrednimi leti, ki se bodo izvajali s stacioniranimi zrakoplovi, za katere se bodo uporabljali sloti za odpravo nepravilnosti, in sicer od začetka delovanja do konca načrta prestrukturiranja (neposredna povezljivost, brez upoštevanja pogostosti letov).

(94) Če bi Komisija pri ocenjevanju obeh meril enako ali podobno ocenila več predlogov (izenačene ponudbe), bi dala prednost predlogu, ki ga je najbolje ocenila družba TAP Air Portugal (ki lahko uporabi merila po lastni izbiri, če so pregledna).

(95) Kmalu po odločitvi Komisije o oceni bi družba TAP Air Portugal sklenila pogodbo o prenosu slotov, ki bi jo pregledal skrbnik za spremljanje in odobrila Komisija, z najvišje uvrščenim potencialnim prejemnikom popravnega ukrepa, ki bi potrdil, da namerava vzpostaviti bazo ali razširiti svojo bazo na lizbonskem letališču z uporabo slotov za odpravo nepravilnosti.

(96) Družba TAP Air Portugal bi slote brezplačno prenesla na prejemnika popravnega ukrepa v skladu s členom 8b Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 ([45]) (v nadaljnjem besedilu: uredba o slotih).

([43]) Komisija bo ocenila operativno in finančno verodostojnost predlogov, ki jih bodo predložili potencialni prejemniki popravnega ukrepa, vključno s poslovnim načrtom za upravljanje zrakoplovov, ki bodo stacionirani lizbonskem letališču in za katere bodo uporabljali slote za odpravo nepravilnosti. Za odobritev bo moral morebitni prejemnik popravnega ukrepa dokazati operativno in finančno verodostojnost poslovnega načrta za svojo novo ali razširjeno bazo v Lizboni. Vendar v izogib dvomom zaveza glede upravljanja določenega števila zrakoplovov, stacioniranih na lizbonskem letališču, za katere se bodo uporabljali sloti za odpravo nepravilnosti, ni pogoj za njihov dejanski prenos ali uporabo, ki bi ga moral prejemnik popravnega ukrepa izpolnjevati po odobritvi. Povedano drugače, po odobritvi prejemnika popravnega ukrepa se sloti za odpravo nepravilnosti prenesejo brezpogojno, prejemnik popravnega ukrepa pa jih lahko prosto uporablja.

([44]) Glej npr. Nogueira, združeni zadevi C-168/16 in C-169/16, EU:C:2017:688.

([45]) Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1). V skladu s členom 8b Uredbe „[n]a podlagi upravičenosti do zaporedja slotov iz člena 8(2) ni mogoče zahtevati nobene odškodnine v zvezi s kakršno koli omejitvijo ali izločitvijo teh, uvedeno v skladu s pravnim redom Skupnosti, zlasti pri uporabi pravil Pogodbe v zvezi z zračnim prevozom. Ta uredba ne vpliva na pooblastila javnih organov, da zahtevajo prenos slotov med letalskimi prevozniki in usmerjajo njihovo dodeljevanje v skladu z nacionalno zakonodajo v zvezi s konkurenco ali členoma 81 in 82 Pogodbe ali Uredbo Sveta (EGS) št. 4064/89 z dne 21. decembra 1989 o nadzoru koncentracij podjetij. Ti prenosi se lahko opravijo samo brez denarne odškodnine.“.

(97) Sloti bi bili na voljo za prenos do konca obdobja prestrukturiranja (konec leta 2025, glej uvodno izjavo 27). Ne glede na okoliščine po koncu obdobja prestrukturiranja ne bi bil organiziran noben razpis za zbiranje predlogov.

3.3.4 *Prepoved pridobivanja in oglaševanja*

(98) Poleg navedene odprodaje sredstev in ukrepov za zmanjšanje tržne zmogljivosti in prisotnosti na trgu se je Portugalska zavezala, da (i) se bo upravičenka v obdobju prestrukturiranja odpovedala nakupu delnic v drugih podjetjih, razen kadar je to nujno potrebno za zagotovitev njene dolgoročne sposobnosti preživetja in če to odobri Komisija, ter da (ii) upravičenka v obdobju prestrukturiranja ne bo oglaševala državne podpore kot konkurenčne prednosti pri trženju svojih proizvodov in storitev.

4. **PRIPOMBE TRETJIH OSEB**

(99) Tretje osebe so v roku do 6. septembra 2021 predložile 39 odgovorov na poziv k predložitvi pripomb. Še štiri predložitve so prispele po izteku roka. Med pravočasno predloženimi pripombami so bile vsebinske pripombe dveh neposrednih konkurentov – družb Ryanair in euroAtlantic Airways (EAA) – ter poslovnih partnerjev, kot so potovalne agencije, organizatorji potovanj ali njihova združenja (13), večje hotelske skupine (1), agencije za prodajo vozovnic (2), dobavitelji (1) in upravitelji letališč/agencije za nadzor prometa (2). Druge predložitve so bile od vladnih organov, kot so predstavništva več brazilskih zveznih držav in brazilskega ministrstva za turizem (8), ter od organov, ki spodbujajo turizem in trgovinske ali kulturne izmenjave (10).

(100) Vse tretje osebe, razen dveh neposrednih konkurentov in še ene strani, na splošno podpirajo pomoč za prestrukturiranje in potrjujejo pomembno vlogo družbe TAP Air Portugal pri povezovanju Portugalske z Unijo in drugimi regijami sveta ter za portugalsko gospodarstvo.

4.1 **Pripombe konkurentk**

4.1.1 *Družba Ryanair*

Prispevek k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa

(101) Družba Ryanair se ne strinja z vmesno ugotovitvijo Komisije, da pomoč za prestrukturiranje prispeva k cilju skupnega interesa. Družba Ryanair meni, da ni dokazov o tveganju prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti, saj storitev družbe TAP Air Portugal nadomeščajo konkurenti, ki so vstopili na trg. Družba Ryanair zlasti zagotavlja tudi povezave z destinacijami zunaj EU, kot so Izrael, Turčija ali Ukrajina. Navedla je tudi, da s portugalskih letališč opravlja lete v Maroko in Združeno kraljestvo.

(102) Poleg tega se družba Ryanair ne strinja z izjavo, da drugi veliki letalski prevozniki EU, ki bi ponujali medcelinske povezave prek Lizbone, delujejo po modelu vozlišč in manjših letališč ter bi zato potnike s Portugalske premeščali v svoja vozlišča v drugih državah članicah, namesto da bi ustanovili še eno vozlišče na Portugalskem. V zvezi s tem trdi, da na ključne destinacije na dolge razdalje (npr. New York, Sao Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington, Dubaj) neposredno iz Lizbone lete opravljajo tudi veliki mednarodni prevozniki, kot so American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways in Emirates, medtem ko bi družba TAAG Angola Airlines ponujala neposredne lete med Lizbono in Luando. Po njenem mnenju bi bilo na te destinacije s Portugalske še naprej mogoče leteti brez prestopanja ali tranzita prek vozlišča drugega letalskega prevoznika, tudi če družba TAP Air Portugal ukine nekatere rute na dolge razdalje.

(103) Po navedbah družbe Ryanair več konkurentov opravlja lete na enakih rutah kot družba TAP Air Portugal v notranjem prometu, v avtonomne regije Madeira in Azori, druge portugalsko govoreče države in diasporo ter v druge države v Evropi in zunaj nje. Poleg družbe TAP Air Portugal bi lete na rutah s Portugalske do avtonomnih regij Madeira in Azori opravljalo več drugih letalskih prevoznikov, kot so Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores in Azores Airlines.

(104) V zvezi s tem družba Ryanair meni, da bi se družba TAP Air Portugal na svojih notranjih rutah srečevala tudi s konkurenco železniškega sistema za visoke hitrosti ali medkrajevnih avtobusnih podjetij, kot je Flixbus, ki lahko še naprej zagotavljajo povezljivost po vsej Portugalski in njenih regijah.

(105) Družba Ryanair navaja, da neposredno konkurira družbi TAP Air Portugal na številnih rutah med pari „odhodni kraj/namembni kraj“. Družba Ryanair je v podporo svojim ugotovitvam predložila prilogi s podatki o portugalskih rutah med pari mest, pri katerih sta si družbi Ryanair in TAP konkurirali v letu 2020, ter evropskih rutah in konkurentih družbe TAP marca 2021. Družba Ryanair trdi, da je skupina Ryanair leta 2019 družbi TAP Air Portugal konkurirala pri 17 parih mest, leta 2020 pri 29 parih mest in leta 2021 pri 24 parih mest, kar naj bi bilo veliko več kot kateri koli drugi letalski prevoznik. Družba Ryanair je predložila tudi študijo ([46]), ki je bila pripravljena na njeno zahtevo. V študiji sta analizirana velikost in izvor operativnih licenc največjih letalskih prevoznikov na več glavnih evropskih trgih. Študija zajema skupno ponujeno zmogljivost v Evropi v letih 2014 in 2019 ter sedanje napovedi za leto 2021. V njej so bili opredeljeni deleži ključnih letalskih prevoznikov v teh letih ter preučeni petletna stopnja rasti glavnih trgov v obdobju 2014–2019, prispevek vodilnih letalskih prevoznikov k tej rasti in splošno povečevanje števila rut, na katerih so ti letalski prevozniki opravljali lete v istem obdobju. To je nato ponovljeno za naslednji dve leti do leta 2021, kot je zdaj napovedano. V študiji je za Portugalsko ugotovljeno, da so nizkocenovni prevozniki v obdobju 2014–2019 zagotovili 44,3 % povečanja števila sedežev, drugi letalski prevozniki, ki niso vodilni letalski prevozniki s sedežem na Portugalskem, pa so prispevali dodatnih 29,3 % povečanja. Po podatkih študije sta dva glavna portugalska letalska prevoznika s sedežem na Portugalskem zagotovila le 26,4 % povečanja, zabeleženega v tem petletnem obdobju. V študiji je ugotovljeno, da so nizkocenovni prevozniki v tem petletnem obdobju ponovno zagotovili več povezljivosti, saj so v svoja skupna omrežja dodali 199 novih rut. Za primerjavo, vodilna portugalska prevoznika sta število rut skupno zmanjšala za 12. Na rutah znotraj Evrope, ki niso notranje, bi to pomenilo +199 proti –10. Ta razlika naj bi pri vodilnih portugalskih prevoznikih vzbujala razočaranje, saj nadzorujejo 30 % celotnega trga in 65 % domačega trga, kar zadeva število sedežev. Študija vsebuje tudi preglednico, ki prikazuje napoved nizkocenovnih prevoznikov glede povečanja njihovega deleža na portugalskem trgu med pandemijo. Na podlagi sedmih ugotovitev je v študiji sklenjeno, da preteklo podpiranje tradicionalnih „vodilnih prevoznikov“ na nacionalni ravni ni prineslo večje rasti ali večje povezljivosti in da so bili vseevropski nizkocenovni prevozniki tisti, ki so to zagotovili za bolj odprte trge.

(106) Nazadnje je družba Ryanair sporočila, da je Portugalska eden od ciljev skupine Ryanair za širitev. V zvezi s tem so po navedbah družbe Ryanair rute, na katerih si skupini Ryanair in TAP Air Portugal neposredno konkurirata, gospodarsko pomembne. Skupina Ryanair in družba TAP Air Portugal naj bi si zlasti neposredno konkurirali na mednarodnih rutah do pomembnih mest, kot so London, Berlin, Dublin, Pariz, Rim, Milano in Dunaj, ki so gospodarsko pomembne, ker povezujejo Portugalsko z največjimi in najrazvitejšimi mesti v Evropi. Družbi Ryanair in TAP Air Portugal si konkurirata tudi na notranjih rutah, ki povezujejo Lizbono ter na primer Ponta Delgado in Terceiro.

(107) Prav tako v zvezi s prispevkom k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa družba Ryanair trdi, da v sklepu o začetku postopka ni pojasnjeno, zakaj naj bi bila družba TAP Air Portugal sistemsko podjetje, pri čemer niti ni uporabljen pridevnik „sistemsko“. Po mnenju družbe Ryanair bi ob sedanjem izhodu evropskih letalskih prevoznikov iz krize izgubljene zmogljivosti enega letalskega prevoznika hitro nadomestili drugi letalski prevozniki, ki bi radi izkoristili svoje presežne zmogljivosti in delovali učinkoviteje.

(108) Družba Ryanair meni, da tudi če bi bile nekatere dejavnosti družbe TAP Air Portugal resnično sistemske, Komisija ni ugotovila, ali teh sistemskih dejavnosti ne bi bilo mogoče ohraniti z zmanjšanjem velikosti skupine in zmanjšanjem ali ukinitvijo nesistemskih dejavnosti ali dejavnosti, ki prinašajo izgubo. Po mnenju družbe Ryanair imajo namreč drugi letalski prevozniki in ponudniki prevoza že zdaj pomembno vlogo pri povezovanju Portugalske in njenih regij ter lahko zagotavljajo enake storitve kot družba TAP Air Portugal in bi lahko prevzeli storitve družbe TAP Air Portugal, če bi ta izstopila s trga.

(109) Družba Ryanair zato domneva, da bodo družbo TAP Air Portugal nadomestili učinkovitejši letalski prevozniki, ki že delujejo v skladu s skupnimi interesi. Zato njeno prestrukturiranje ne bi bilo v skupnem interesu, saj bi ogrozilo ta proces.

([46]) „Leading market shares in key European passenger markets“ (Vodilni tržni deleži na ključnih evropskih potniških trgih), 10. avgust 2021, pripravljeno v okviru pritožbe družbe Ryanair na sklep Evropske komisije z dne 23. aprila 2021 o državni pomoči SA.62304 (2021/N) – Portugalska – COVID-19: Odškodnina za družbo TAP Portugal; avtor Mark Simpson, analitik letalskih prevoznikov v družbi Goodbody, Združeno kraljestvo.

Dolgoročna sposobnost preživetja družbe TAP Air Portugal

(110) Prvič, družba Ryanair se pritožuje, da sta uvodna izjava 73 in oddelek 2.3.3 sklepa o začetku postopka, ki se nanašata na dolgoročno sposobnost preživetja, močno prirejena, vsi finančni podatki in kronološki mejniki načrta prestrukturiranja pa so bili izbrisani. Zato družba Ryanair zaradi nezadostnih informacij ne more predložiti podrobnih pripomb. Kljub temu družba Ryanair na splošno ugotavlja, da težave družbe TAP Air Portugal izhajajo iz hitre rasti, ki je družba TAP ni mogla izkoristiti za ustvarjanje prihodkov in pokrivanje stroškov, saj ni bila dovolj konkurenčna. V zvezi s tem se zdi, da bi se z načrtom družbe TAP Air Portugal glede ponovnega povečevanja zmogljivosti, čim bodo tržne razmere spet normalne, ponovila neuspešna strategija, zaradi katere se je družba TAP Air Portugal sploh znašla v težavah.

Ustreznost pomoči

(111) Družba Ryanair meni, da bi bilo treba za preverjanje izpolnjevanja tega pogoja primerjati različne razpoložljive možnosti, da bi ugotovili, katera možnost najmanj izkrivlja konkurenco. Vendar v sklepu o začetku postopka pomoč ni bila predstavljena ali primerjana z drugimi možnostmi, ki vključujejo državno pomoč ali je ne vključujejo, zato ni bilo mogoče preveriti, ali je pomoč ustrezna.

Sorazmernost pomoči

(112) Kar zadeva sorazmernost pomoči za prestrukturiranje, družba Ryanair trdi, da v sklepu o začetku postopka ni nobenega dokaza o tem, da bi družba TAP SGPS poskušala zbrati zasebna sredstva. Po mnenju družbe Ryanair se glede na to, da pomanjkanja dostopa družbe TAP SGPS do finančnih trgov pred dodelitvijo pomoči ni mogoče dokazati, zdi pomanjkanje dostopa po dodelitvi pomoči dvakrat bolj vprašljivo. Poleg tega družba Ryanair trdi, da bi morala biti družba TAP SGPS po izvedbi ukrepov lastniškega kapitala sposobna zbrati zasebna sredstva, zato bi bila „rezerva“ v višini […] milijonov EUR pretirana. Pritožila se je tudi, da v sklepu o začetku postopka ni zadostnih finančnih podatkov, ki bi zainteresiranim stranem omogočili podrobno oceno sorazmernosti zneska pomoči.

(113) Družba Ryanair kritično ugotavlja, da v sklepu o začetku postopka ni utemeljena predpostavka Portugalske, da bi bila finančna bonitetna ocena B– bonitetne agencije Standard & Poor's razlog za nezmožnost zadolževanja na finančnih trgih. Po njenem mnenju Portugalska ni opisala nobenega konkretnega neuspešnega poskusa družbe TAP, da bi pridobila financiranje, niti ni pojasnila, zakaj za zavarovanje dolga ni bilo na voljo zavarovanje s premoženjem. Meni, da bi portfelj letaliških slotov in drugih sredstev družbe TAP Air Portugal pomenil pomembno zavarovanje.

(114) Družba Ryanair v zvezi s porazdelitvijo bremena izraža zaskrbljenost, da bo preostali zasebni delničar (družba HPGB) deležen ugodnejše obravnave. Po njenem mnenju v sklepu o začetku postopka niso bile navedene nobene dejanske podrobnosti, na podlagi katerih bi lahko družba Ryanair podala pripombe glede izpolnjevanja pogoja porazdelitve bremena s strani družbe HPGB in še manj drugih deležnikov v družbi TAP SGPS.

Ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence

(115) Družba Ryanair se strinja z ugotovitvijo Komisije, da ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence niso utemeljeni in se zdijo nezadostni tudi na podlagi nezadostnih informacij iz sklepa o začetku postopka.

(116) Kar zadeva sprostitev slotov, družba Ryanair trdi, da bi morala zaradi velikega obsega zagotovljene pomoči in nezadostne ravni lastnega prispevka odprodaja slotov močno presegati raven odprodaj družbe Lufthansa ([47]).

(117) Po mnenju družbe Ryanair odprodaja slotov na lizbonskem letališču v enakem obsegu kot odprodaja slotov v sklepu o družbi Lufthansa (24 slotov na dan) ne bi škodovala povezljivosti Portugalske (vključno z Brazilijo) ali dejavnosti vozlišča družbe TAP Air Portugal (npr. tako, da bi njene rute postale nedonosne). Po njenem mnenju bi dovoljenje družbi TAP Air Portugal, da obdrži slote, ki jih ne bi mogla uporabiti na primer zaradi izgube prometa ali zmanjšanja flote, pomenilo kopičenje redkega vira, zato bi morala biti odprodaja slotov vsaj sorazmerna z zmanjšanjem flote družbe TAP Air Portugal. Poleg tega je povpraševanje uspešnih letalskih prevoznikov po slotih na letališčih v Lizboni in Portu veliko.

([47]) Sklep Komisije z dne 25. junija 2020 v zadevi SA.57153 (2020/N) – COVID-19 – Pomoč družbi Lufthansa (UL C 397, 20.11.2020, str. 1).

(118) V ta namen družba Ryanair predlaga, naj Komisija preuči, kakšna bi bila prava velikost družbe TAP Air Portugal, ki bi Portugalski omogočila ustrezno povezljivost, in naj ne izključi hipoteze, da bi prava velikost družbe TAP Air Portugal lahko pomenila izstop s trga. Po njenem mnenju Komisija ne bi smela vnaprej izključiti scenarija, po katerem bi družba TAP Air Portugal opravljala samo storitve na dolge razdalje, drugi letalski prevozniki (vključno z nizkocenovnimi) pa bi izvajali lete pod skupno oznako ali pa bi delovali celo kot dejanski upravljavci sedanjih zbirnih rut do Lizbone.

(119) Nazadnje, kar zadeva zamrznitev zmogljivosti in zmanjšanje dejavnosti, družba Ryanair trdi, da v sklepu o začetku postopka ni dovolj preučen scenarij zmanjšanja obsega.

4.1.2 *Družba EAA*

(120) Družba EAA najprej navaja, da se je portugalska država, ko je novembra 2020 odobrila zakon o državnem proračunu za leto 2021, v katerem je portugalska vlada namenila 500 milijonov EUR finančne podpore za družbo TAP SGPS, zavezala, da bo dala na voljo državna sredstva, kar po mnenju družbe EAA pomeni državno pomoč, ki ni bila priglašena Komisiji.

(121) Družba EAA se je pritožila zaradi diskriminatorne obravnave v korist družbe TAP SGPS, ko je država zagotovila finančno podporo za pomoč družbi TAP SGPS pri prestrukturiranju. Kot dodatno informacijo navaja, da je od Portugalske večkrat zahtevala sorazmerno podporo. Kljub prizadevanjem družbe EAA in predstavitvi prednosti za gospodarstvo Portugalska ni hotela upoštevati dejstev in ni zagotovila nobene pomembne pomoči.

(122) Družba EAA je navedla tudi, da je na svojih 8 500 letih prepeljala skupno več kot 1,4 milijona potnikov, od tega 430 000 (kar je 30 % vseh potnikov, prepeljanih v tem obdobju) s Portugalske ali na Portugalsko. Bila je prva portugalska letalska družba, ki je začela opravljati čarterske lete v severno Brazilijo, in ko je družba TAP Air Portugal začela opravljati redne lete v navedeno regijo in ponudila organizatorjem potovanj zelo nizke cene, je družba EAA našla nove priložnosti. Leta 2020 so zaradi pandemije COVID-19 čarterske dejavnosti postale glavna dejavnost družbe EAA.

Ustreznost instrumenta pomoči

(123) Po mnenju družbe EAA je cilj pomoči za prestrukturiranje zagotoviti likvidnostno podporo za izvajanje načrta prestrukturiranja in uravnotežiti negativni lastniški kapital družbe TAP SGPS. Vendar je zadevna pomoč strukturirana zlasti kot lastniški kapital in delno kot jamstvo, ki se bo v najbolj neugodnem scenariju, če se ne bo dosegel dostop do kapitalskih trgov, prav tako pretvorilo v lastniški kapital. Ta instrument pomoči se ne zdi primeren, saj presega tisto, kar je potrebno. Manj izkrivljajoč ukrep v obliki finančnega jamstva brez narave lastniškega kapitala bi zadostoval za lažji dostop do kapitalskih trgov ter tako obnovil likvidnost in solventnost družbe TAP SGPS. S tem bi morala družba TAP SGPS najti lastne načine financiranja in tako doseči tudi cilje glede lastnega prispevka.

Sorazmernost pomoči

(124) Družba EAA se strinja s pomisleki, ki jih je Komisija izrazila v svojih predhodnih ugotovitvah glede sorazmernosti pomoči, zlasti glede tega, ali bi imela družba TAP SGPS zadostno raven lastnih prispevkov. Poleg tega izraža pomisleke, da Portugalska že predvideva dodelitev odškodnine na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU.

(125) Družba EAA se tako kot družba Ryanair pritožuje nad pretiranim redigiranjem sklepa o začetku postopka, zaradi česar ni mogoče predložiti smiselnih pripomb o sorazmernosti.

Upravičeni ukrepi na področju konkurence za družbo TAP Air Portugal

(126) Družba EAA podpira pomisleke Komisije, da zaprtje dejavnosti, ki prinašajo izgubo, ne zadostuje za odpravo izkrivljanja konkurence, ki ga je povzročila pomoč za prestrukturiranje, in poudarja, da ukrepi, ki jih je portugalska vlada predlagala v načrtu prestrukturiranja, ne zadostujejo za odpravo izkrivljanja konkurence, ki ga je povzročila pomoč. Po njenem mnenju so ob upoštevanju višine pomoči za družbo TAP Air Portugal potrebni celovitejši ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence. V ta namen je opredelila vrsto ukrepov, ki bi jih bilo treba kumulativno obravnavati kot potrebne za omejitev izkrivljanja konkurence, ki ga povzroča pomoč te velikosti, vrste in značilnosti.

(127) Družba EAA je podala tudi konkretne predloge za ukrepe na področju konkurence. Zlasti predlaga, da bi družba TAP Air Portugal zmanjšala svoj delež na rutah, na katerih je prisotna tudi družba EAA, in sklenila dogovore o letih pod skupno oznako z družbo EAA za lete s Portugalske na São Tomé in Principe ter v Gvinejo Bissau. Navaja, da je edini portugalski prevoznik, ki lahko od leta 2008 stalno opravlja neposredne lete na São Tomé. Poleg tega je družba TAP Air Portugal od božiča 2013 in naslednja tri leta zaradi varnostnih razlogov prekinila lete v Gvinejo Bissau, v tem obdobju pa je bila družba EAA edini portugalski prevoznik, ki je lahko zagotovil povezavo med navedenima državama in navsezadnje s portugalsko govorečim svetom. Družba EAA tudi predlaga, naj Komisija zahteva zavezo, da družba TAP Air Portugal ne bo izvajala plenilskih cenovnih praks na rutah na São Tomé in Principe ter v Gvinejo Bissau, na katerih bi si družbi TAP Air Portugal in EAA neposredno konkurirali.

(128) Družba EAA zahteva, naj družba TAP Air Portugal ne uporablja državne pomoči za odpiranje novih rut v primerjavi s tistimi, ki jih je upravljala pred pandemijo, in da se odpove pogostim letom na dobičkonosne destinacije. Poleg tega predlaga, naj družba TAP Air Portugal zmanjša število slotov za tretjino na določenih dobičkonosnih destinacijah, da bi odprla pot drugim letalskim prevoznikom, vključno z družbo EAA. Poleg tega meni, da mora družba TAP Air Portugal ukiniti vse rute, na katerih je začela lete opravljati med pandemijo.

(129) Poleg tega družba EAA poziva Komisijo, naj preuči še dve zavezi, in sicer zavezo, da družba TAP Air Portugal ne bo začela opravljati novih dejavnosti, kot so prevoz tovora in potnikov, vključno z družbo Portugalia, in drugo zavezo, da bo družba TAP Air Portugal opustila čarterske dejavnosti in ne bo ponujala čarterskih letov organizatorjem potovanj ali drugim strankam (npr. športnim ekipam).

(130) Družba EAA pozitivno ocenjuje načrte družbe TAP Air Portugal za zmanjšanje zmogljivosti, kar zadeva število zrakoplovov, in predlaga dodatno zavezo, da družba TAP Air Portugal v obdobju najmanj petih let ne bo kupila nobenega novega zrakoplova, da bi razširila svojo floto.

(131) Na splošno je družba EAA navedla tudi svoje mnenje o konkurenci v letalskem sektorju na Portugalskem. Po njenem mnenju bi morala Portugalska spodbujati vstop novih konkurentov in širitev obstoječih malih konkurentov, tako da bi manjšim letalskim prevoznikom odobrila opravljanje prevozov na glavnih tovornih rutah, ki jih zdaj upravlja družba TAP Air Portugal, da bi na teh rutah lahko konkurirala druga (portugalska) podjetja.

4.2 **Pripombe drugih tretjih oseb**

(132) Druge tretje osebe, razen gospodarske zbornice iz Porta, so podprle posredovanje države v korist družbe TAP SGPS. Dokazi, ki so jih predložile druge tretje osebe, dokazujejo, da družba TAP Air Portugal zagotavlja boljšo povezljivost in konkurenco. Poslovni partnerji in vladni organi poudarjajo zlasti:

— obseg in pomen potniškega letalskega prometa med Portugalsko in portugalsko govorečimi državami, v katere lete opravlja družba TAP Air Portugal, ter stalno rastoči sektor poslovnih potovanj, ki temelji na kulturnih in/ali zgodovinskih povezavah ([48]),

— pomen storitev, ki jih zagotavlja družba TAP Air Portugal, za razvoj turizma in na splošno za gospodarstvo Portugalske, pa tudi drugih svetovnih regij, kot so Zelenortski otoki ali Brazilija ([49]),

([48]) Glej predložitve: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), brazilskega ministrstva za turizem; vlad različnih zveznih držav Brazilije.

([49]) Glej predložitve: brazilskega ministrstva za turizem; vlad različnih zveznih držav Brazilije.

— posebnost in edinstvenost omrežja družbe TAP Air Portugal, ki upošteva politične, gospodarske, kulturne in zgodovinske vezi Portugalske in EU z več tretjimi državami, raznolikost zagotovljenih povezav (10 različnih točk v Braziliji, vključno s slabo pokritimi regijami Nordeste; povezave z več otoki Zelenortskega otočja; edinstvene povezave s portugalsko govorečimi afriškimi državami) ter ugoden geografski (obrobni) položaj lizbonskega vozlišča, ki omogoča skrajšanje letov na dolge razdalje in privabljanje čezmorskih turistov/strank na Portugalsko ([50]),

— pomen, ki ga ima za Portugalsko letalski prevoznik z dovolj veliko zmogljivostjo za vzpostavitev in ohranitev ([51]) vozlišča v Lizboni, ki velja za ključno za razvoj povezljivosti s portugalsko govorečimi državami (Brazilija, portugalsko govoreče afriške države),

— pomen dolgoletnega in dobrega odnosa z družbo TAP Air Portugal za njihovo dejavnost/dejavnost njihovih članov/strank, za razvoj turistične industrije ter krepitev trgovinskih in kulturnih povezav med Portugalsko in drugimi državami,

— pomen stabilnosti povezav, ki jih zagotavlja nacionalni prevoznik.

(133) Gospodarska zbornica Porta se sklicuje na izjavo Portugalske, da je družba TAP Air Portugal steber portugalskega gospodarstva, zlasti zaradi svojega prispevka k razvoju turistične industrije na Portugalskem. Vendar po njenem mnenju prebivalstvo, gospodarska dejavnost in turistična industrija niso skoncentrirani le v Lizboni, temveč tudi na Azorih in Madeiri ter na severu in jugu države. V zvezi s tem je gospodarska zbornica Porta kritična, da se zdi, da načrt prestrukturiranja ne zajema ozemeljske kohezije in storitev za turistični sektor celotne države, čeprav so bili vsaj izpostavljeni med izvajanjem pomoči za reševanje.

(134) Gospodarska zbornica Porta v svojem dopisu priznava pomen lizbonskega vozlišča. Po njenem mnenju je letalsko povezljivost in zaščito gospodarskih dejavnosti, vključno s turističnim sektorjem, najbolje doseči na dva načina. Prvič, slote družbe TAP Air Portugal bi bilo treba dodeliti družbi brez obveznosti in deležev v drugih družbah. S tem bi zagotovili, da bi se leti na dolge razdalje, pri katerih geografska lega države tej zagotavlja konkurenčno prednost in brez katerih bi prebivalci Portugalske utrpeli izgube, lahko opravljali s Portugalske. Drugič, z zagotavljanjem podpore za privlačnost rut na konkurenčnem trgu (z javnim razpisom, odprtim za zainteresirane prevoznike) za nacionalne in evropske lete.

(135) Poleg tega se gospodarska zbornica Porto strinja s pomisleki, ki jih je izrazila Komisija. Zlasti poudarja, da se zdi, da so znižanja plač zaposlenih pri upravičenki začasna, saj kolektivna pogodba ni bila razveljavljena, temveč je bilo njeno izvajanje le začasno odloženo. Trdi tudi, da pretekli rezultati družbe TAP SGPS (in družbe TAP Air Portugal), kar zadeva rezultate in razvoj lastniškega kapitala v zadnjih 11 letih, niso taki, da bi lahko upravičeno domnevali, da bo njihov prispevek k načrtu prestrukturiranja večji.

(136) Glede razmerja med nacionalnimi letališči gospodarska zbornica Porto navaja, da v nasprotju z letališčema Porto in Faro, kjer je prisotnost družbe TAP Air Portugal majhna, družba TAP Air Portugal prevladuje na lizbonskem letališču na škodo drugih dveh nacionalnih letališč ter prebivalstva in gospodarskih dejavnosti, ki ju oskrbujejo in so od njiju odvisne.

([50]) Glej predložitve: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; brazilskega ministrstva za turizem; vlad različnih zveznih držav Brazilije; občine Lizbona.

([51]) APAVT; Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP).

5. PRIPOMBE PORTUGALSKE V ZVEZI S PRIPOMBAMI TRETJIH OSEB

5.1 Potreba po zagotavljanju povezljivosti

(137) Portugalski organi poudarjajo, da so od 40 zainteresiranih strani, ki so odgovorile na sklep o začetku postopka, le tri predložile negativne pripombe, v katerih so izrazile pomisleke glede dodelitve pomoči za prestrukturiranje družbi TAP SGPS. V veliki večini prejetih pripomb sta bila poudarjena pomen družbe TAP SGPS in potreba po zagotovitvi njene dolgoročne sposobnosti preživetja. Portugalski organi zato poudarjajo, da pomoč za prestrukturiranje družbe TAP SGPS jasno prispeva k natančno opredeljenemu cilju skupnega interesa, saj ima družba TAP Air Portugal nedvomno ključno vlogo pri povezljivosti Portugalske in portugalskega gospodarstva, kot je bilo ugotovljeno v sklepu o začetku postopka. Tesna povezanost družbe TAP Air Portugal s turističnim sektorjem na Portugalskem, ki je bil zelo pomemben za gospodarstvo in okrevanje države po krizi leta 2008, bo po pandemiji COVID-19 izredno pomembna. Storitve družbe TAP Air Portugal zagotavljajo povezljivost s portugalsko govorečimi državami in državami s pomembnimi portugalskimi skupnostmi, ki jih ni enostavno nadomestiti z drugimi letalskimi prevozniki, in sicer nizkocenovnimi prevozniki.

(138) V nasprotju z navedbo družbe Ryanair drugi letalski prevozniki ponujajo nekaj povezav na dolge razdalje iz Lizbone, vendar z omejeno pogostostjo in majhnim številom destinacij. Družba Delta je leta 2019 le za kratek čas opravljala lete v Boston, in sicer le v glavni sezoni, medtem ko družba TAP Air Portugal storitev opravlja vse leto in jo je opravljala tudi med krizo. Podobno je družba United lete v mesto Washington opravljala le v poletnih sezonah in storitve ni ohranila, družba TAP Air Portugal pa je lete tja opravljala še naprej. Družba Delta je lete v New York opravljala dnevno in vse leto, vendar jih je med krizo zmanjšala na tri lete tedensko, družba TAP Air Portugal pa je ohranila dva leta dnevno in še naprej zagotavlja osnovno povezljivost za Portugalsko. Družba United opravlja dnevno storitev, ki jo je ohranila, vendar sta družbi United in TAP Air Portugal obe v združenju Star Alliance, zato ima družba United koristi od povezljivosti z leti družbe TAP Air Portugal na kratke razdalje, kar prispeva k ohranjanju njunega delovanja. To velja tudi za lete družbe Air Canada iz Toronta in Montreala. Ukinitev dejavnosti vozlišča družbe TAP Air Portugal v Lizboni bi ogrozila tudi te storitve združenja Star Alliance.

(139) Poleg tega pripombe družbe Ryanair vsebujejo več netočnosti, ki so lahko zavajajoče za oceno Komisije. Družba SATA Air Açores na primer ne opravlja letov med Azori in celinsko Portugalsko (to velja le za družbo Azores Airlines), prav tako ni trajektnih povezav z avtonomnima regijama Azori in Madeira. Razen in v omejenem obsegu za notranje lete na celinskem Portugalskem večine storitev družbe TAP Air Portugal ni mogoče nadomestiti z železniškim sistemom za visoke hitrosti, medkrajevnimi avtobusnimi podjetji ali neobstoječimi trajektnimi povezavami, predvsem zato, ker ta prevozna sredstva niso bila na voljo za destinacije, na katere lete opravlja družba TAP Air Portugal.

(140) Portugalski organi opozarjajo, da noben drug letalski prevoznik, ki opravlja lete na Portugalsko in z nje, nima enakovredne vloge, ki je v bližnji prihodnosti ne morejo zagotoviti drugi letalski prevozniki. Tega vidika družbi Ryanair in EAA ne upoštevata, ko primerjata delovanje družbe TAP Air Portugal z delovanjem nizkocenovnega letalskega prevoznika, ki upravlja le zelo donosne povezave, ali z delovanjem večinoma čarterskega letalskega prevoznika in ponudnika zakupa s posadko (ACMI: zrakoplov, posadka, vzdrževanje in zavarovanje – aircraft, crew, maintenance, insurance) z omejenim javnim interesom. Družba Ryanair v nasprotju s svojimi ugotovitvami ni alternativa družbi TAP Air Portugal. Kot je bilo že navedeno, poleti 2019 na […] od […] destinacij, na katere je družba TAP Air Portugal ponujala lete iz Lizbone, ni letov opravljal noben drugi letalski prevoznik, večina teh destinacij pa je predstavljala povezave na dolge razdalje s Severno in Južno Ameriko ter Afriko.

(141) Čeprav drži navedba, da družbi Ryanair in TAP Air Portugal konkurirata na nekaterih mednarodnih rutah do več velikih evropskih mest, je treba opozoriti, da družba Ryanair konkurira družbi TAP Air Portugal le na donosnejših rutah in ne zagotavlja povezav na dolge razdalje. Z izstopom družbe TAP Air Portugal s trga bi se dobičkonosne rute na kratke razdalje prepustile družbi Ryanair in odstranil en konkurent z medcelinskih povezav do Lizbone. Posledica tega bi bila v bistvu manjša konkurenca na privlačnih in manj privlačnih rutah.

(142) V primeru družbe EAA bi bilo treba opozoriti, da letalski prevoznik nima pomembnega položaja na portugalskem trgu, saj je majhen letalski prevoznik s sedmimi zrakoplovi, ki se osredotoča na zagotavljanje storitev (tako imenovani „zakup s posadko“ z zrakoplovom, vzdrževanjem, posadko in zavarovanjem) drugim letalskim prevoznikom in čarterske lete, vendar družba TAP Air Portugal na teh trgih nima pomembnega položaja. Družba EAA nima prisotnosti, virov in organizacije, potrebne za nadomestitev letalskega prevoznika, kot je družba TAP Air Portugal (družba EAA na primer nima ustreznih prodajnih in distribucijskih zmogljivosti ali virov).

(143) Čeprav ugotovitve družbe EAA kažejo na določeno predvideno povečevanje flote (ki ni bila razkrita portugalskim organom, saj gre za zaupne informacije družbe EAA), je malo verjetno, da bi družba EAA dosegla velikost flote, primerljivo s floto družbe TAP Air Portugal. Ker gre za majhnega letalskega prevoznika brez večje prisotnosti na lizbonskem letališču, so naložbe, ki so potrebne, da bi družba EAA lahko nadomestila družbo TAP Air Portugal, precejšnje in zelo malo je verjetno, da bi jih družba EAA izvedla v bližnji prihodnosti. Ker se družba EAA osredotoča na zagotavljanje storitev ACMI drugim prevoznikom, vključno z družbo TAP Air Portugal, portugalski organi ugotavljajo, da bi lahko uspešno prestrukturiranje družbe TAP Air Portugal potencialno vodilo v sklenitev dodatnih sporazumov o storitvah med tema dvema družbama.

5.2 **Ustreznost pomoči**

(144) Portugalski organi so ponovili svojo ugotovitev, da glede na prejšnje težave družbe TAP SGPS in vpliv pandemije COVID-19 državna podpora v obliki lastniškega kapitala družbi TAP SGPS zagotavlja boljšo finančno strukturo za okrepitev njene bilance stanja.

(145) V zvezi s pripombami družb Ryanair in EAA portugalski organi poudarjajo, da lahko države članice v skladu s točko 58 smernic za reševanje in prestrukturiranje prosto izberejo obliko pomoči za prestrukturiranje. Pri tem jim ni treba izčrpno primerjati vseh razpoložljivih možnosti. Oceniti morajo naravo težav upravičenca in izbrati ustrezne instrumente za njihovo reševanje. Portugalski organi so to nalogo temeljito opravili in rezultat predložili Komisiji v oceno. Ukrepi državne pomoči, ki jih je priglasila Portugalska, naj bi zagotovili likvidnostno podporo za izvajanje ukrepov iz načrta prestrukturiranja in odpravili negativni položaj lastniškega kapitala družbe TAP SGPS.

(146) Družba TAP SGPS je med letoma 2006 in 2015 ustvarila negativni lastniški kapital v višini […] milijonov EUR, zlasti zaradi […]. Glede na to, kako velik delež v prihodkih družbe TAP SGPS predstavlja dejavnost letalskih prevoznikov, je […]. Kar zadeva družbo TAP Air Portugal, letalskemu prevozniku kljub temu, da je v operativnem smislu rasel, zaradi začetka procesa preoblikovanja še ni uspelo znatno zmanjšati stroškov v primerjavi s konkurenti, njegova dobičkonosnost pa je bila zaradi manjše učinkovitosti in izrednih stroškov ves čas nižja.

(147) Poleg tega je bil proces preoblikovanja družbe TAP Air Portugal prekinjen zaradi svetovne pandemije COVID-19 in gospodarske krize, ki je sledila, kar je povzročilo hudo likvidnostno krizo, zaradi katere so portugalski organi leta 2020 dodelili pomoč za reševanje. Že konec leta 2020 je analiza likvidnosti družbe TAP Air Portugal jasno pokazala, da bo imela družba brez nadaljnje državne podpore v letih 2021 in 2022 precejšna negativna neto denarna sredstva, če trg ne bo okreval.

(148) Ker kapitalski trgi niso bili na voljo za letalske prevoznike posojilojemalce, kot je družba TAP SGPS, je bila leta 2020 edina razpoložljiva možnost uporaba državnega financiranja. Vodstvo družbe TAP SGPS je […]. Vendar so bili trgi dolžniškega financiranja za letalske prevoznike po začetku pandemije COVID-19 v veliki meri zaprti, finančne institucije pa so na splošno močno zmanjšale svoje kreditne omejitve za zadevni sektor. Da bi povečala likvidnost, si je družba TAP Air Portugal prizadevala prodati zrakoplove, ki so bili v lasti družbe ([…]). Druga sredstva […].

(149) Družba TAP SGPS zdaj pred dodatno državno podporo ter kljub svojim prizadevanjem in razpravam s finančnimi institucijami in drugimi deležniki v sedanjih razmerah, vsekakor pa ne pred odobritvijo načrta prestrukturiranja, na zasebnih trgih ne bo mogla zbrati dodatnih sredstev. Zato je portugalska država, ki je tudi glavni delničar, za družbo edini realni vir financiranja (ali ponudnik jamstva za financiranje).

(150) Glede na to, da družba TAP SGPS v tej fazi nima na voljo kapitalskih trgov ter glede na lastniški in likvidnostni položaj družbe portugalski organi ugotavljajo, da državna podpora v obliki lastniškega kapitala družbi TAP SGPS zagotavlja boljšo finančno strukturo za okrepitev njene bilance stanja. Poleg tega se pričakuje, da bo državna pomoč skupaj z izvajanjem ukrepov, določenih v načrtu prestrukturiranja (tj. ukrepov v zvezi s prestrukturiranjem flote, omrežja in stroškov), družbi TAP SGPS ali TAP Air Portugal olajšala dostop do kapitalskih trgov v obdobju od […].

5.3 **Obnova dolgoročne sposobnosti preživetja**

(151) Kljub sedanji negotovosti glede razvoja okrevanja povpraševanja, povezanega s pandemijo, portugalski organi ponovno poudarjajo, da finančne napovedi iz načrta prestrukturiranja temeljijo na trdnih predpostavkah, ki bi se lahko štele celo za previdne. V načrtu prestrukturiranja je predvideno okrevanje povpraševanja v smislu števila prepeljanih potnikov, ki je na splošno manjše od napovedi združenja IATA. Podobno se tudi razvoj prihodkov v načrtu prestrukturiranja v primerjavi z napovedmi glede števila potnikov leta 2021 začne na nižji točki. Načrt za prestrukturiranje vključuje tudi nekaj prožnosti za prilagoditev zmogljivosti in dejavnosti upravičenca glede na predvideno povpraševanje, pri čemer se upoštevajo zaveze glede največje flote.

(152) Finančna ocena in napovedi kažejo, da bi načrtovani ukrepi za prestrukturiranje, podprti s pomočjo, družbi TAP SGPS omogočili, da doseže […]. Napovedi kažejo na donosnost lastniškega kapitala v višini približno […] % v letih 2024 in 2025, tj. do konca obdobja prestrukturiranja. Pričakovani donosi potrjujejo trditev, da bi se z načrtom prestrukturiranja zagotovila dolgoročna sposobnost preživetja upravičenke. Navedeni donosi so dejansko primerljivi z (oportunitetnimi) stroški lastniškega kapitala v vseh gospodarskih sektorjih na Portugalskem (10,9 %) in v letalskem sektorju (8,5 %) z (oportunitetnimi) stroški lastniškega kapitala upravičenca. Drugi ključni kazalniki, kot sta donosnost vloženega kapitala ter razmerje med lastniškim kapitalom in sredstvi, […], in ostajajo trdni tudi v neugodnem scenariju.

(153) Poleg tega se bo z odprodajo dejavnosti, ki ustvarjajo izgubo in niso povezane z osnovno dejavnostjo, določenih v načrtu za prestrukturiranje, in sicer družbe M&E Brasil, zagotovilo, da nobena nadaljnja izguba, ki izhaja iz navedenih dejavnosti, ne bo škodila povračilu. Glede na navedeno Portugalska republika ponovno poudarja, da je bil načrt prestrukturiranja pripravljen z namenom, da se posebej obravnavajo pretekle težave družbe TAP SGPS in zagotovi njena dolgoročna sposobnost preživetja.

5.4 **Sorazmernost**

(154) Kar zadeva sorazmernost pomoči, portugalski organi trdijo, da je upravičenka skušala zagotoviti dodatne vire lastnega prispevka od svojih deležnikov, in sicer tiste, ki se nanašajo na dodatne zaveze glede ponudb za zakup zrakoplovov, pa tudi znatne opustitve imetnikov obveznic, ki bi jih bilo treba šteti za porazdelitev bremena z obstoječimi upniki upravičenke. Tudi če se upoštevajo samo dodatni zakupi zrakoplovov, se raven lastnega prispevka k stroškom prestrukturiranja poveča do […] %. Ta raven lastnega prispevka bi se morala v konkretnem primeru družbe TAP SGPS in v okviru pandemije COVID-19 šteti za zadostno, saj smernice za reševanje in prestrukturiranje omogočajo prožnejšo in prilagojeno uporabo pravil o državni pomoči, zlasti v izrednih razmerah.

(155) Predlogi družbe Ryanair glede možnosti uporabe zavarovanja s premoženjem v primeru družbe TAP SGPS niso izvedljivi. Kar zadeva trditve družbe Ryanair, da se pomanjkanje dostopa do kapitalskih trgov uporablja za zviševanje pomoči z rezervo v višini […] milijonov EUR, je bila taka rezerva prvotno mišljena le kot previdnostni ukrep, določen v prvotnem načrtu prestrukturiranja, in se ne upošteva več.

(156) Portugalski organi so opisali nedavna prizadevanja družbe TAP SGPS za povečanje deleža lastnih prispevkov, ki vključujejo: (i) iskanje dodatnih virov novega financiranja kljub trenutnim zunanjim izzivom in tržnim razmeram, (ii) pridobivanje podpore obstoječih ponudnikov dolžniškega financiranja in (iii) razmišljanje o vstopu novih vlagateljev. Družbi TAP Air Portugal je od sprejetja sklepa o začetku postopka uspelo doseči dodatne zaveze za financiranje v višini […] milijonov EUR v obliki novih pogodb o zakupu zrakoplovov, ki bodo sklenjene v letih 2021 in 2022, in sicer poleg zavez za finančni zakup v višini […] milijonov EUR, ki so že vključene v načrt prestrukturiranja. V skladu s tem se je skupni znesek lastnega prispevka, ki izhaja iz zakupa zrakoplovov na podlagi zavezujočih pravnih zavez, sklenjenih z zakupodajalci, povečal na […] milijonov EUR. Poleg tega je družbi TAP SGPS uspelo pridobiti podporo obstoječih ponudnikov dolžniškega financiranja s pridobitvijo znatnih opustitev, s čimer bi se izognili uvedbi možnosti prodaje in predčasnega odplačila z resnimi posledicami za likvidnost upravičenke.

(157) Pri porazdelitvi bremena je treba upoštevati okoliščine, v katerih je portugalska država od konzorcija AGW pridobila delnice, ki predstavljajo 22,5 % osnovnega kapitala družbe TAP SGPS, in se neposredno vpisala med imetnike osnovnega kapitala družbe TAP SGPS. Taka transakcija je bila dogovorjena, da bi se premagal zastoj v pogajanjih o dodelitvi posojila za reševanje družbi TAP SGPS in omogočila njegova nujna izvedba.

(158) Takrat zadevne strani niso mogle predvideti končnega zneska pomoči za prestrukturiranje, ki ga je bilo treba prilagoditi zaradi dolgotrajne narave pandemije, in s tem dejanske žrtve, ki bi jo morali nositi delničarji za namene porazdelitve bremena. V zvezi s tem, […] ([…] % […]).

(159) Poleg tega, in da bi se preprečil tak scenarij, družba HPGB […] %. […]. Po mnenju Portugalske bi to pomenilo porazdelitev bremena s strani družbe HPGB, saj ne bo imela koristi od morebitnega prihodnjega povečanja vrednosti upravičenke, ki bi bilo posledica državne injekcije lastniškega kapitala.

6. **OCENA UKREPOV**

(160) Komisija bo najprej ocenila, ali ukrepi za financiranje načrta prestrukturiranja družbe TAP SGPS, in sicer posojilo za reševanje v višini 1,2 milijarde EUR, ki se bo pretvorilo v lastniški kapital, državno jamstvo v višini […] milijonov EUR za posojilo v višini […] milijonov EUR, ki se bo nadomestilo z lastniškim kapitalom, ter neposredna kapitalska injekcija v višini […] milijonov EUR, ki se bo izvedla leta 2022, pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, in če je tako, ali je taka pomoč zakonita in združljiva z notranjim trgom.

6.1 **Obstoj državne pomoči**

(161) Člen 107(1) PDEU določa, da „[r]azen če Pogodbi ne določata drugače, je vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgom, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.“

(162) Da bi se ukrep štel za pomoč v smislu člena 107(1) PDEU, morajo biti izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (i) ukrep mora biti mogoče pripisati državi in financirati se mora z državnimi sredstvi, (ii) ukrep mora prejemniku dodeliti prednost, (iii) navedena prednost mora biti selektivna ter (iv) ukrep mora izkrivljati ali bi lahko izkrivljal konkurenco in vpliva na trgovino med državami članicami. Zato je primerno ločeno preučiti, ali se ukrepi štejejo za pomoč.

6.1.1 *Državna sredstva in pripisljivost državi*

(163) Ukrepi vključujejo upravne akte in javne sklepe ter se financirajo iz državnega proračuna (uvodna izjava 42).

(164) Ukrepi za namene člena 107(1) PDEU torej vključujejo državna sredstva, odločitev o odobritvi navedenih ukrepov pa je mogoče pripisati portugalski državi.

6.1.2 *Prednost*

(165) Komisija ugotavlja, da je Portugalska ukrepe priglasila kot državno pomoč. Navedena prijava ne pomeni, da Komisiji ni treba preveriti, ali ukrepi vključujejo državno pomoč in zlasti, ali dajejo prednost upravičenki, saj udeleženec na trgu, ki ima delnice in je v zelo podobnem položaju kot Portugalska, ne bi sprejel podobne odločitve in odobril enakih ukrepov pod enakimi pogoji, ne glede na morebitne koristi, ki jih pričakuje v svojem položaju javnega organa ([52]).

(166) Komisija mora preučiti, ali se ukrepi štejejo za pomoč, saj upravičenki zagotavljajo gospodarsko prednost ([53]). O obstoju take prednosti je mogoče sklepati in jo ugotoviti na podlagi dejstva, da upravičenka ne more pridobiti kapitala ali dolžniškega financiranja pod tržnimi pogoji brez javne podpore (uvodna izjava 39, opomba 31). Prav tako ocena, ali bi udeleženec na trgu, ki je v zelo podobnem položaju kot ministrstvo za finance ali družba Parpública, zagotovil enako financiranje (v nadaljnjem besedilu: preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu), kaže, da zadevno javno financiranje zagotavlja prednost v primerjavi s tržnimi pogoji.

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

([53]) Sodba Sodišča z dne 11. julija 1996, SFEI in drugi, C-39/94, EU:C:1996:285, točka 60; sodba Sodišča z dne 29. aprila 1999, Španija/Komisija, C-342/96, EU:C:1999:210, točka 41.

(a) Prvič, ni dokazov *prima facie*, da je financiranje mogoče pripisati ravnanju in odločitvam, ki bi jih sprejel delničar na trgu. Financiranje temelji na razlogih javne politike, da se zagotovi povezljivost Portugalske v zračnem prevozu in preprečijo negativni učinki stečaja družbe TAP Air Portugal na portugalsko gospodarstvo (uvodna izjava 17). Taki premisleki ne glede na to, kako pomembni so za javni organ, ne bi bili pomembni za delničarja na trgu. Zato se zdi, da se preskus udeleženca v tržnem gospodarstvu ne uporablja.

(b) Drugič, ni mogoče oceniti, da bi se s financiranjem lahko zagotovil donos za delničarje, ki bi bil sorazmeren s prevzetim tveganjem. Portugalska ne trdi, da bi se tak donos dejansko dosegel do konca obdobja prestrukturiranja. Medtem drugi zasebni delničarji upravičenke niso zagotovili dodatnega svežega kapitala, kaj šele, da bi dosegli zneske, potrebne za ohranitev obstoječega deleža imetništva delnic in lastništva, ki jim daje pravico do morebitnega donosa iz tega naslova. Razpoložljivi dokazi kažejo, da bi pozitivni neto dobiček celotnega obdobja prestrukturiranja znašal […] milijonov EUR […] […], čeprav bi lahko zagotovil ustrezen donos in nadomestilo državi ob koncu načrta prestrukturiranja (uvodni izjavi 48 in 49 ter preglednica 1). […] milijonov EUR […] […] % […].

(167) Zato ukrepi zagotavljajo sredstva, ki jih upravičenka ne more in ne bi mogla pridobiti na trgu. Udeleženec na trgu v zelo podobnem položaju kot ministrstvo za finance ali družba Parpública ne bi zagotovil podobnega financiranja.

(168) Zato ukrepi upravičenki zagotavljajo gospodarsko prednost v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.3 *Selektivnost*

(169) Ukrepi se odobrijo z uporabo diskrecijske pravice v *ad hoc* znesku, določenem glede na posebne potrebe iz načrta prestrukturiranja upravičenke (uvodne izjave 38 do 43). Javno financiranje niti po instrumentih niti po znesku ni del širšega, splošnega ukrepa ekonomske politike za zagotavljanje podpore podjetjem v primerljivem pravnem in gospodarskem položaju, ki so dejavna v zračnem prevozu ali drugih gospodarskih sektorjih. Kot je Sodišče navedlo, v primeru individualne pomoči opredelitev gospodarske prednosti načeloma omogoča domnevo, da je ukrep selektiven ([54]). To velja ne glede na to, ali na upoštevnih trgih delujejo izvajalci, ki so v primerljivem dejanskem in pravnem položaju.

(170) Ukrepi so torej selektivni v smislu člena 107(1) PDEU.

6.1.4 *Izkrivljanje konkurence in vpliv na trgovino*

(171) Sektor storitev zračnega prevoza potnikov in tovora, v katerem deluje upravičenka, je odprt za konkurenco in trgovino med državami članicami. Drugi letalski prevozniki z licenco v Evropski uniji opravljajo storitve zračnega prevoza, ki povezujejo portugalska letališča, zlasti lizbonsko, z drugimi mesti v Uniji. Zato lahko ukrepi z ohranjanjem neprekinjenega opravljanja storitev zračnega prevoza, ki jih zagotavlja upravičenka, vplivajo na trgovino med državami članicami.

(172) Javno financiranje lahko zaradi omogočanja dostopa do financiranja pod pogoji, ki jih upravičenka na trgu sicer ne bi dobila, izboljša njen položaj v primerjavi z dejanskimi konkurenčnimi podjetji ali potencialnimi konkurenti, ki nimajo dostopa do podobne državne podpore Portugalske ali ki morajo financirati dejavnosti pod tržnimi pogoji.

(173) Priglašeni ukrepi zato lahko izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco in vplivajo na trgovino med državami članicami.

6.2 **Sklep o obstoju pomoči**

(174) Komisija glede na navedeno ugotavlja, da priglašeni ukrepi v korist družbe TAP SGPS pomenijo državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.

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

6.3 **Zakonitost pomoči**

(175) Potem ko je Splošno sodišče 19. maja 2021 razglasilo ničnost prvotnega sklepa o pomoči za reševanje (uvodna izjava 2), je na podlagi člena 264(2) PDEU odložilo učinke sodbe, dokler Komisija v dveh mesecih ne sprejme novega sklepa. Komisija je 16. julija 2021 sprejela nov sklep o odobritvi pomoči za reševanje družbi TAP SGPS, kot je bila priglašena 8. junija 2020, zato je treba pomoč za reševanje družbe TAP SGPS šteti za zakonito.

(176) V skladu z uvodno izjavo 16 prvotnega sklepa o pomoči za reševanje je bilo načrtovano, da bo pomoč za reševanje v višini največ 1,2 milijarde EUR posojila ali kombinacije posojila in jamstev za posojila povrnjena v šestih mesecih od datuma izplačila prvega obroka, razen če bi Portugalska Komisiji v odobritev pred tem datumom predložila načrt prestrukturiranja. Portugalska je 10. decembra 2020, tj. v šestih mesecih po tem, ko je Komisija v prvotnem sklepu o pomoči za reševanje odobrila pomoč za reševanje, Komisiji predložila načrt prestrukturiranja. Zato sta se v skladu s točko 55(d)(ii) smernic za reševanje in prestrukturiranje odobritev pomoči za reševanje in obdobje vračila samodejno podaljšala, dokler Komisija ne sprejme končne odločitve o načrtu prestrukturiranja in podporni pomoči.

(177) Družba EAA v svojih pripombah k sklepu o začetku postopka trdi, da je Portugalska, ko je novembra 2020 odobrila zakon o državnem proračunu za leto 2021, s katerim je portugalska vlada namenila 500 milijonov EUR finančne podpore za družbo TAP SGPS, družbi TAP SGPS dodelila nezakonito pomoč (uvodna izjava 120). Opozoriti je treba, da zgolj določitev sredstev za poseben namen v nacionalnem proračunu ni enakovredna dodelitvi pomoči. Da bi se pomoč štela za uveljavljeno, mora biti upravičencu v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo dodeljena pravica do podpore, zagotovljene z državnimi sredstvi, kar pa ne velja za namenjenih 500 milijonov EUR.

(178) Kar zadeva navedena sredstva, je Portugalska pojasnila, da ni sprejela potrebnega izvedbenega akta niti ni izvršila proračunske določbe, na podlagi katere bi bila ta sredstva na voljo družbi TAP SGPS ali bi bila družba TAP SGPS upravičena do njihovega prejema. Zato Portugalska ni dodelila pomoči za prestrukturiranje v nasprotju s členom 108(3) PDEU.

(179) Glede na navedeno je Portugalska upoštevala obveznost mirovanja iz člena 108(3) PDEU, pomoč za prestrukturiranje v korist družbe TAP SGPS pa pomeni zakonito državno pomoč.

6.4 **Združljivost pomoči z notranjim trgom**

(180) Komisija lahko na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU odobri pomoč za pospeševanje razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, kadar takšna pomoč ne spreminja trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi.

(181) Tako mora državna pomoč, da bi se lahko štela za združljivo z notranjim trgom v skladu s to določbo, izpolnjevati dva pogoja, od katerih je prvi namenjen pospeševanju razvoja določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij, drugi, ki je oblikovan negativno, pa ne sme spreminjati trgovinskih pogojev v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi. Navedeno ne posega v okoliščino, da morajo sklepi, ki jih Komisija sprejme na tej podlagi, zagotavljati spoštovanje prava Unije ([55]).

(182) Glede na priglasitev in informacije, zbrane med formalno preiskavo pomoči za prestrukturiranje, ni mogoče sklepati, da bi pomoč za prestrukturiranje ali z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, lahko kršili ustrezne določbe prava Unije. Zlasti ukrep na področju konkurence, ki vključuje prenos slotov na lizbonskem letališču, temelji na pravilih, opredeljenih v pravu Unije (uvodni izjavi 96 in 295), novi imetnik slotov pa se mora zavezati, da bo spoštoval veljavno delovno pravo Unije (uvodna izjava 88(d)). Poleg tega je očitek družbe EAA, da pomoč krši načelo nediskriminacije iz PDEU (uvodna izjava 121), neutemeljen. V pravu Unije načelo enakega obravnavanja ne izključuje dodelitve *ad hoc* pomoči za prestrukturiranje v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU. Vsekakor Komisija ugotavlja, da je položaj upravičenke objektivno drugačen od položaja drugih letalskih prevoznikov, ki opravljajo lete na Portugalskem ali lete na Portugalsko in s Portugalske, in sicer glede na njeno upravičenost do pomoči na podlagi smernic za reševanje in prestrukturiranje in glede na posledice, ki bi jih imel njen neuspeh. Zato se lahko Portugalska v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU odloči, da bo pomoč za prestrukturiranje dodelila samo upravičenki, ne pa tudi drugim letalskim prevoznikom, ki delujejo v navedeni

([55]) Sodba Sodišča z dne 22. septembra 2020, Avstrija/Komisija, C-594/18 P, EU:C:2020:742, točke 18, 19 in 20.

državi članici. Poleg tega Komisija Portugalski ni poslala obrazloženega mnenja o morebitni kršitvi prava Unije, ki bi bila povezana s tem primerom, niti ni prejela nobenih pritožb ali informacij, ki bi nakazovale, da so državna pomoč, z njo povezani pogoji ali gospodarske dejavnosti, ki jih pomoč omogoča, morda v nasprotju z ustreznimi določbami prava Unije, razen s členoma 107 in 108 PDEU.

(183) Portugalska meni, da se pomoč za prestrukturiranje lahko razglasi za združljivo z notranjim trgom v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje.

(184) Komisija bo glede na naravo in cilje zadevne državne pomoči ter trditve portugalskih organov ocenila, ali je načrtovano financiranje, ki podpira pomoč za prestrukturiranje, v skladu z ustreznimi določbami iz smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija v smernicah za reševanje in prestrukturiranje določa pogoje, pod katerimi se državna pomoč za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah lahko šteje za združljivo z notranjim trgom na podlagi člena 107(3), točka (c), PDEU.

(185) Komisija pri preverjanju, ali pomoč za prestrukturiranje spreminja trgovinske pogoje v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnimi interesi, izvede preskus tehtanja v skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU ter smernicami za reševanje in prestrukturiranje. Če je upravičenec upravičen do pomoči za prestrukturiranje, Komisija pri tem preskusu pretehta pozitivne učinke pomoči za razvoj dejavnosti, ki naj bi jih pomoč podpirala, glede na negativne učinke, ki so posledica vpliva državne pomoči na konkurenco in trgovino med državami članicami, ter zlasti oceni, kako ukrep pomoči zmanjšuje izkrivljanje konkurence in trgovine (potreba po posredovanju države, ustreznost, sorazmernost, preglednost pomoči, načelo enkratnosti pomoči in ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence).

Upravičenost: podjetje v težavah

(186) Da bi bil upravičenec upravičen do pomoči za prestrukturiranje, se mora šteti za podjetje v težavah v smislu oddelka 2.2 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Zlasti je v točki 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje pojasnjeno, da se podjetje obravnava kot podjetje v težavah, kadar bo brez posega države kratko- ali srednjeročno skoraj zagotovo prenehalo poslovati. To se zgodi, če nastopi vsaj ena od okoliščin, opisanih v točkah (a) do (d) točke 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(187) Kot je pojasnjeno v sklepu o začetku postopka (uvodne izjave 15 do 22), je družba TAP SGPS ob koncu leta 2019 izkazovala negativni lastniški kapital v višini približno […] milijonov EUR. Od takrat se je finančni položaj družbe TAP SGPS poslabšal. Glede na konsolidirani računovodski izkaz družbe TAP SGPS iz leta 2020 se je skupni negativni lastniški kapital povečal na raven […] milijard EUR. Tudi družba TAP Air Portugal je leta 2020 izkazovala negativni lastniški kapital v višini […] milijard EUR (uvodna izjava 26). Navedeni podatki kažejo, da sta družbi TAP SGPS in TAP Air Portugal izgubili vsaj polovico vpisanega osnovnega kapitala, zato se obe družbi štejeta za podjetji v težavah v skladu s točko 20(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(188) V skladu s točko 21 smernic za reševanje in prestrukturiranje novoustanovljeno podjetje ni upravičeno do pomoči za reševanje. Upravičenka ni novoustanovljeno podjetje za namene smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj je bila ustanovljena leta 2003, torej pred več kot tremi leti (glej uvodno izjavo 8).

(189) V skladu s točko 22 smernic za reševanje in prestrukturiranje družba, ki pripada večji poslovni skupini ali ki jo je ta skupina prevzela, običajno ni upravičena do pomoči za prestrukturiranje, razen če je mogoče dokazati, da je vzrok težav v družbi sami in da te niso posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini ter da so težave prehude, da bi jih lahko skupina odpravila sama.

(190) V drugem sklepu o pomoči za reševanje (uvodne izjave 113 do 128) je Komisija ugotovila, da je družba TAP SGPS ob priglasitvi pomoči za reševanje 9. junija 2020 pripadala večji poslovni skupini. Po eni strani ni bilo dokazov o samovoljni porazdelitvi stroškov med družbo TAP SGPS, konzorcij AGW in družbo Parpública, s katero bi matične družbe v zadevnem obdobju umetno obremenile družbo TAP SGPS. (Poleg tega iz uvodnih izjav 19 do 22 tega sklepa izhaja, da težave družbe TAP SGPS niso posledica samovoljne razporeditve stroškov znotraj skupine ter so značilne za sektor zračnega prevoza in povezane sektorje, v katerih deluje.) Po drugi strani je bil konzorcij AGW kot drugi največji delničar, ki je imel 45-odstotni delež v družbi TAP SGPS, družba z omejeno odgovornostjo, ki sta jo nadzorovala posamezna delničarja, in sicer David Neeleman, ki je imel 50 % delnic konzorcija AGW prek družb

DGN Corporation (40 %) in Global Azulair Projects, SGPS, SA (10 %), ter Humberto Pedrosa, ki je imel 50 % delnic konzorcija AGW prek družbe HPGB, SGPS, SA. Korporativna oblika konzorcija AGW kot taka je bila neodvisna in nepovezana z zasebnim premoženjem njegovih dveh posrednih delničarjev in fizičnih oseb, Davida Neelemana in Humberta Pedrose, ki nista bila osebno odgovorna za obveznosti konzorcija AGW. Zato ta dva posredna zasebna delničarja, ki sta bila fizični osebi, s svojim zasebnim premoženjem nista mogla biti odgovorna za finančne težave družbe TAP SGPS.

(191) Kot je Komisija ugotovila v drugem sklepu o pomoči za reševanje (uvodna izjava 127), delničarji s skupnim nadzorom, razen družbe Parpública (država), niso imeli potrebnih zmogljivosti, da bi zadostili likvidnostnim potrebam, ocenjenim na 1,2 milijarde EUR, potrebnim za zagotovitev neprekinjenega delovanja družbe TAP SGPS v obdobju šestih mesecev in za nadaljnje financiranje prestrukturiranja družbe TAP SGPS (brez dodelitve državne pomoči).

(192) V zvezi z družbo TAP Air Portugal ni dokazov, da so njeni negotovi finančni pogoji posledica samovoljne razporeditve stroškov znotraj skupine ali gospodarske enote. To velja za takrat, ko je bila družba TAP Air Portugal pod končnim skupnim nadzorom družb Parpública (država), HPGB in DGN, kot tudi za sedanje razmere, ko je pod izključnim nadzorom portugalske države v okviru iste gospodarske enote kot njena sestrska družba TAP SGPS, ki ima v družbi TAP Air Portugal tudi neobvladujoč manjšinski delež (uvodni izjavi 11 in 12). Ugotovitev iz uvodne izjave 191 o nezmožnosti nekdanjih delničarjev s skupnim nadzorom, da bi zadovoljili likvidnostne potrebe družbe (brez dodelitve državne pomoči), velja tudi za družbo TAP Air Portugal, ki je in je bila v isti gospodarski enoti kot družba TAP SGPS.

(193) Po spremembi kapitalske strukture družbe TAP SGPS, ker je ministrstvo za finance pridobilo 22,5 % delnic družbe, je družba TAP SGPS pod izključnim nadzorom države […] (glej uvodne izjave 8, 11 in 12). Zato sta družbi TAP SGPS in TAP Air Portugal del gospodarske enote (ali večje poslovne skupine), ki jo Komisija lahko šteje za neodvisno središče odločanja v državi, ki zagotavlja priglašeno pomoč za prestrukturiranje.

(194) Komisija zato meni, da subjekti s skupnim nadzorom in pozneje država kot edini obvladujoči delničar niso bili sposobni ublažiti težkega gospodarskega in finančnega položaja družbe TAP SGPS ali družbe TAP Air Portugal v skladu s tržnimi razmerami. Finančno posredovanje države za odpravo težav družb neposredno prek ministrstva za finance ali prek družbe Parpública bi pomenilo državno pomoč, razen če bi bilo izvedeno samo ali skupaj s subjekti s skupnim nadzorom pod tržnimi pogoji. Družba Parpública kot subjekt s skupnim nadzorom ni in niti ni mogla podpreti družbe TAP SGPS pod tržnimi pogoji, prav tako tega niso storili ali ne bi mogli storiti zasebni subjekti s skupnim nadzorom ([56]). Zato glede na že obstoječi položaj države kot delničarke, ki je imela 50-odstotni delež v družbi TAP SGPS […], in poznejši nadzor, težav družb TAP SGPS in TAP Air Portugal ni mogla reševati skupina.

(195) Na podlagi navedenega Komisija ugotavlja, da sta družbi TAP SGPS in TAP Air Portugal (vključno z njunimi nadzorovanimi hčerinskimi družbami) podjetji v težavah in sta upravičeni do pomoči za prestrukturiranje.

6.4.1 *Pomoč pospešuje razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij*

(196) V skladu s členom 107(3), točka (c), PDEU mora državna pomoč, da bi se štela za združljivo z notranjim trgom, pospeševati razvoj določenih gospodarskih dejavnosti ali določenih gospodarskih območij.

(197) Da bi dokazala, da je pomoč za prestrukturiranje namenjena pospeševanju razvoja takih dejavnosti ali območij, mora država članica, ki dodeljuje takšno pomoč, dokazati, da je namen pomoči preprečiti socialne težave ali odpraviti tržno pomanjkljivost. V posebnem okviru pomoči za prestrukturiranje Komisija ugotavlja, da je, kot je priznano v točki 43 smernic za reševanje in prestrukturiranje, izstop s trga dejansko pomemben za širši proces rasti produktivnosti, zato zgolj preprečevanje izstopa podjetja s trga ni upravičen razlog za dodelitev državne pomoči. Nasprotno, pomoči za reševanje in prestrukturiranje sta med najbolj izkrivljajočimi vrstami državne pomoči, saj ovirata proces izstopa s trga. Vendar lahko v nekaterih primerih prestrukturiranje podjetja v težavah prispeva

([56]) Ta ugotovitev je nujno omejena na konzorcij AGW kot nosilec za lastništvo fizičnih oseb, saj se preučitev sredstev subjektov s skupnim nadzorom nanaša na sredstva navedenih subjektov in ne na zasebna sredstva, ki so na voljo fizičnim osebam, ki niso osebno odgovorne za deleže navedenih subjektov.

k razvoju gospodarskih dejavnosti ali območij, in sicer tudi dejavnosti, ki jih ne izvaja upravičenec. To velja v primeru, kadar bi v odsotnosti take pomoči neuspeh upravičenca povzročil tržne pomanjkljivosti ali socialne težave, kar bi zaviralo razvoj gospodarskih dejavnosti in/ali območij, ki bi bili v teh primerih prizadeti. Neizčrpen seznam takih primerov je naveden v točki 44 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(198) Taki primeri so med drugim, kadar pomoč preprečuje tveganje prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti in ki je konkurenčna podjetja ne bi mogla preprosto prevzeti, ali kadar ima upravičenec pomembno sistemsko vlogo v določeni regiji ali sektorju, njegov izstop iz te regije ali sektorja pa bi imel morebitne negativne posledice ([57]). Pomoč z omogočanjem upravičencu, da nadaljuje svoje dejavnosti, tako preprečuje tržne pomanjkljivosti ali socialne težave. Vendar v primeru pomoči za prestrukturiranje to velja le, če pomoč upravičencu omogoča, da konkurira na trgu na podlagi lastnih dosežkov, kar je mogoče zagotoviti le, če pomoč temelji na izvajanju načrta prestrukturiranja, s katerim se obnovi dolgoročna sposobnost preživetja upravičenca.

(199) Komisija bo zato najprej ocenila, ali je namen pomoči preprečiti tržne pomanjkljivosti ali socialne težave (oddelek 6.4.1.1) in ali jo spremlja načrt prestrukturiranja, s katerim se obnovi dolgoročna sposobnost preživetja upravičenca (oddelek 6.4.1.2).

6.4.1.1 Preprečevanje socialnih težav ali tržne pomanjkljivosti, ki prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti

(200) V točkah 44(b) in (c) smernic za reševanje in prestrukturiranje so med primeri, v katerih lahko reševanje podjetja v težavah prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti ali območij, navedeni primeri, kadar je pomoč namenjena preprečevanju tveganja, da bi bila gospodarska rast ovirana zaradi prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki bi bila posledica izstopa upravičenca s trga (točka 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje), ali zaradi propada podjetja s pomembno sistemsko vlogo v zadevnem sektorju ali regiji (točka 44(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje).

Pomoč preprečuje prekinitev zagotavljanja pomembne storitve

(201) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da je bil cilj pomoči za prestrukturiranje preprečiti, da bi družba TAP SGPS in posledično družba TAP Air Portugal prenehala poslovati zaradi težav, s katerimi se je srečevala in ki so se močno povečale zaradi krize zaradi COVID-19 ([58]). Ker mora letalski prevoznik zagotoviti zadostno likvidnost za ohranitev operativne licence, je glede na razpoložljiva sredstva ter nedavne in pričakovane izgube iz poslovanja očitno, da družba TAP Air Portugal ne bi mogla izpolniti svojih plačilnih obveznosti in odgovornosti ter bi zato brez pomoči za prestrukturiranje morala vložiti predlog za začetek postopka zaradi insolventnosti in prenehati opravljati dejavnost (preglednica 1). Komisija je na podlagi informacij, predloženih med formalno preiskavo, ugotovila, da dejansko obstaja konkretno tveganje, da upravičenka ne bo takoj izpolnila svojih plačilnih obveznosti, kar bo vodilo v prekinitev tekoče dejavnosti zračnega prevoza družbe TAP Air Portugal.

(202) V zvezi s tem družba TAP Air Portugal zagotavlja edinstvene storitve povezav s svojega vozlišča, tj. lizbonskega letališča, z rednimi voznimi redi (uvodni izjavi 15 in 16). Družba TAP Air Portugal poleg bistvenih storitev zračnega prevoza, ki jih zagotavlja portugalsko govoreči skupnosti na nacionalni ravni in v tujini, odločilno in pomembno podpira gospodarsko rast ene najpomembnejših gospodarskih dejavnosti na Portugalskem, tj. turizma. Natančneje, pomemben segment portugalskih družb – tj. hoteli, restavracije, družabni in kulturni dogodki, trgovine na drobno in druge s turizmom povezane dejavnosti, zlasti v največjih regijah Lizboni in Portu ter v Algarveju, bi še težje preživel krizo, če ne bi imel podpore dejavnosti družbe TAP Air Portugal, ki prinašajo potnike.

(203) Kot poudarja Portugalska, večina družb, ki bi lahko krizo zaradi COVID-19 preživela le zaradi podpore portugalske vlade v obliki začasno subvencioniranega dela in ukrepov, ki jim omogočajo odlog plačil, potrebuje turizem, da se okrepi. Portugalske turistične agencije in predstavniki regij, ki so predložili pripombe, poudarjajo, da bi del njihovega poslovanja in dejavnosti, ki je odvisen od storitev družbe TAP Air Portugal, brez poslovanja s to družbo utrpel znatne izgube prometa.

([57]) Točka 44, točki (b) in (c), smernic za reševanje in prestrukturiranje.
([58]) Uvodna izjava 71 sklepa o začetku postopka.

(204) Komisija zato meni, da bi bili brez pomoči za prestrukturiranje, ki bi preprečila prenehanje dejavnosti družbe TAP Air Portugal, potniki, pa tudi turistična poslovna skupnost v celoti odvisni od tega, ali bi bili nizkocenovni prevozniki in prevozniki na dolge razdalje, ki so osredotočeni na povezave od točke do točke znotraj Unije in s preostalim svetom na 92 destinacijah, ki jih je družba TAP Air Portugal ponujala pred prestrukturiranjem, skupaj sposobni in pripravljeni vzpostaviti enake storitve, kar zadeva pogostost letov in geografski obseg, zlasti s Severno in Latinsko Ameriko ter Afriko (uvodna izjava 15). Tretje osebe – zlasti poslovni partnerji, kot so potovalne agencije, organizatorji potovanj, večje hotelske skupine, agencije za prodajo vozovnic in dobavitelji ter nacionalni in tuji vladni organi, vključno z organi, ki spodbujajo turizem in trgovinske ali kulturne izmenjave – so potrdile in podpirajo ugotovitev Komisije v sklepu o začetku postopka, da bi izstop družbe TAP Air Portugal s trga lahko povzročil izgubo teh povezav (uvodna izjava 100).

(205) Da bi konkurenti nadomestili vlogo družbe TAP Air Portugal, bi morali zgraditi in vzpostaviti omrežje destinacij, za kar bi potrebovali veliko časa in pri čemer obstaja tveganje, da jim to sploh ne bi uspelo z enakimi storitvami, kar zadeva pogostost letov in geografski obseg. V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je cilj pomoči za prestrukturiranje preprečiti, da družba TAP Air Portugal preneha poslovati zaradi težav, s katerimi se je srečevala in ki so se močno povečale ob krizi zaradi COVID-19.

(206) Konkretne rute, ki so sestavljale omrežje družbe TAP Air Portugal v letu 2019 pred pandemijo, so trenutno omejene zaradi omejevalnih potovalnih ukrepov, ki so jih portugalski organi uvedli iz zdravstvenih razlogov, da bi omejili širjenje virusa. Vendar napovedi združenja IATA o okrevanju prometa, navedene v sklepu o začetku postopka, ki jih nobena stran ni izpodbijala, kažejo na okrevanje povpraševanja pred letom 2025 (uvodna izjava 223). V takih okoliščinah bi bilo v predvidljivem scenariju povpraševanja po storitvah zračnega prevoza in povezljivosti na Portugalskem omrežje družbe TAP Air Portugal – ali enako gosto omrežje – kot je bilo pred pandemijo, ključno za zadovoljitev prihodnjega povpraševanja, zlasti na vseh ali nekaterih rutah, na katerih je bila družba TAP Air Portugal edini letalski prevoznik, ki je upravljal […] od […] rut v poletni sezoni in […] od […] rut v zimski sezoni (uvodni izjavi 15 in 16).

(207) Kar zadeva hipotetično omrežje, ki bi nadomestilo omrežje družbe TAP Air Portugal, je zelo malo verjetno, da bi bili obstoječi tradicionalni ali nizkocenovni prevozniki skupaj pripravljeni in sposobni v razumnem časovnem okviru vzpostaviti potrebne omrežne povezave, zlasti s portugalsko govorečimi državami, da bi prevzeli vlogo družbe TAP Air Portugal pri povezovanju Portugalske z ostalim svetom. Dejansko noben od dveh letalskih prevoznikov, ki sodelujeta v postopku, ni ustrezno utemeljil pripravljenosti in sposobnosti za razvoj podobnega nacionalnega prometnega omrežja ali načrtov za razvoj podobne povezljivosti in oba sta se le na splošno sklicevala na druge letalske prevoznike, ki niso sodelovali v postopku in bi po njunem mnenju lahko delno nadomestili omrežje družbe TAP Air Portugal. Predložene študije kažejo na rast in konkurenco nizkocenovnih prevoznikov (uvodna izjava 105), vendar v njih ni pojasnjeno, kaj šele dokazano, da bi lahko storitve in omrežje družbe TAP Air Portugal skoraj z gotovostjo ponovil ali nadomestil en prevoznik ali več določenih prevoznikov skupaj. Nasprotno, kot je navedeno v uvodnih izjavah 100 in 132, so številne tretje osebe, ki se zanašajo storitve družbe TAP Air Portugal, izrazile zaskrbljenost zaradi njihove morebitne izgube. Informacije, predložene med formalno preiskavo, zato potrjujejo ugotovitev Komisije, da dejansko obstaja konkretno tveganje, da upravičenka ne bo takoj izpolnila svojih plačilnih obveznosti, kar bi lahko vodilo v prekinitev zagotavljanja gospodarske dejavnosti storitev zračnega prevoza, ki jih opravlja družba TAP Air Portugal.

(208) Zato bi izstop upravičenke pomenil tveganje prekinitve zagotavljanja pomembne storitve prevoza, ki zagotavlja mednarodno in nacionalno povezljivost in omrežje – povezuje celinsko Portugalsko in njene otoke ter portugalsko govorečo skupnost v tujini – in jo bi drugi ponudniki težko nadomestili, kot je določeno v točki 44(b) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

Pomoč podpira podjetje s sistemsko vlogo

(209) Cilj pomoči je tudi preprečiti tveganje izstopa podjetja, ki opravlja pomembno storitev s sistemsko vlogo na Portugalskem, v smislu točke 44(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(210) V zvezi s tem Komisija meni, da ima upravičenka nedvomno ključno vlogo v portugalskem gospodarstvu ([59]), in sicer ne le za razvoj turizma in povezljivosti s portugalsko govorečimi državami, temveč tudi z vidika zaposlovanja. Prvič, upravičenka ima pomembno sistemsko vlogo za celotno portugalsko ozemlje, saj podpira rast portugalskega turizma, enega najpomembnejših sektorjev države članice, ki je leta 2018 predstavljal 14,6 % portugalskega bruto domačega proizvoda (BDP). Navedeni sektor je bil izjemno pomemben za okrevanje portugalskega gospodarstva po finančni krizi in krizi državnega dolga po krizi leta 2008. Turizem k portugalskemu BDP prispeva približno 19 milijard EUR, kar je predstavljalo 8,7 % BDP leta 2019, pri čemer nič ne kaže, da bi okrevanje gospodarstva po pandemiji bistveno vplivalo na sestavo portugalskega BDP in prispevek turizma k njemu. Drugič, družba TAP SGPS je s približno 10 000 zaposlenimi (leta 2019) eden največjih delodajalcev v državi in zagotavlja več kot 110 000 posrednih delovnih mest. Navedeni podatki kažejo, da bi morebitna insolventnost družbe TAP SGPS brez pomoči za prestrukturiranje močno negativno vplivala na celotno portugalsko gospodarstvo.

Pregled trditev, navedenih v pripombah in sklepih tretjih oseb

(211) Družba Ryanair izpodbija predhodne ugotovitve Komisije v sklepu o začetku postopka. Prvič, družba Ryanair trdi, da ni dokazov o tveganju prekinitve zagotavljanja pomembne storitve, ki jo je težko nadomestiti. Po mnenju družbe Ryanair bi lahko konkurenti, ki vstopajo na trg, nadomestili storitve družbe TAP Air Portugal. Natančneje, družba Ryanair trdi, prvič, da bi zlahka nadomestila družbo TAP Air Portugal na kratkih razdaljah, medtem ko na dolgih razdaljah iz Lizbone lete opravlja dovolj konkurentov, ki bi lahko presegli zmogljivosti družbe TAP Air Portugal. Drugič, družba Ryanair trdi, da družba TAP Air Portugal ni sistemsko podjetje, in tudi ob predpostavki, da je, v sklepu o začetku postopka ni pojasnjeno, ali se z zmanjšanjem obsega družbe TAP SGPS in ukinitvijo nesistemskih dejavnosti ali dejavnosti, ki prinašajo izgubo, ne bi mogle ohraniti sistemske dejavnosti.

(212) Trditve družbe Ryanair so v veliki meri ovržene, prvič, s predložitvami drugih tretjih oseb in, drugič, z informacijami, ki jih je predložila Portugalska (uvodne izjave 138 do 141).

(213) Predhodne ugotovitve Komisije v sklepu o začetku postopka so tretje osebe močno podprle. Od 39 odgovorov na poziv k predložitvi pripomb v zvezi s sklepom o začetku postopka je 36 strani podprlo mnenje Komisije o pomenu družbe TAP Air Portugal kot najpomembnejšega ponudnika storitev povezljivosti med Portugalsko in drugimi portugalsko govorečimi državami (zlasti Brazilijo, Angolo, Mozambikom in São Tomém), ki povezuje celotno Evropo s Portugalsko in, prek svojega lizbonskega vozlišča, z navedenimi državami. Vsi deležniki razen dveh neposrednih konkurentov podpirajo načrte za pomoč za prestrukturiranje družbe TAP SGPS in potrjujejo pomembno vlogo, ki jo ima družba TAP Air Portugal zlasti za portugalsko gospodarstvo.

(214) Komisija na podlagi informacij, s katerimi razpolaga, ugotavlja tudi, da bi lahko bile nekatere rute družbe TAP Air Portugal privlačne za konkurenta kot samostojne rute, vendar nič ne kaže na to, da bi lahko kateri koli konkurent prevzel vse storitve družbe TAP SGPS. Izstop družbe TAP SGPS s trga bi tako verjetno povzročil hude socialne težave za njene stranke, zaposlene in dobavitelje.

(215) Komisija zlasti ugotavlja, da je družba TAP Air Portugal v nasprotju s svojimi konkurenti zdaj glavni ponudnik storitev povezljivosti za potnike, ki potujejo v portugalsko govoreče države in iz njih. Kot je bilo že navedeno (oddelek 4.2), ima navedena družba ključno vlogo pri povezovanju Portugalske in celotne Evrope z Brazilijo, Angolo, Mozambikom in São Tomém. Čeprav bi storitve družbe TAP Air Portugal v časovnem okviru načrta prestrukturiranja teoretično lahko nadomestilo več prevoznikov, bi bila taka nadomestitev le delna in bi pomenila znatno poslabšanje storitev, zlasti za stranke na Portugalskem. Medtem zmanjšanje obsega družbe TAP Air Portugal, h kateremu poziva družba Ryanair, ne upošteva učinkov prelivanja zaradi zmanjšanja, med drugim velikega števila povezav znotraj Unije v modelu vozlišča družbe TAP Air Portugal, ki temelji tudi na medcelinskih rutah, za katere bi to lahko srednjeročno pomenilo nepopravljivo tveganje ([60]).

([59]) Glede na priglasitev je družba TAP SGPS v letu 2019 v portugalski BDP prispevala 3,3 milijarde EUR (kar predstavlja 1,2 % celotnega BDP države) ter 300 milijonov EUR z neposrednimi davki in socialnimi prispevki. Prispevek družbe TAP SGPS k portugalskemu izvozu znaša skoraj 2,6 milijarde EUR, vrednost storitev in blaga, ki jih družba TAP SGPS kupi od več kot 1 000 nacionalnih dobaviteljev, pa znaša skoraj 1,3 milijarde EUR.

([60]) V zvezi s tem ocena Komisije o vplivu ukrepa na področju konkurence, ki zajema prenos 18 slotov, na sposobnost preživetja pomeni zmanjšanje in omogoča odprtje treh rut, ki vključujejo tri rotacije na povezavah od točke do točke znotraj Unije. Učinek je zmanjšanje donosnosti vloženega kapitala družbe TAP Air Portugal za […] % ter […] razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom (preglednica 3). Iz ocene torej izhaja, da bi se lahko zaradi obsežnejšega in občutnejšega zmanjšanja števila dobičkonosnih rut na letih znotraj Unije, od katerih so odvisni medcelinski leti, poslabšala sposobnost družbe, da ohrani položaj na trgu brez dostopa do financiranja na trgu, zaradi česar bi do konca obdobja prestrukturiranja potrebovala več pomoči.

(216) Druga največja letalska prevoznika na Portugalskem (Ryanair, EasyJet) zagotavljata le povezave med Portugalsko in drugimi državami članicami Unije, njun poslovni model pa izključuje medcelinske lete na dolge razdalje. Drugi večji letalski prevozniki EU, ki ponujajo medcelinske povezave iz Lizbone, uporabljajo model vozlišča in manjših letališč. To pomeni, da namesto neposrednih letov na čezmorske destinacije z lizbonskega letališča raje potnike s Portugalske premestijo v svoja vozlišča v drugih državah članicah, kot so Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt ali München, nato pa jih prepeljejo na take destinacije. Zaradi tega bi se pomembno podaljšalo skupno trajanje letov s Portugalske na zahodne ali južne destinacije.

(217) Zato se lahko upravičenka kot delodajalka in kot osrednji element v gospodarski verigi za številna druga portugalska podjetja šteje za podjetje s sistemsko vlogo v skladu s točko 44(c) smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(218) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da pomoč prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti zagotavljanja storitev zračnega prevoza, ki povezuje Portugalsko, saj omogoča ohranitev pomembne storitve, za katero obstaja tveganje, da je konkurenti kratkoročno do srednjeročno ne bodo mogli nadomestiti v celoti ali v podobnem obsegu in brez socialnih težav, kar bi lahko imelo negativne posledice za celotno portugalsko gospodarstvo zaradi sedanje krize zaradi pandemije COVID-19 (točka 44(b) in (c) smernic za reševanje in prestrukturiranje).

6.4.1.2 Načrt prestrukturiranja in obnova dolgoročne sposobnosti preživetja, ki prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti ali območja

(219) Poleg tega mora biti v skladu s točko 46 smernic za reševanje in prestrukturiranje dodelitev pomoči za prestrukturiranje pogojena z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki bi omogočil obnovo sposobnosti preživetja upravičenca. Odprava vzrokov, ki so privedli do težav upravičenca, z omogočanjem obnove njegove dolgoročne sposobnosti preživetja, je nujen pogoj za to, da pomoč za prestrukturiranje prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti in območij, na katerih posluje upravičenec. Pomoč za prestrukturiranje podpira obsežen načrt prestrukturiranja, ki zajema celoten obseg dejavnosti družb TAP SGPS in TAP Air Portugal.

(220) V skladu s točkami 45 do 48 smernic za reševanje in prestrukturiranje bi morala biti pomoč za prestrukturiranje dodeljena le za podporo realističnega, skladnega in daljnosežnega načrta prestrukturiranja, v katerem morajo biti ukrepi zasnovani tako, da omogočijo obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja upravičenca v razumnem časovnem okviru, pri čemer je izključena vsaka nadaljnja pomoč poleg tiste, ki podpira načrt prestrukturiranja upravičenca. V načrtu prestrukturiranja je treba opisati, kako bodo predlagani ukrepi prestrukturiranja odpravili osnovne težave upravičenca.

(221) Rezultate prestrukturiranja je treba prikazati v različnih scenarijih, zlasti z opredelitvijo parametrov uspešnosti in glavnih predvidljivih dejavnikov tveganja. Obnova sposobnosti preživetja upravičenca mora zagotoviti ustrezno donosnost vloženega kapitala po pokritju stroškov, ne da bi bila odvisna od optimističnih predpostavk v zvezi z dejavniki, kot so nihanja cen ali povpraševanje. Dolgoročna sposobnost preživetja se doseže, kadar podjetje lahko zagotovi ustrezni pričakovani donos kapitala, potem ko pokrije vse svoje stroške, vključno z amortizacijo in finančnimi dajatvami, ter je sposobno konkurirati na trgu na podlagi lastnih dosežkov.

(222) Komisija bo v tem oddelku najprej ocenila verodostojnost predpostavk, na katerih temelji načrt prestrukturiranja upravičenke, nato pa dokaze o obnovljeni sposobnosti preživetja upravičenke ob koncu načrta prestrukturiranja.

Ocena predpostavk, na katerih temeljijo finančne napovedi

(223) Kar zadeva verodostojnost predpostavk, na katerih temeljijo napovedi glede prihodkov, Komisija ugotavlja, da so napovedi upravičenke o okrevanju letalskega prometa bolj previdne od osnovnih napovedi združenja IATA. Združenje IATA predvideva, da bo število potnikov leta 2025 enako 109 % števila potnikov leta 2019, upravičenka pa predvideva, da bo leta 2025, ob koncu načrta prestrukturiranja, letelo le […] % potnikov iz leta 2019 (uvodna izjava 51). Poleg tega upravičenka predvideva nekoliko nižji donos leta 2025 ([…] centov) v primerjavi z letom 2019 ([…] centov), medtem ko naj bi bil faktor obremenitve leta 2025 za […] odstotnih točk višji kot leta 2019 ([…] % v primerjavi z […] %). Nazadnje, prihodki upravičenke na razpoložljiv sedežni kilometer so leta 2025 nižji kot leta 2019 ([…] centov v primerjavi s […] centi), kar pomeni, da je upravičenka podobne cilje glede prihodkov na razpoložljiv sedežni kilometer lahko dosegla že tik pred začetkom obdobja prestrukturiranja. Ker so napovedi upravičenke glede prometa previdnejše od napovedi združenja IATA, ključni kazalniki uspešnosti, povezani s prihodki, pa so v skladu s preteklimi vrednostmi upravičenke v letu 2019, Komisija meni, da so napovedi upravičenke glede prihodkov razumne.

(224) Kar zadeva napovedi glede stroškov, Komisija ugotavlja, da je ponovna dobičkonosnost upravičenke odvisna od zmanjšanja stroškov, zlasti stroškov goriva in dela, kot je opisano v oddelku 2.4.3. Kar zadeva gorivo, se v napovedih upoštevajo operacije novejših zrakoplovov z učinkovitejšo porabo goriva, napovedi pa temeljijo na skritih tržnih pričakovanjih glede cen goriva, pridobljenih iz podatkovne zbirke Bloomberg. Ker so časovnih razporedi glede dobave novih zrakoplovov že dogovorjeni z dobavitelji, je poraba goriva teh zrakoplovov objektiven in preverljiv podatek, prav tako pa je mogoče pričakovati cene goriva; Komisija zato meni, da so napovedi glede stroškov goriva verodostojne.

(225) Kar zadeva napovedi glede stroškov dela, Komisija ugotavlja, da je upravičenka že podpisala sporazume z vsemi sindikati do leta 2024 (izredni sporazumi), ki veljajo za vse njene zaposlene. V izrednih sporazumih so predvideni znižanje plač, zamrznitev samodejnega povečanja plač in izboljšanje produktivnosti. Poleg tega je upravičenka s tem, ko ni podaljšala pogodb o zaposlitvi za določen čas, že dosegla zmanjšanje za 1 200 ekvivalentov polnega delovnega časa in začela postopek za dodatno zmanjšanje za 2 000 ekvivalentov polnega delovnega časa s prostovoljnimi ukrepi in odpuščanji. Upravičenka je začela tudi pripravljati pogajanja o novih kolektivnih pogodbah, ki bodo nadomestile izredne sporazume, in že pridobila zavezo več sindikatov k doseganju ciljev glede stroškov iz načrta za prestrukturiranje do leta 2025. Ker se je upravičenka že pogajala o večini predpostavk, na katerih temeljijo napovedi glede stroškov dela, Komisija na splošno meni, da so navedene napovedi verodostojne.

(226) Komisija meni, da k verodostojnosti finančnih napovedi prispevajo tudi naslednji elementi. Prvič, upravičenka je že opredelila in začela izvajati več ukrepov za zmanjšanje stroškov, ki niso stroški dela in goriva (uvodna izjava 35). Drugič, finančne napovedi ne vključujejo povečanja prihodkov v višini […] milijonov EUR (od […] milijonov EUR), ki ga je predvidela upravičenka (oddelek 2.4.1.4), kar ustvarja dodatno varnostno rezervo. Tretjič, načrt prestrukturiranja se osredotoča na letalsko dejavnost, v njem pa je predvidena prodaja ali zaprtje dejavnosti, ki niso povezane z osnovno dejavnostjo, kot je družba M&E Brasil, ki je v preteklosti prinašala izgubo in prispevala k težavam upravičenke (oddelek 2.4.1.1).

(227) Komisija je za oceno splošne razumnosti finančnih napovedi upravičenke primerjala pričakovano stopnjo dobička pred obrestmi in davki (tj. dobiček pred obrestmi in davki, deljen s prihodki) upravičenke v letu 2025 s stopnjo vzorca primerljivih letalskih prevoznikov, za katere so na voljo napovedi borznih analitikov za isto leto ([61]). Povprečna stopnja dobička pred obrestmi in davki v navedenem vzorcu je 13,1-odstotna, stopnja upravičenke pa naj bi bila […]-odstotna. Zato Komisija meni, da so napovedi glede dobičkonosnosti upravičenke v letu 2025 v skladu s povprečnimi napovedmi za primerljive letalske prevoznike, kar je dodaten pokazatelj verodostojnosti predpostavk, na katerih temelji načrt prestrukturiranja.

Ocena obnove sposobnosti preživetja upravičenke

(228) Komisija je ugotovila, da so predpostavke, na katerih temeljijo finančne napovedi, verodostojne, zato bo zdaj ocenila, ali lahko upravičenka na podlagi teh napovedi ponovno obnovi sposobnost preživetja do konca leta 2025, tj. do konca načrta prestrukturiranja. Natančneje, Komisija bo preverila, ali upravičenka pričakuje, da bo leta 2025 ustvarila zadostno stopnjo donosnosti s svojim poslovanjem in bo lahko konkurirala na podlagi lastnih dosežkov.

([61]) Vzorec vključuje družbe Lufthansa, IAG, SAS, Aegean in Finnair, Ryanair, Easy Jet in Wizz Air.

(229) Kar zadeva zmožnost upravičenke, da leta 2025 ustvari zadosten donos s svojim poslovanjem, je običajen pristop primerjava donosnosti vloženega kapitala (ROCE) ([62]) leta 2025 s tehtanim povprečnim stroškom kapitala (WACC). Če je prva večja od drugega, lahko družba s svojim poslovanjem ustvari zadosten dobiček za kritje stroškov kapitala, kar kaže na sposobnost preživetja družbe.

(230) Donosnost vloženega kapitala upravičenke, katere izračun je odvisen od finančnih napovedi, ki jih je Komisija v uvodnih izjavah 223 do 227 ocenila kot verodostojne, naj bi bila po navedbah Portugalske (uvodna izjava 48) leta 2025 […]-odstotna. Navedena vrednost je razmerje med dobičkom pred obrestmi in davki pred obdavčitvijo in vloženim kapitalom leta 2025. Ker pa je preskus sposobnosti preživetja sestavljen iz primerjave donosnosti vloženega kapitala s tehtanim povprečnim stroškom kapitala, ki je stopnja donosnosti po obdavčitvi, Komisija meni, da je primerneje izračunati donosnost vloženega kapitala z uporabo dobička pred obrestmi in davki po obdavčitvi. Poleg tega Komisija meni, da je za izravnavo letnih nihanj bilančnih spremenljivk kot imenovalec za donosnost vloženega kapitala v letu 2025 namesto vloženega kapitala v letu 2025 smiselno uporabiti povprečni vloženi kapital v letih 2024 in 2025. S tema dvema spremembama je Komisija izračunala donosnost vloženega kapitala v višini […] %.

(231) Vrednost donosnosti vloženega kapitala v višini […] % je višja od tehtanega povprečnega stroška kapitala upravičenke, ki znaša […] %. Tak tehtani povprečni strošek kapitala je v skladu s standardno metodologijo sestavljen iz tehtanega povprečja stroškov lastniškega kapitala ([…] %) in stroškov dolga ([…] %) upravičenke, pri čemer so uteži enake ciljnemu razmerju med dolgom ter dolgom in lastniškim kapitalom upravičenke ([…] %). Navedeni sestavni deli tehtanega povprečnega stroška kapitala so ustrezno utemeljeni na podlagi tržnih podatkov in finančnih informacij o letalskih prevoznikih, primerljivih z upravičenko, ki so bili pridobljeni s platforme Capital IQ in iz agencije Reuters (opomba 61). Natančneje, v izračunu stroškov lastniškega kapitala so predpostavljene netvegana stopnja donosa v višini […] %, ki je precej nad trenutnimi negativnimi donosi na nemške desetletne državne obveznice, premija za kapitalsko tveganje v višini 4,72 % in državna premija za tveganje v višini 1,95 %, ki sta v skladu z javno dostopnimi merili ([63]), ter vrednost beta v višini […] ([64]). Taka vrednost beta je povprečna vrednost beta delnic letalskih prevoznikov iz opombe 61, primerljivih z upravičenko, prilagojena tako, da odraža razlike v razmerju med dolgom in lastniškim kapitalom ter davčnimi stopnjami v skladu s standardno Hamadovo formulo. Stroški lastniškega kapitala vključujejo tudi premijo za tveganje zaradi majhne velikosti v višini 1,75 %, kot jo je izračunala družba Duff & Phelps. Kar zadeva stroške dolga, gre za povprečje trenutnega donosa na neporavnani dolg upravičenke ([…] % pred obdavčitvijo, […] % po obdavčitvi), kar je previdna predpostavka, saj se pričakuje, da se bosta razmerji zadolženosti in kreditne sposobnosti upravičenke v obdobju načrtovanja izboljšali. Komisija zato meni, da bo upravičenka leta 2025 lahko obnovila sposobnost preživetja na podlagi razumnega pričakovanja, da bo njena donosnost vloženega kapitala leta 2025 večja od njenega tehtanega povprečnega stroška kapitala.

(232) Komisija ugotavlja tudi, da je pričakovana donosnost vloženega kapitala leta 2025 večja od mediane donosnosti vloženega kapitala primerljivih letalskih prevoznikov, navedenih v opombi 61, za leto 2019 ([…] %). To je dodaten dokaz za obnovo sposobnosti preživetja upravičenke, saj so bili navedeni letalski prevozniki leta 2019 sposobni konkurirati na trgu na podlagi lastnih dosežkov.

(233) Obnovo sposobnosti preživetja upravičenke potrjuje alternativni pristop, in sicer primerjava med donosnostjo lastniškega kapitala (ROE) in stroški lastniškega kapitala. Tak pristop se osredotoča na dobiček, ki pripada delničarjem, medtem ko je pristop iz uvodne izjave 230 odvisen od dobička, ustvarjenega s poslovanjem družbe. Z vidika delničarjev je družba sposobna preživeti, če je njena donosnost lastniškega kapitala večja od stroškov lastniškega kapitala. Komisija ugotavlja, da to velja za upravičenko v letu 2025, saj je pričakovana donosnost lastniškega kapitala […]-odstotna, stroški lastniškega kapitala pa so […]-odstotni.

(234) Komisija je, da bi zagotovila zanesljivo oceno obnove sposobnosti preživetja, preučila alternativni pristop k izračunu tehtanega povprečnega stroška kapitala in stroškov lastniškega kapitala. Ta pristop vključuje uporabo pričakovanega razmerja med dolgom in lastniškim kapitalom upravičenke leta 2025 ([…]) namesto razmerja primerljivih letalskih prevoznikov (1,5), da se vrednost beta delnic primerljivih letalskih prevoznikov prilagodi za razlike v finančnem vzvodu ter izračunajo uteži dolga in lastniškega kapitala v formuli za izračun tehtanega povprečnega stroška kapitala. Zaradi te predpostavke se stroški lastniškega kapitala povišajo z […] % na […] %, kar odraža večji finančni vzvod in s tem tveganost lastniškega kapitala upravičenke v primerjavi s primerljivimi letalskimi prevozniki. Poleg tega se tehtani povprečni strošek kapitala zaradi izravnalnih učinkov višjih stroškov lastniškega kapitala in manjše teže lastniškega kapitala v kapitalski strukturi upravičenca spremeni z […] % na […] %. Na splošno Komisija glede na to, da je pričakovana donosnost vloženega kapitala (donosnost lastniškega kapitala) leta 2025 […]-odstotna ([…]-odstotna), ugotavlja, da so preskusi obnove sposobnosti preživetja izpolnjeni tudi pri takem alternativnem pristopu za izračun tehtanega povprečnega stroška kapitala in stroškov lastniškega kapitala.

([62]) Donosnost vloženega kapitala v letu t je opredeljena kot dobiček pred obrestmi in davki po obdavčitvi v letu t, deljen s povprečnim vloženim kapitalom v letih t in t – 1.

([63]) Premija za kapitalsko tveganje in državna premija za tveganje sta na voljo na spletni strani Aswatha Damodarana (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

([64]) Strošek lastniškega kapitala se izračuna kot vsota netvegane stopnje donosa, državne premije za tveganje, premije za tveganje zaradi majhne velikosti ter zmnožka vrednosti beta in premije za kapitalsko tveganje.

(235) Kar zadeva zmožnost upravičenke, da ob koncu leta 2025, tj. koncu načrta prestrukturiranja, konkurira na podlagi lastnih dosežkov, Komisija pričakuje, da bo upravičenka do leta 2025, tj. tri leta po zadnji podpori lastniškega kapitala, ponovno pridobila popoln dostop do kapitalskih trgov brez javnega sofinanciranja. Navedeno pričakovanje temelji na naslednjih argumentih. Prvič, finančne napovedi kažejo, da se bo v obdobju načrtovanja povečal neto prihodek, kar bo leta 2025 prispevalo k pozitivni ravni lastniškega kapitala v višini […] milijonov EUR. Navedena vrednost je višja od položaja lastniškega kapitala družbe TAP Air Portugal v višini […] milijonov EUR v letu 2019, ko bi lahko upravičenka pridobila dolgoročno financiranje v višini […] milijonov EUR pod tržnimi pogoji (uvodna izjava 23) ([65]). Drugič, upravičenka pričakuje, da bo razmerje med neto dolgom ter dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo znašalo […]. Tako razmerje je […] od mejne vrednosti 3,5, ki je v skladu s tržno prakso zgornja mejna vrednost, ki ustreza bonitetni oceni „naložbeni razred“ in s tem zagotavlja lažji dostop do kapitalskih trgov. Komisija zato meni, da bo upravičenka do leta 2025 sposobna konkurirati na podlagi lastnih dosežkov brez nadaljnje pomoči za reševanje ali prestrukturiranje.

(236) Kot dodaten dokaz o zmožnosti upravičenke, da v prihodnosti dostopa do kapitalskih trgov brez državne podpore in s tem konkurira na podlagi lastnih dosežkov, Komisija ugotavlja, da je upravičenka že zagotovila pogodbe o zakupu zrakoplovov v višini […] milijonov EUR in se pogajala o posojilu, za katero v celoti ne jamči država, z […], ki je izjavila, da je trdno prepričana v pozitiven zaključek prihodnjih potreb po financiranju do zneska v višini […] EUR, če bi bilo treba povečati likvidnost. Ta elementa že kažeta na zmožnost upravičenke, da ponovno pridobi popoln dostop do kapitalskih trgov, in predstavljata znak tržnega zaupanja v njeno obnovo sposobnosti preživetja, ko bo izplačana pomoč za prestrukturiranje.

(237) Portugalska je poleg osnovnega scenarija predložila analizo občutljivosti in predvidela različne neugodne scenarije (uvodni izjavi 52 in 53). Prva analiza obsega posodobitev finančnih napovedi v primerjavi s priglašenim načrtom iz junija 2021, pri čemer se upoštevajo izboljšanje napovedi letalskega prometa, pa tudi zvišanje cen goriva in pričakovanja glede naraščajoče inflacije. Neugodni scenariji temeljijo na priglašenem načrtu iz junija 2021 in zajemajo simulacijo učinka višjih cen goriva ([…]-odstotno zvišanje), nižjih donosov ([…]-odstotno zmanjšanje) in njihove kombinacije. Komisija meni, da so navedene analize občutljivosti in neugodni scenariji razumni, saj simulirajo učinke neugodnih sprememb ključnih elementov za dobičkonosnost letalskih prevoznikov.

(238) Komisija ugotavlja, da navedeni neugodni scenariji sicer negativno vplivajo na dobičkonosnost in kreditno sposobnost upravičenke, vendar ne ogrožajo njene obnove sposobnosti preživetja do leta 2025. Po scenariju z […] % višjo ceno goriva in […] % nižjimi donosi (uvodna izjava 52) bi upravičenka ustvarila pozitiven dobiček pred obrestmi in davki […] ter dosegla dobiček pred obrestmi in davki v višini […] milijonov EUR […] namesto […] milijonov EUR. V neugodnem scenariju s posodobljenimi finančnimi napovedmi (uvodna izjava 53) se donosnost vloženega kapitala leta 2025 […], donosnost lastniškega kapitala pa se z […] % zmanjša na […] %. Navedena razmerja še vedno kažejo na precejšnjo donosnost in so višji od pragov sposobnosti preživetja, tudi ob predpostavki najbolj previdne konfiguracije tehtanega povprečnega stroška kapitala ([…] %) in stroškov lastniškega kapitala ([…] %). Kar zadeva zmožnost upravičenke, da dostopa do kapitalskih trgov in konkurira na podlagi lastnih dosežkov v letu 2025, ta ne bi bila ogrožena, saj bi bil položaj lastniškega kapitala še vedno pozitiven ([…] milijonov EUR), razmerje med neto dolgom in dobičkom iz poslovanja (EBITA) pa ne bi preseglo […] in bi doseglo vrednost […].

Sklep o pospeševanju razvoja gospodarskih dejavnosti in območij

(239) Komisija meni, da je načrt prestrukturiranja upravičenke realističen, skladen in verodostojen. Kot tak je primeren za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja upravičenke brez nadaljnje državne pomoči v razumnem časovnem obdobju. Zato pomoč za prestrukturiranje izpolnjuje zahteve iz točke 44(b) in (c) ter točke 46 smernic za reševanje in prestrukturiranje ter tako prispeva k razvoju gospodarske dejavnosti storitev zračnega prevoza, ki povezujejo Portugalsko, kot se zahteva s členom 107(3), točka (c), PDEU.

6.4.2 *Pozitivni učinki pomoči za gospodarska območja prevladajo nad negativnimi učinki na trgovino in konkurenco*

(240) Za oceno, ali pomoč ne vpliva neupravičeno na konkurenco in pogoje trgovanja, je treba preučiti nujnost, ustreznost in sorazmernost pomoči ter zagotoviti preglednost. Preučiti je treba tudi učinke pomoči na konkurenco in trgovino ter pretehtati pozitivne učinke pomoči na razvoj gospodarskih dejavnosti in območij ter druge pozitivne učinke, ki jih pomoč namerava podpirati, glede na njene negativne učinke na notranji trg.

([65]) Vir: letno poročilo družbe TAP Air Portugal za leto 2019, str. 53.

6.4.2.1 Nujnost

(241) V skladu s točko 53 smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo države članice, ki nameravajo dodeliti pomoč za prestrukturiranje, zagotoviti primerjavo z verodostojnim alternativnim scenarijem, ki ne vključuje državne pomoči, in s tem dokazati, da razvoj gospodarskih dejavnosti ali območij, za katerega je pomoč namenjena, iz oddelka 3.1.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje ne bo dosežen ali bo dosežen v manjši meri.

(242) Cilj pomoči za prestrukturiranje je preprečiti, da bi družba TAP SGPS prenehala poslovati, in s tem preprečiti tržne pomanjkljivosti in socialne težave, ki bi ovirale razvoj storitev zračnega prevoza, ki povezujejo Portugalsko. Navedeni cilj se doseže z izvajanjem načrta prestrukturiranja, ki se delno financira s pomočjo za prestrukturiranje. Načrt prestrukturiranja kaže, da je treba za rešitev finančnih težav upravičenke obravnavati njene težave z likvidnostjo in solventnostjo. Kratkoročno družba TAP SGPS ne more nadalje izvajati bistvenega zračnega prevoza, izpolnjevati finančnih obveznosti ali imeti dostopa do finančnih trgov. Dolgoročno družba TAP SGPS zaradi čistega negativnega lastniškega kapitala v višini […] milijard EUR, ki bo trajal dlje časa, prav tako ne more izpolniti svojih finančnih obveznosti. Pomoč za prestrukturiranje je torej potrebna za uspešen zaključek načrta prestrukturiranja, cilj izvajanja načrta pa je pospešiti razvoj storitev zračnega prevoza, ki povezujejo Portugalsko.

6.4.2.2 Ustreznost

(243) Komisija skladu s točkama 38(c) in 54 smernic za reševanje in prestrukturiranje pomoči za prestrukturiranje ne bo štela za združljivo z notranjim trgom, če se cilj lahko doseže z drugimi, manj izkrivljajočimi ukrepi. Za pomoč za prestrukturiranje se mora zagotoviti ustrezno nadomestilo in mora izpolnjevati pogoje iz točke 58 smernic za reševanje in prestrukturiranje, tako da morajo biti izbrani instrumenti ustrezni glede na težavo s solventnostjo ali likvidnostjo, ki naj bi jo obravnavali.

(244) Konkurenti so izpodbijali predhodno ugotovitev Komisije v sklepu o začetku postopka, da je bila oblika pomoči za prestrukturiranje ustrezna. Družba Ryanair trdi, da pomoč ni ustrezna, ker v sklepu o začetku postopka ni predstavljena ali primerjana z drugimi možnostmi, ki vključujejo državno pomoč ali je ne vključujejo. Družba EAA trdi, da oblika pomoči, ki jo sestavlja zlasti kapitalska injekcija, ni ustrezna in presega tisto, kar je potrebno, saj bi državno jamstvo (brez ukrepov lastniškega kapitala) zadostovalo za lažji dostop do kapitalskih trgov ter s tem obnovo likvidnosti in solventnosti družbe TAP. Trditev družbe EAA ni podprta z nobenim dokazom, družba Ryanair pa ne upošteva sedanjih razmer, ki se kažejo v pomanjkanju zadostnega dostopa do kapitalskih trgov za izbiro vlagatelja, ki bi bil pripravljen in sposoben zagotoviti lastniški kapital ali dolgoročno financiranje. Nasprotno, razprave z […] o zagotavljanju takojšnjega in pogojnega financiranja potrjujejo, da družba TAP SGPS/TAP Air Portugal trenutno ne more zbrati kapitala v večjem obsegu ([66]).

(245) Poleg tega Komisija meni, da je oblika pomoči za prestrukturiranje v višini 2,55 milijarde EUR za družbo TAP SGPS ustrezna iz naslednjih razlogov. Prvič, družba TAP SGPS je bila leta 2019 podjetje v težavah z negativnim lastniškim kapitalom ([…] milijonov EUR). Leta 2020 je zabeležila izgubo v višini […] milijard EUR in pričakuje pozitiven neto dobiček […]. Brez pomoči za prestrukturiranje upravičenka ne bi mogla ustvariti dovolj lastniškega kapitala, da bi izravnala približno […] milijard EUR […], brez česar družba TAP SGPS ali TAP Air Portugal verjetno ne bi mogla pridobiti pomembnih dolgoročnih dolžniških ali naložbenih sredstev na kapitalskih trgih. V zvezi s tem Komisija ugotavlja tudi, da upravičenka leta 2025 pričakuje položaj lastniškega kapitala v višini […] milijonov EUR, kar v primerjavi s pričakovanim neto dolgom v višini […] milijard EUR ni pretirano. Drugič, napovedi glede likvidnosti kažejo, da bi imela upravičenka brez pomoči za prestrukturiranje negativen likvidnostni položaj v višini približno […] milijard EUR leta 2021, […] milijard EUR leta 2022 in […] milijard EUR leta 2023. Zaradi teh dveh razlogov Komisija ugotavlja, da sta obseg in oblika pomoči za prestrukturiranje, zagotovljena zlasti z ukrepi lastniškega kapitala, najprimernejša za reševanje težav družbe TAP SGPS s solventnostjo ali likvidnostjo.

(246) Kar zadeva nadomestilo za državno pomoč, Komisija ugotavlja, da je struktura posredovanja portugalske države taka, da bo imela država v lasti 100 % osnovnega kapitala družbe TAP Air Portugal. Komisija meni, da je vrednost navedenega osnovnega kapitala, ki jo Portugalska lahko unovči s prodajo, nadomestilo za državno pomoč. Komisija je za količinsko opredelitev takega nadomestila izvedla vrednotenje lastniškega kapitala družbe TAP Air Portugal (uvodna izjava 229) na podlagi finančnih napovedi iz priglašenega načrta prestrukturiranja in z uporabo standardnih metodologij vrednotenja, tj. diskontiranega denarnega toka in metode večkratnikov.

([66]) […].

(247) Da bi Komisija ocenila vrednost lastniškega kapitala družbe TAP Air Portugal, je najprej ocenila skupno vrednost družbe. V ta namen je diskontirala proste denarne tokove družbe v obdobju načrtovanja in končno vrednost z uporabo tehtanega povprečnega stroška kapitala iz uvodne izjave 230 kot diskontne stopnje. Komisija je za izračun končne vrednosti uporabila dva pristopa. Prvi je Gordonov pristop rasti, pri katerem se predpostavlja konstantna stopnja rasti prostih denarnih tokov družbe od zadnjega leta načrta v neskončnost. Drugi je metoda večkratnikov, po kateri je družba vredna mnogokratnik svojega dobička. Komisija je v skladu s tržno prakso kot ustrezno merilo dobička upoštevala dobiček pred obrestmi, davki in amortizacijo ter pridobila (v prihodnost usmerjeno) razmerje med vrednostjo podjetja in večkratnikom dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo od primerljivih letalskih prevoznikov (opomba 61). Po oceni skupne vrednosti družbe TAP Air Portugal Komisija izračuna njeno vrednost lastniškega kapitala tako, da odšteje neto dolg.

(248) Ocene Komisije kažejo, da se bo vrednost lastniškega kapitala družbe TAP Air Portugal v obdobju načrtovanja povečala, in sicer z […] EUR – […] milijonov EUR leta 2022 na […] milijonov EUR leta 2025 ([67]). Komisija meni, da je to danes razumno pričakovano nadomestilo, ki bi ga Portugalska lahko prejela za državno pomoč s prodajo svojega deleža v družbi TAP Air Portugal.

(249) Iz tega sledi, da je oblika pomoči za prestrukturiranje ustrezna in da je za pomoč zagotovljeno ustrezno nadomestilo.

6.4.2.3 Sorazmernost pomoči: lastni prispevek in porazdelitev bremena

(250) V skladu s točko 38(e) smernic za reševanje in prestrukturiranje pomoč ne sme presegati najmanjše pomoči, potrebne za dosego cilja, za katerega je pomoč za prestrukturiranje namenjena. Znesek in intenzivnost pomoči za prestrukturiranje je treba omejiti na strogi minimum, ki bo glede na obstoječe finančne vire upravičenca, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, ki ji upravičenec pripada, še omogočil prestrukturiranje (točka 61 smernic za reševanje in prestrukturiranje). Zlasti je treba zagotoviti zadostno stopnjo lastnega prispevka k stroškom prestrukturiranja in, če je državna podpora dodeljena v obliki, ki krepi lastniški položaj upravičenca, porazdelitve bremena. Pri oceni navedenih zahtev se upoštevajo vse predhodno dodeljene pomoči za reševanje.

(251) Lastni prispevek upravičenca k načrtu prestrukturiranja mora biti konkreten in dejanski ter bi moral biti običajno primerljiv z dodeljeno pomočjo v smislu učinka na stanje solventnosti ali likvidnosti upravičenca. V skladu s točko 63 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora Komisija oceniti, ali so različni viri lastnega prispevka dejanski in ne vsebujejo pomoči. V skladu s točko 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje Komisija lastni prispevek običajno šteje za ustrezen, če znaša najmanj 50 % stroškov prestrukturiranja.

(252) Komisija mora preveriti, ali različni viri financiranja načrta, opisani v uvodnih izjavah 43, 44 in 45, ne vsebujejo pomoči in so konkretni, kar je dovolj gotovo, da se bodo uresničili med izvajanjem načrta prestrukturiranja, razen pričakovanih prihodnjih dobičkov. Prispevki države kot delničarke družb TAP SGPS in TAP Air Portugal vsebujejo pomoč in jih pri oceni ni mogoče upoštevati.

(253) Plačilo nadomestil za prestrukturiranje delovne sile v višini […] milijonov EUR, od katerih je bilo […] milijonov EUR že plačanih leta 2021 (uvodna izjava 43(a), se nanaša na stroške, ki so povezani z zmanjšanjem števila zaposlenih, predvidenim v načrtu prestrukturiranja. Taki stroški so takojšnji, saj je družba TAP Air Portugal že prekinila pogodbe o zaposlitvi v okviru zmanjševanja delovne sile in prestrukturiranja, ki se izvaja od aprila 2020, in manjši glede na prihodke, ki so bili že izplačani do decembra 2021. Skupni znesek nadomestil v zvezi s prekinitvijo pogodb o zaposlitvi zaradi prestrukturiranja po navedbah Portugalske znaša […] milijonov EUR, od tega jih družba TAP Air Portugal plača neposredno z denarnim tokom iz poslovanja, […] milijonov EUR pa bo dejansko financirala država s sredstvi iz posojila za pomoč za reševanje. Zato se lahko del nadomestil za prestrukturiranje delovne sile, ki se ne financira z državno pomočjo, iz lastniškega kapitala ali iz posojila z državnim jamstvom, šteje za lastni prispevek upravičenke k tem stroškom in se lahko v smislu točke 63 smernic za reševanje in prestrukturiranje šteje za konkretnega, tj. dejanskega.

([67]) Za izračun končne vrednosti z uporabo Gordonovega modela rasti Komisija predpostavlja 1,5-odstotno stopnjo rasti, trajne naložbe, enake amortizaciji leta 2025, trajni dobiček pred obrestmi in davki, enak dobičku pred obrestmi in davki leta 2025, in ničelne spremembe neto obratnega kapitala. Kar zadeva metodo večkratnikov, je Komisija na podlagi podatkov o letalskih prevoznikih, primerljivih z upravičenko, ki jih je pridobila s platforme Capital IQ, pridobila mediano razmerja med vrednostjo podjetja ter (v prihodnost usmerjenim) dobičkom pred obrestmi, davki in amortizacijo v višini 4,16. V prihodnost usmerjeno pomeni napovedi borznih analitikov glede dobička pred obrestmi, davki in amortizacijo za leto 2025.

(254) Podobno se plačilo nepredvidenih izdatkov, povezanih z odprodajo […] v višini […] milijonov EUR (uvodna izjava 43(f)), nanaša na nepredvidene izdatke (zlasti […] % […], […] % […] % […]), ki jih bo v okviru odprodaje s prodajo tega sredstva plačala družba TAP SGPS in se ne bodo prenesli na prevzemnika. Nepredvideni izdatki predstavljajo vnaprej določen znesek izpostavljenosti, ki ga bo upravičenka prevzela iz lastnih sredstev za znesek, ki si ga lahko privošči s svojimi takojšnjimi – in veliko večjimi – prihodki leta 2022 iz svojih prihodkov in ne iz državne pomoči. Komisija zato meni, da se lahko vključijo tudi kot lastni prispevek ter da so konkretni in dejanski glede na zavezo o odprodaji tega sredstva v letu 2022, določeno v načrtu prestrukturiranja (uvodna izjava 29).

(255) Kar zadeva prispevke tretjih oseb ali ukrepe za stroškovno učinkovitost v skupnem znesku […] milijonov EUR (uvodna izjava 43), Komisija ugotavlja, da lahko trajno znižanje stroškov, ki ga nosijo ali omogočajo zunanji dobavitelji ali stranke pri upravičenki, pomenijo konkretne in dejanske vire lastnega prispevka, če izhajajo iz zavezujočih sporazumov ter so učinkoviti in nepovratni. Zlasti mora biti znižanje stroškov, ki ga nosijo deležniki v zvezi s tovrstnimi prihranki stroškov, učinkovita, trajna in nepovratna, da bi lahko predstavljala dejanski vir lastnega prispevka ([68]). Komisija je že menila, da so zmanjšanja pogodbenih obveznosti, določena v ponovno izpogajanih sporazumih z dobavitelji in najemodajalci, dejanski viri lastnega prispevka: v primerjavi s pogoji prvotnih sporazumov sprostijo sredstva, ki so na voljo za financiranje stroškov prestrukturiranja, ki bi jih bilo sicer treba porabiti za poplačilo povezanih obveznosti ([69]). Enako velja za dobavitelje in kupce, ki se trdno zavežejo ali spremenijo pogoje svojih pogodb in s tem upravičencu sprostijo sredstva ([70]).

(256) Glede na dejstvo, da je več kot […] pogodb, o katerih se je družba TAP Air Portugal ponovno pogajala, utemeljenih v pravno zavezujočih aktih, od tega […] milijonov EUR predstavljajo že izvedene pogodbe in […] milijonov EUR že sklenjene pogodbe, se lahko ti operativni ukrepi prestrukturiranja štejejo za konkretne in dejanske prispevke. S takimi ukrepi se finančno breme stroškov prestrukturiranja družbe TAP SGPS dejansko deli z dobavitelji, ki bi bili sicer upravičeni do višjih obveznosti zaradi pozitivnih poslovnih rezultatov.

(257) Podobno prispevki, povezani s postopnim opuščanjem sredstev in ponovnimi pogajanji s proizvajalci originalne opreme (zlasti […]) v višini do […] milijonov EUR (uvodna izjava 43(d)), predstavljajo prihodke od prodaje sredstev, in sicer […] ([…]), […]. Ker so ti ukrepi prihodki in prispevki iz lastnih sredstev upravičenke, ki izhajajo iz kupcev opreme ali sredstev, se lahko štejejo za konkretna sredstva, prispevana k prestrukturiranju. Poleg tega se lahko taki prispevki štejejo za dejanske, saj se že izvajajo prek pogodb, podpisanih s partnerji upravičenke. Ista utemeljitev velja za financiranje, pridobljeno za zakup novih zrakoplovov v višini do […] milijonov EUR (uvodna izjava 43(c)), ob upoštevanju dokazov, ki jih je Portugalska predložila o zavezah glede financiranja v zvezi z devetimi repi in dvema motorjema, podpisanih v okviru načrta za prestrukturiranje.

(258) V zvezi z delnimi državnimi jamstvi, zagotovljenimi v okviru prestrukturiranja, je Komisija menila, da preostali del tveganja, ki ga nosijo tržni akterji, pomeni veljaven in konkreten prispevek k stroškom prestrukturiranja ([71]). Zato se lahko del ([…] %) financiranja v višini[…] milijonov EUR, za katerega država ne jamči, tj. […] milijonov EUR (uvodna izjava 43(e)), šteje za konkretni in dejanski prispevek tržnega posojilodajalca k stroškom prestrukturiranja. Prav tako novo financiranje, dogovorjeno z zasebno finančno institucijo ([…]) v višini do […] milijonov EUR, pomeni konkreten in dejanski prispevek, ki se lahko izvede […] naprej, če likvidnostne potrebe presežejo denarne tokove iz poslovanja (uvodna izjava 43(e)).

([68]) Sklep Komisije z dne 30. aprila 2021 v zadevah SA.58101 (2020/C) in SA.62043 (2021/N) – Portugalska – Pomoč za reševanje in pomoč za prestrukturiranje skupine SATA (UL C 223, 11.6.2021, str. 37), uvodna izjava 72; Sklep Komisije z dne 26. julija 2021 v zadevi SA.63203 (2021/N) – Nemčija – Pomoč za prestrukturiranje za Condor (še ni objavljen), uvodna izjava 132(c); Sklep Komisije z dne 12. maja 2016 v zadevi SA.40419 (2015/NN) – Pomoč za prestrukturiranje za Polzelo (UL C 258, 15.7.2016, str. 3), uvodna izjava 119.

([69]) Sklep Komisije z dne 8. junija 2015 o državni pomoči, ki jo Slovenija namerava izvesti za skupino Cimos (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N), UL L 59, 4.3.2016, str. 168), uvodna izjava 80.

([70]) Sklep Komisije z dne 20. avgusta 2018 v zadevi SA.51408 (2018/N) – Pomoč družbi Terramass B.V (UL C 406, 19.11.2018, str. 10), uvodni izjavi 22 in 71.

([71]) Sklep Komisije z dne 27. avgusta 2021 v zadevi SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (UL C 450, 5.11.2021, str. 2), uvodni izjavi 18 in 71.

(259) V primeru obveznic in sindiciranih posojil v skupnem znesku […] EUR, navedenih v uvodni izjavi 43(g), odlogi zagotavljajo ugodnost odložitve plačil, ki so zapadla in bi bila sicer izvršljiva. V zvezi z dogovorjenimi postopki prestrukturiranja z odlogom plačila dolga, ki ohranjajo obveznost povračila dolgovanega zneska glavnice, Komisija v nasprotju s prvotno trditvijo portugalskih organov meni, da je prispevek k stroškom prestrukturiranja manjši od odloženega nominalnega zneska in je sestavljen iz neto sedanje vrednosti dogovorjene spremembe razporeda plačil ([72]). Odlogi vključujejo skupno vrednost konkretnega prispevka v višini […] milijonov EUR. Znesek je ocenjen z izračunom razlike v neto sedanji vrednosti med odplačilom na datum zapadlosti ali takojšnjim odplačilom ob uporabi opuščenih zavez, diskontirane po tržni obrestni meri ([…]) […]: […] milijonov EUR […], […] milijonov EUR […], […] […] milijonov EUR […].

(260) Glede na navedeno je skupni znesek, ki se lahko šteje za konkretni in dejanski prispevek upravičenke, […] milijonov EUR, kar je enako […] % stroškov prestrukturiranja. Od tega […] milijonov EUR izvira iz svežega financiranja po tržnih pogojih, zagotovljenega s prihodki od prodaje […], finančnega zakupa, ki zajema […] zrakoplovov in motorje ter novega financiranja s strani […] (uvodna izjava 43). Ti zneski se lahko med trajanjem načrta prestrukturiranja povišajo s prihodki iz […], vendar njihovega zneska ni mogoče oceniti in določiti z zadostno gotovostjo, da bi ga lahko šteli za dejanski lastni prispevek upravičenke k stroškom prestrukturiranja.

(261) V skladu s točko 64 smernic za reševanje in prestrukturiranje lahko Komisija sprejme prispevek, ki znaša manj kot 50 % stroškov prestrukturiranja, le v izjemnih okoliščinah in ob posebnih težavah, če je znesek navedenega prispevka še naprej znaten.

(262) V sedanjih okoliščinah po izbruhu pandemije COVID-19 Komisija meni, da je glede na posamezen primer morda upravičeno, da lastni prispevki ostanejo pod pragom 50 % stroškov prestrukturiranja, če so še vedno znatni in vključujejo dodatno novo financiranje pod tržnimi pogoji ([73]). Kar zadeva raven, ki bi bila po mnenju Komisije v tem primeru ustrezna, je Komisija v svoji praksi menila, da je lahko lastni prispevek v višini 24 % stroškov prestrukturiranja znaten in da je zato pomoč za prestrukturiranje v višini 76 % stroškov prestrukturiranja lahko sorazmerna ([74]).

(263) Komisija meni, da je Portugalska dokazala obstoj izjemnih okoliščin. Zlasti priznava, da so pandemija COVID-19 in ukrepi, sprejeti za njeno obvladovanje, ustvarili izjemne okoliščine za upravičenko v okviru resne motnje v gospodarstvu v smislu člena 107(3), točka (b), PDEU s takojšnjim vplivom na sektorja mobilnosti in zračnega prevoza ter njeno sposobnost pridobivanja tržnih sredstev. Ker lastni prispevek znaša […] % stroškov prestrukturiranja in ker je polovica tega prispevka zagotovljena kot novo financiranje, Komisija ugotavlja, da je v tem primeru sprejemljiv znesek prispevka, nižji od 50 %.

(264) V skladu s točkami 65 do 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje lahko državna podpora, dodeljena v obliki, ki izboljša položaj lastniškega kapitala upravičenca, delničarje in podrejene upnike zaščiti pred posledicami njihove odločitve o vlaganju v upravičenca, kar ustvari moralno tveganje in oslabi tržno disciplino. Zato je treba pomoč za pokritje izgub dodeliti samo pod pogoji, ki vključujejo ustrezno porazdelitev bremena med obstoječimi vlagatelji, do državnega posredovanja pa bi moralo priti šele potem, ko se izgube v celoti upoštevajo ter pripišejo obstoječim delničarjem in imetnikom podrejenih dolžniških instrumentov. Ustrezna porazdelitev bremena pomeni tudi, da je treba vsako državno pomoč, ki izboljša položaj lastniškega kapitala upravičenca, dodeliti pod pogoji, ki državi zagotavljajo razumen delež prihodnjih povečanj vrednosti upravičenca, ob upoštevanju zneska državne injekcije lastniškega kapitala v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom družbe po upoštevanju izgub.

([72]) Sklep Komisije z dne 9. julija 2014 v zadevi SA.38324 (2014/N) – Španija –- Pomoč za prestrukturiranje za Alestis (UL C 418, 21.11.2014, str. 6), uvodna izjava 82.

([73]) Začasni okvir, kot je bil spremenjen, točki 3 in 14a.

([74]) Odločba Komisije z dne 24. aprila 2007 o ukrepu pomoči, ki ga Belgija izvaja v korist družbe InterFerryBoats (C 46/05 (ex NN 9/04 in ex N 55/05)) (UL L 225, 27.8.2009, str. 1), uvodne izjave 348, 349 in 350. V tem primeru je Komisija uporabila smernice za reševanje in prestrukturiranje iz leta 1999, v skladu s katerimi je moral biti lastni prispevek znaten, niso pa določile najnižjega praga uporabe, ki je bil v smernicah za reševanje in prestrukturiranje iz leta 2004 določen na 50 %.

(265) Pomoč za prestrukturiranje je sestavljena zlasti iz injekcij ali pretvorbe dolžniških instrumentov v lastniški kapital, je portugalska država pred dodelitvijo pomoči za reševanje izvajala skupni nadzor nad upravičenko kot delničar, zdaj pa ima nadzorni delež v upravičenki in družbi TAP Air Portugal (uvodne izjave 8 do 12). Iz tega sledi, da je bila portugalska država tesno povezana s strateškimi in finančnimi odločitvami, opisanimi v uvodnih izjavah 19 do 22, zaradi katerih je upravičenka postala podjetje v težavah. Da bi preprečili moralno tveganje z ustrezno porazdelitvijo bremena, je pomembno opozoriti, da posredovanje države kot ponudnika pomoči za prestrukturiranje obravnava stanje finančnih neravnovesij in izgub, s katerimi je bila država povezana kot delničarka s skupnim nadzorom nad upravičenko. Kot je navedla Portugalska, bo družba TAP SGPS […] (uvodna izjava 45).

(266) Iz tega sledi, da si bodo obstoječi delničarji upravičenke, vključno s portugalsko državo, ustrezno delili breme prestrukturiranja, saj se bo v praksi vrednost njihovih sedanjih deležev pri pokrivanju izgub zmanjšala na nič. Poleg tega bo družba TAP SGPS postopoma odprodala svoje hčerinske družbe Cateringpor, Groundforce in M&E Brazil ter tako opustila komercialne dejavnosti. Zato bo pomoč za prestrukturiranje v obliki državnega lastniškega kapitala dodeljena pod pogoji, ki državi zagotavljajo vsa prihodnja povečanja vrednosti upravičenke v primerjavi s preostalim lastniškim kapitalom, s čimer bo izpolnjen pogoj ustrezne porazdelitve bremena obstoječih delničarjev iz točke 67 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(267) Dejansko imajo finančne institucije in vlagatelji z obveznicami, ki so upniki upravičenke in/ali njenih hčerinskih družb iz uvodnih izjav 67(a) in 43(g), prednostni dolg, ki v primeru insolventnosti ali likvidacije ni podrejen plačilu drugega finančnega dolga, temveč je pred delničarji, in ne izravna izgube. Čeprav se v smernicah za reševanje in prestrukturiranje ne zahteva, da si prednostni upniki delijo breme prestrukturiranja, so v tem primeru imetniki obveznic in finančne institucije dejansko prispevali h kritju stroškov prestrukturiranja upravičenke (uvodna izjava 259).

(268) Poleg tega je v zvezi z imetniki obveznic in zaradi preprečevanja moralnega tveganja primerno opozoriti, da je upravičenka izdala obveznice junija in decembra 2019 (uvodna izjava 23), torej skoraj pred pandemijo. Zato ti vlagatelji ali posojilodajalci niso financirali ali kako drugače spodbujali pretiranega prevzemanja tveganja ali širitve ali poslovnega ravnanja, ki bi prispevalo k težavam upravičenke. Iz tega sledi, da je porazdelitev bremena, ki so jo zagotovili obstoječi delničarji upravičenke, ustrezna in zadostna.

(269) Komisija zato ugotavlja, da je pomoč za prestrukturiranje sorazmerna in vključuje ustrezno porazdelitev bremena.

6.4.2.4 Negativni učinki

(270) V skladu s točko 38(f) smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba pri dodelitvi pomoči za prestrukturiranje sprejeti ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence, po možnosti strukturne ukrepe v obliki odprodaje samostojnih dejavnosti, ki spodbujajo širitev malih konkurentov ali čezmejne dejavnosti. Poleg tega prejemniki pomoči za reševanje ali prestrukturiranje zaradi zmanjšanja negativnih učinkov na konkurenco in trgovino načeloma ne bi smeli prejeti podobne pomoči v zadnjih desetih letih. Sicer ponavljajoči se načrti za reševanje ali prestrukturiranje namreč vzbujajo dvom o sposobnosti upravičenca, da prispeva k skupni produktivnosti in s tem k razvoju zadevnih gospodarskih dejavnosti ali regij, medtem ko se učinkovitejši konkurenti na notranjem trgu srečujejo s subvencionirano konkurenco družbe, ki bi sicer izginila in sprostila trg za rast in prevzem.

6.4.2.5 Načelo enkratnosti pomoči

(271) V skladu s točkama 70 in 71 smernic za reševanje in prestrukturiranje se pomoč lahko podjetjem v težavah dodeli za en sam postopek reševanja ali prestrukturiranja. Če je od dodelitve pomoči za reševanje, pomoči za prestrukturiranje ali začasne podpore za prestrukturiranje upravičencu v preteklosti minilo manj kot deset let, vključno z vsako tovrstno pomočjo, dodeljeno pred začetkom veljavnosti smernic za reševanje in prestrukturiranje, in vsako nepriglašeno pomočjo, Komisija ne bo dovolila nadaljnje pomoči (načelo enkratnosti pomoči).

(272) Poleg izjave Portugalske v ta namen je preverjanje evidenc Komisije pokazalo, da v zadnjih desetih letih nobeno od družb v gospodarski enoti upravičenki (ki vključuje družbo TAP SGPS, njeno sedanjo sestrsko družbo TAP Air Portugal in vse njune nadzorovane hčerinske družbe) ni prejelo nobene druge pomoči za reševanje, pomoči za prestrukturiranje ali začasne podpore za prestrukturiranje. Pomoč za reševanje v višini 1,2 milijarde EUR, ki je bila odobrena s sklepom Komisije z dne 16. julija 2021, je v skladu s točko 72(a) smernic za reševanje in prestrukturiranje del enotnega postopka prestrukturiranja, podprtega s pomočjo za prestrukturiranje.

(273) Komisija aprila in decembra 2021 ni ugovarjala odškodnini na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU za družbo TAP Air Portugal (opomba 14). Vendar, kot je navedeno v točki 15 začasnega okvira, načelo enkratnosti pomoči iz smernic za reševanje in prestrukturiranje ne zajema pomoči, za katero Komisija razglasi, da je združljiva na podlagi člena 107(2), točka (b), PDEU, saj ta vrsta pomoči ni pomoč za reševanje, pomoč za prestrukturiranje ali začasna podpora za prestrukturiranje v smislu točke 71 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

6.4.2.6 Ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence

(274) Kot je pojasnjeno v točkah 87 do 93 smernic za reševanje in prestrukturiranje, bi bilo treba ukrepe na področju konkurence določiti sorazmerno glede na izkrivljajoče učinke pomoči, zlasti glede na: (i) obseg in naravo pomoči ter pogoje in okoliščine, v katerih je bila pomoč dodeljena; (ii) velikost in sorazmerni pomen vloge upravičenca na trgu ter značilnosti zadevnega trga in (iii) obseg preostalih pomislekov v zvezi z moralnim tveganjem po izvedbi ukrepov za lastni prispevek in porazdelitev bremena.

(275) Strukturni ukrepi lahko vključujejo odprodajo sredstev ter zmanjšanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu. Podpreti bi morali vstop novih konkurentov, širjenje obstoječih malih konkurentov ali čezmejno dejavnost, pri čemer je treba upoštevati trg ali trge, kjer bo imel upravičenec po prestrukturiranju pomemben tržni položaj, zlasti kadar gre za visoke presežke zmogljivosti. Ukrepi v zvezi z ravnanjem bi morali zagotoviti, da se s pomočjo financira le obnova dolgoročne sposobnosti preživetja.

(276) Kot je podrobno navedeno v uvodnih izjavah 75 do 98, se Portugalska zavezuje, da bo družba TAP SGPS v obdobju prestrukturiranja za omejitev izkrivljanja konkurence, ki ga povzroča pomoč, sprejela naslednje ukrepe:

(a) odprodaja deležev družbe TAP SGPS v dejavnostih, ki niso povezane z osnovno dejavnostjo, tj. zemeljski oskrbi (Groundforce), vzdrževanju (M&E Brasil) in storitve priprave in dostave hrane (Cateringpor);

(b) omejitev flote zrakoplovov na največ [90–100] zrakoplovov;

(c) prenos do 18 dnevnih slotov enemu dejanskemu ali potencialnemu konkurentu na lizbonskem letališču;

(d) prepoved prevzemov in

(e) prepoved oglaševanja.

(i) Ocena odprodaje dejavnosti, ki niso povezane z osnovno dejavnostjo

(277) Komisija ugotavlja, da sta bili družbi Groundforce in Cateringpor do leta 2019 dobičkonosni in uspešni družbi. Težave, s katerimi se navedeni družbi zdaj srečujeta, so le posledica krize zaradi COVID-19, ki je negativno vplivala na celotni letalski sektor. Poleg tega Komisija pozitivno ocenjuje vrednost deleža družbe TAP SGPS v […] v višini […] milijonov EUR in zanimanje morebitnih vlagateljev za nakup […]. Tako zanimanje vlagateljev kaže, da je prodaja […] kot delujočega podjetja, ki ji bo sledilo prestrukturiranje in obnova sposobnosti preživetja ob okrevanju letalskega trga, realen scenarij. Zato Komisija ugotavlja, da prodaja deležev družbe TAP SGPS v družbah Cateringpor in Groundforce izpolnjuje zahteve iz točke 80 smernic za reševanje in prestrukturiranje, saj bosta navedeni dve družbi, ki sta trenutno v finančnih težavah zaradi krize v letalskem sektorju, povzročene zaradi COVID-19, lahko dolgoročno uspešno konkurirali, če ju bo vodil primeren kupec, ki ju bo lahko prestrukturiral in dolgoročno obnovil njuno sposobnost preživetja.

(278) Komisija meni tudi, da je odprodaja deležev družbe TAP SGPS v družbah Cateringpor in Groundforce ukrep, ki omejuje izkrivljanje konkurence. Razlog za navedeno oceno je, da sta obe navedeni družbi vertikalno integrirani v skupino TAP SGPS ter predstavljata njenega glavnega ponudnika storitev priprave in dostave hrane ter zemeljske oskrbe. Odprodaja družb Cateringpor in Groundforce bo tako omogočila, da bodo na njunih zadevnih trgih poleg družbe TAP SGPS lahko konkurirala tudi druga podjetja in zadovoljila veliko povpraševanje po storitvah družbe TAP SGSP. V skladu s tem sta navedeni odprodaji veljavna ukrepa, ki blažita izkrivljanja konkurence.

(279) Nasprotno pa Komisija odprodaje družbe M&E Brasil ne sprejema kot ukrep, ki omejuje izkrivljanje konkurence, saj gre za družbo, ki je v preteklosti ustvarjala izgubo in je imela težave že pred krizo zaradi COVID-19 (uvodna izjava 77). Zato je odprodaja take družbe bolj ukrep za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja v skladu s točko 78 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

(ii) Ocena omejitve flote zrakoplovov

(280) Med ukrepi za zmanjšanje prisotnosti na trgu ali zmogljivosti je omejitev velikosti flote na [90–100] zrakoplovov do leta 2025. Taka omejitev pomeni zmanjšanje števila zrakoplovov za […] v primerjavi z velikostjo flote družbe TAP Air Portugal leta 2019. Portugalska dokazuje, da je omejitev učinkovita pri omejevanju prisotnosti družbe TAP Air Portugal na trgu, ki ne bo razpolagala z zadostnim številom zrakoplovov, da bi v skladu z napovedmi združenja IATA iz oktobra 2021 ([75]) v osnovnem scenariju leta 2025 v celoti izpolnila povpraševanje po prometu. Posledično bo upravičenka zmanjšala prisotnost na trgu ne le glede na floto zrakoplovov pred prestrukturiranjem, temveč tudi glede na svoj verjetni tržni položaj ob koncu obdobja prestrukturiranja. Poleg tega je to zmanjšanje flote zrakoplovov v skladu z ukrepi na področju konkurence, ki jih je Komisija štela za ustrezne v primeru prestrukturiranja letalskih prevoznikov ([76]).

(281) Glede na obseg in trajanje zmanjšanja flote ter omejitve, ki jih uvede za dejavnosti upravičenke, Komisija meni, da je omejitev velikosti flote na [90–100] zrakoplovov veljaven ukrep za zmanjšanje prisotnosti na trgu in zmogljivosti.

(iii) Ocena zaveze glede prenosa slotov na lizbonskem letališču

(282) Kot je navedeno v točki 78 smernic za reševanje in prestrukturiranje, je treba ukrepe za omejevanje izkrivljanja konkurence izvajati zlasti na tistem trgu ali trgih, kjer bo imelo podjetje po prestrukturiranju pomemben tržni položaj. Glede na to, da ima družba TAP Air Portugal trenutno pomemben tržni položaj na lizbonskem letališču in ga bo ohranila tudi po prestrukturiranju (glej uvodno izjavo 32), je Portugalska predlagala poseben strukturni ukrep za omejitev izkrivljanja konkurence, ki ga povzroča pomoč za storitve zračnega prevoza potnikov na lizbonsko letališče in z njega.

Obseg zaveze glede prenosa slotov na lizbonskem letališču

(283) V skladu s točko 80 smernic za reševanje in prestrukturiranje bi se morali strukturni ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence običajno izvajati v obliki odprodaj v okviru rednega poslovanja samostojnega podjetja, ki je sposobno preživeti in ki, če bi ga vodil ustrezen kupec, lahko dolgoročno uspešno konkurira.

(284) Portugalska je 3. decembra 2021 predlagala strukturno zavezo, s katero bi družba TAP Air Portugal na podlagi člena 8b uredbe o slotih na prejemnika popravnega ukrepa prenesla do 18 dnevnih slotov na lizbonskem letališču. Prejemnik popravnega ukrepa bo odobren na podlagi razpisa za zbiranje predlogov, ki ga bo objavil skrbnik za spremljanje.

([75]) Glej opombo 34.

([76]) Odločba Komisije z dne 7. marca 2007 v zadevi SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) Prestrukturiranje družbe Cyprus Airways (UL L 49, 22.2.2008, str. 25), uvodne izjave 129 do 133; Sklep Komisije z dne 19. septembra 2012 v zadevi SA.30908 (2011/C) (ex N 176/2010), ki jo je Češka republika odobrila podjetju České aerolinie, a.s. (UL L 92, 3.4.2013, str. 16), uvodna izjava 139; Sklep Komisije z dne 27. junija 2012 v zadevi SA.33015 (2012/C, ex 2011/N), Air Malta plc. (UL L 301, 30.10.2012, str. 29), uvodna izjava 130; Sklep Komisije z dne 26. julija 2021 v zadevi SA.63203 (2021/N) – Nemčija – Pomoč za prestrukturiranje za Condor (še ni objavljen), uvodna izjava 145; Sklep Komisije z dne 11. decembra 2020 v zadevi SA.58463 (2020/N) – Pomoč za prestrukturiranje za Corsair (UL C 41, 5.2.2021, str. 8), uvodne izjave 5, 34, 88(b) in 93.

(285) Glavni namen strukturne zaveze na lizbonskem letališču je zagotoviti, da družba TAP Air Portugal prenese slote (pravice), potrebne za vzpostavitev ali razširitev operativne baze konkurenta na preobremenjenem letališču, na katerem ima družba TAP Air Portugal pomemben tržni položaj (lizbonsko letališče), in ustvariti pogoje za dolgoročno ohranjanje učinkovite konkurence na navedenem letališču ([77]). Kot je podrobneje opisano v nadaljevanju, Komisija meni, da je ta namen dosežen, saj strukturna zaveza združuje (i) znaten obseg slotov (tj. do 18 dnevnih slotov), medtem ko takšen obseg slotov običajno ni na voljo za vstop ali širitev na lizbonskem letališču, zlasti v času dnevnih ali tedenskih konic ([78]), in (ii) ustrezne pogoje za prenos slotov na prejemnika popravnega ukrepa (tj. brezplačen in brezpogojen prenos).

(286) V skladu z obrazložitvenim memorandumom predloga Komisije za uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije ([79]) „mora močan konkurent, ki vstopi na določeno letališče, pridobiti velik portfelj slotov, da lahko učinkovito konkurira dominantnemu prevozniku (ponavadi nacionalnemu prevozniku).“

(287) Pomanjkanje dostopa do slotov je pomembna ovira za vstop ali širitev na najbolj obremenjenih evropskih letališčih ([80]). V skladu z uredbo o slotih so sloti bistveni za delovanje letalskih prevoznikov, saj imajo le letalski prevozniki, ki imajo slote, pravico do dostopa do storitev letališke infrastrukture, ki jih zagotavljajo upravljavci koordiniranih letališč, in posledično do opravljanja rut na ta letališča ali z njih. V skladu z uredbo o slotih se lahko sloti med letalskimi prevozniki izmenjajo ali prenesejo le v nekaterih določenih okoliščinah, če to izrecno potrdi koordinator slotov v skladu z uredbo o slotih.

(288) Z zavezo glede prenosa slotov na lizbonskem letališču je tako odpravljena glavna ovira za vstop in širitev konkurentov družbe TAP Air Portugal na navedenem močno preobremenjenem letališču. Podatki, ki jih je zagotovil portugalski koordinator slotov (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal), kažejo, da zahteve po slotih na lizbonskem letališču presegajo razpoložljivo zmogljivost ([81]) in da zahtevam po dodatnih slotih, potrebnih za bistveno povečanje operacij na lizbonskem letališču, ni mogoče ugoditi z običajnim delovanjem splošnega postopka dodeljevanja slotov zaradi nezadostnega poola neizkoriščenih slotov in razdrobljenega poola slotov, zato je malo verjetno, da bi se pojavil močan konkurent.

(289) Komisija meni, da je zaveza glede prenosa slotov družbe TAP Air Portugal na preobremenjenem letališču, kjer ima pomemben tržni položaj, da bi konkurentom omogočila vzpostavitev ali razširitev baze, najučinkovitejši ukrep na področju konkurence za zmanjšanje izkrivljanja konkurence. Poleg tega glede na krizo v letalski industriji, zaradi katere bodo morda druga sredstva, potrebna za upravljanje prenesenih slotov (npr. zrakoplovi), v celotnem obdobju izvajanja zavez na trgu na voljo pod privlačnimi pogoji, osredotočenost na slote v okviru paketa, ki ga bo ponudila družba TAP Air Portugal, ne vpliva na njeno sposobnost preživetja in konkurenčnost ([82]).

(290) Poleg tega Komisija glede na dejstvo, da vzpostavitev ali razširitev baze konkurenčnega prevoznika pomeni strukturne spremembe konkurenčnega okolja na lizbonskem letališču, priznava strukturno naravo zaveze, ki jo je predložila Portugalska.

([77]) Komisija ugotavlja, da na lizbonskem letališču primanjkuje parkirnih mest za zrakoplove, zaradi česar je bilo sprejeto lokalno pravilo (https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules). Portugalski organi so 1. decembra 2021 potrdili, da jih je upravitelj lizbonskega letališča obvestil, da bo prejemniku popravnega ukrepa na voljo dostop do letališke infrastrukture (vključno s parkirišči).

([78]) Kot primer organ NAV Portugal navaja, da […].

([79]) COM(2011) 827 final z dne 1 decembra 2011.

([80]) Glej npr. zadevo SA.57153 – *Nemčija – COVID-19 – Pomoč družbi Lufthansa*, uvodna izjava 224.

([81]) Na primer, po podatkih organa NAV Portugal so zahteve, ki so jih prvotno predložili vsi letalski prevozniki na lizbonskem letališču za poletno sezono IATA 2020, zajemale 167 264 slotov, na začetku sezone pa je bilo dodeljenih 121 331 slotov.

([82]) Komisija je v svoji praksi odločanja v zadevah v zvezi z združitvami in protimonopolnih zadevah sprejela tudi druge zaveze (npr. posebne sporazume o sorazmernem deležu ali dostopu do programov zvestobe), katerih cilj je bil odpraviti nekatere ovire za vstop ali širitev na določenih rutah, kot je pomanjkanje dostopa do povezovalnega prometa ali poslovnih potnikov (pogosto članov programov zvestobe). V obravnavanem primeru je pomembna ovira pomanjkanje dostopa do preobremenjene infrastrukture letališča, kar se lahko uspešno odpravi le s prenosom slotov.

(291) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da je zaveza v obliki prenosa slotov ustrezen ukrep za zmanjšanje izkrivljanja konkurence, saj bo omogočila strukturno konkurenco družbi TAP Air Portugal pri zagotavljanju storitev zračnega prevoza potnikov na lizbonsko letališče in z njega, kjer ima pomemben tržni položaj.

(292) Poleg tega Komisija meni, da število 18 slotov na dan zadostuje, da prejemnik popravnega ukrepa vzpostavi ali razširi svoje operacije na lizbonskem letališču, na primer s stacioniranjem treh zrakoplovov in izvajanjem treh rotacij na dan z vsakim od njih ([83]). Če je prejemnik popravnega ukrepa prevoznik na dolge proge, bi mu 18 slotov na dan omogočilo bazo večjega števila zrakoplovov ali dostop do slotov, potrebnih za opravljanje povezovalnih letov. Ker sloti niso vezani na nobeno določeno ruto, jih lahko letalski prevozniki uporabijo v skladu s svojim poslovnim načrtom (tj. na kateri koli ruti po lastni izbiri). To bo prejemniku popravnega ukrepa omogočilo, da doseže ekonomijo obsega in razpona ter uspešneje konkurira družbi TAP Air Portugal. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da bi dodajanje treh zrakoplovov enega od dveh konkurentov družbe TAP Air Portugal, ki imata največjo floto na lizbonskem letališču (tj. družb Ryanair in easyJet), že povečalo njuno stacionirano floto za več kot 40 %, kar bi pomenilo znatno dodatno učinkovito konkurenco na lizbonskem letališču.

(293) Komisija zato ugotavlja, da je velikost svežnja slotov, ki ga je treba prenesti na podlagi strukturne zaveze, primerna in učinkovita za krepitev konkurence na lizbonskem letališču s spodbujanjem učinkovitega vstopa novega konkurenta ali širitve že obstoječega konkurenta.

(294) Komisija meni, da je prenos slotov z družbe TAP Air Portugal na prejemnika popravnega ukrepa na podlagi člena 8b uredbe o slotov, kot je določeno v zavezi, ki jo je predlagala Portugalska, primeren s pravnega in operativnega vidika.

(295) Člen 8b uredbe o slotih zakonsko dovoljuje prenos slotov v določenih primerih, ne da bi bila prvotnemu imetniku slota na voljo denarna odškodnina. Navedeni primeri vključujejo slote, prenesene kot del obveznosti, ki jih zadevna država članica ponudi v končnem sklepu o državni pomoči. V takem primeru se lahko šteje, da se prenos slotov zahteva v skladu s pravom Unije. Z vidika letalskega prevoznika, ki mora prenesti slote ali mu je naročeno, kako naj jih uporabi, ima zaveza države članice ali pogoj, ki ga je določila, dejansko obvezno veljavo za državo članico, saj lahko letalski prevoznik združljivo državno pomoč prejme le z izpolnjevanjem zaveze ali pogoja ([84]).

(296) Z operativnega vidika bi se sloti prenesli brezplačno in brezpogojno, kar bi prejemniku popravnega ukrepa omogočilo, da izbere čase slotov, ki najbolj ustrezajo njegovim novim ali razširjenim dejavnostim na lizbonskem letališču, in da prenesene slote prožno uporablja na kateri koli ruti na lizbonsko letališče ali z njega. Prenos slotov brez kakršnega koli pogoja uporabe tako prejemniku popravnega ukrepa omogoča, da (i) prenesene slote razporedi v skladu s svojim poslovnim modelom in s tem zagotovi bolj trajnostno rast; (ii) slote dodeli tako, da čim bolj poveča ekonomijo obsega in gostote ter (iii) se prilagodi razvoju povpraševanja, če storitve na prvotno načrtovanih rutah niso več donosne, kar je bistveno v času, ko je povpraševanje po storitvah zračnega prevoza potnikov zelo nestanovitno.

([83]) Na podlagi profila lizbonskih slotov, ki so se v ponedeljek avgusta 2019 uporabljali za devet zrakoplovov, ki sta jih imeli družbi Ryanair in easyJet leta 2019 stacioniranih na lizbonskem letališču, Portugalska ocenjuje, da se za vsakega od teh stacioniranih zrakoplovov v povprečju uporablja 5,55 slota na dan. Stacionirani zrakoplovi družbe TAP bi v povprečju uporabljali bistveno manj slotov na dan.

([84]) Čeprav člen 8b uredbe o slotih ne omenja izrecno pravil o državni pomoči, kot to velja za pravila o združitvi ali protimonopolna pravila, je mogoče člen 8b razumeti tako, da vključuje pravila o državni pomoči. Člen 8b namreč zajema omejitve in izločitve slotov, uvedene v skladu s pravom Unije (prvi stavek), in vključuje navedene ukrepe, ki izhajajo iz uporabe nacionalnega konkurenčnega prava, členov 101 in 102 PDEU ter uredbe o združitvah (drugi stavek), vendar niso omejeni na te primere, kot je razvidno iz prvega stavka člena 8b in uvodne izjave 17 Uredbe (ES) št. 793/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. aprila 2004 o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti („Da bi preprečili dvom, je treba določiti, da uporaba določb te uredbe ne sme posegati v pravila o konkurenci iz Pogodbe, zlasti iz členov 81 in 82 Pogodbe, in iz Uredbe Sveta (EGS) št. 4064/89 z dne 21. decembra 1989 o nadzoru koncentracij podjetij“). Pravila o državni pomoči so v poglavju Pogodbe o konkurenci in v skladu z dobesedno razlago prvega stavka člena 8b in teleološko razlago določbe na splošno (v povezavi z navedeno uvodno izjavo 17) je mogoče šteti, da prenos slotov lahko spada v to določbo, če izhaja iz zahtev javnih organov, določenih v sklepu o državni pomoči.

(297) Komisija priznava, da se lahko zdi, da je prejemnik popravnega ukrepa pri izbiri časov slotov omejen zaradi dveh zaščitnih ukrepov, katerih namen je zaščititi dejavnosti družbe TAP Air Portugal v okviru sistema vozlišč in manjših letališč na lizbonskem letališču, in sicer: (i) z omejitvijo števila slotov, ki jih je treba prenesti, pred 8.00 uro po lokalnem času zjutraj in pred 20.00 po lokalnem času ter (ii) 20- ali 60-minutnim časovnim oknom, v katerem mora družba TAP Air Portugal prenesti slote (glej uvodni izjavi 84 in 85). Vendar Komisija meni, da navedena zaščitna ukrepa ne omejujeta bistveno možnosti prejemnika popravnega ukrepa pri dostopu do ustreznih časov slotov in uspešnem konkuriranju družbi TAP Air Portugal z uporabo slotov za odpravo nepravilnosti. Kar zadeva omejitev števila slotov na obdobje dneva, je Komisija na podlagi podatkov, ki jih je predložila Portugalska, preverila, ali so zgornje meje združljive z običajnimi rotacijami stacioniranih zrakoplovov ali, če niso, da se ne uporabljajo. Omejitev števila slotov, ki jih je treba prenesti pred 20.00 po lokalnem času, na primer ne velja za stacionirane zrakoplove, za katere se uporabljajo sloti za opravljanje letov na dolge razdalje, da se ugodi prošnjam letalskih prevoznikov, ki popoldne odletijo z lizbonskega letališča in letijo čez noč. Kar zadeva časovno okno, zaveza vsebuje določbo, v skladu s katero družba TAP Air Portugal ne more uveljavljati svoje diskrecijske pravice v škodo učinkovitega delovanja prejemnika popravnega ukrepa ([85]).

(298) Komisija glede na navedeno meni, da prenos svežnja 18 slotov izpolnjuje pogoje glede sposobnosti preživetja in privlačnosti odprodanega poslovnega paketa ter strukturne krepitve učinkovite konkurence na lizbonskem letališču.

Trajanje zaveze glede prenosa slotov na lizbonskem letališču

(299) V skladu s točko 78 smernic za reševanje in prestrukturiranje je treba odprodajo zaradi omejevanja izkrivljanja konkurence izvesti nemudoma ali še pred koncem izvajanja načrta prestrukturiranja, pri čemer je treba upoštevati vrste sredstev, ki se odprodajajo, in morebitne ovire pri njihovi odprodaji.

(300) V zavezi, ki jo je predložila Portugalska, je predvideno, da bodo sloti ponujeni potencialnim prejemnikom popravnega ukrepa do konca obdobja prestrukturiranja, kar pomeni, čim Komisija odobri prejemnika popravnega ukrepa, ali do konca leta 2025 (glej uvodno izjavo 27), kar bo prej. Poleg tega bo ustrezen razpis za zbiranje predlogov objavljen dovolj zgodaj pred začetkom splošnega postopka dodeljevanja slotov za vsako sezono IATA, dokler prejemnik popravnega ukrepa ne bo odobren. Povedano drugače, razpis za zbiranje predlogov bo objavljen pred vsako sezono IATA, in sicer prvič pred zimsko sezono IATA 2022/2023 ([86]), do leta 2025, razen če družba TAP Air Portugal slote na prejemnika popravnega ukrepa, ki ga odobri Komisija, prenese pred navedenim rokom izteka.

(301) Komisija meni, da podatki, ki jih je predložil organ NAV Portugal o zahtevah letalskih prevoznikov za dodelitev slotov na lizbonskem letališču, jasno kažejo, da bi bili konkurenti kljub neugodnim tržnim razmeram pripravljeni sprejeti dodatne slote in vstopiti na lizbonsko letališče ali na njem razširiti svoje poslovanje. Zato Komisija meni, da bodo sloti verjetno na prejemnika popravnega ukrepa preneseni pred koncem obdobja prestrukturiranja. Vsekakor se pričakuje, da bo navedeni časovni okvir dovolj dolg, da bo sektor zračnega prevoza potnikov okreval po krizi zaradi COVID-19 in da se bo potniški letalski promet vrnil na raven pred krizo.

(302) Komisija ob upoštevanju navedenega ugotavlja, da je trajanje zaveze ustrezno.

Merila za upravičenost prejemnika popravnega ukrepa do slotov na lizbonskem letališču

(303) V skladu s točko 80 smernic za reševanje in prestrukturiranje mora kupec odprodanega dela podjetja zagotoviti, da lahko ta dolgoročno uspešno konkurira.

(304) Da bi bil v skladu z zavezo, ki jo je predložila Portugalska, potencialni prejemnik popravnega ukrepa upravičen do pridobitve slotov, mora izpolnjevati naslednje pogoje:

(a) biti mora letalski prevoznik z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica EU/EGP;

([85]) *Časi slotov za prihod in odhod so taki, da prejemniku popravnega ukrepa čim bolj omogočajo razumno rotacijo zrakoplovov ob upoštevanju poslovnega modela upravičenega potencialnega prejemnika popravnega ukrepa in omejitev glede uporabe zrakoplovov.*

([86]) Zimska sezona IATA 2022/2023 je prva sezona IATA, za katero se na dan sprejetja tega sklepa še ni začel splošni postopek dodeljevanja slotov.

(b) biti mora neodvisen od družbe TAP Air Portugal in z njo ne sme biti povezan;

(c) zanj ne smejo veljati popravni ukrepi na področju konkurence, če je prejel ukrep dokapitalizacije zaradi COVID-19 v višini nad 250 milijonov EUR ([87]);

(d) zavezati se mora, da bo do konca načrta prestrukturiranja uporabljal določeno število zrakoplovov, stacioniranih na lizbonskem letališču, za katere bo uporabljal slote za odpravo nepravilnosti. Potencialni prejemniki popravnega ukrepa v svojih predlogih navedejo število zrakoplovov, ki bodo na stacionirani lizbonskem letališču in za katere bodo uporabljali slote za odpravo nepravilnosti. V ta namen se mora potencialni prejemnik popravnega ukrepa zavezati, da bo spoštoval veljavno delovno zakonodajo EU in nacionalno delovno zakonodajo, kakor jo kot ustrezno razlagajo sodišča EU (glej npr. Nogueira, združeni zadevi C-168/16 in C-169/16).

(305) Merilo za upravičenost v zvezi z operativno licenco je potrebno za zagotovitev, da lahko prejemnik popravnega ukrepa brez omejitev opravlja notranje lete in lete znotraj EU/EGP, s čimer se zagotovi povezljivost na lizbonskem letališču, kar je ključno merilo Komisije za ocenjevanje.

(306) Merilo za upravičenost v zvezi z neodvisnostjo in nepovezanostjo je potrebno za zagotovitev, da bo prejemnik popravnega ukrepa uspešno konkuriral družbi TAP Air Portugal.

(307) Merilo za izključitev, ki se uporablja za upravičence velike pomoči za dokapitalizacijo, za katere veljajo popravni ukrepi na področju konkurence, je potrebno za preprečitev, da bi družbe, za katere veljajo dodatni ukrepi za ponovno vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev, kot je navedeno v točki 72 začasnega okvira, s podobnimi strukturnimi ukrepi za omejitev izkrivljanja konkurence pridobile konkurenčno prednost ([88]).

(308) Kar zadeva zadnje merilo za upravičenost, ki se nanaša na bazo, je treba omogočiti učinkovito konkurenco in tako zagotoviti učinkovitost teh zavez. Poleg tega podpira vstop uspešnega konkurenta na lizbonsko letališče ali njegovo širitev na njem, družbi TAP Air Portugal pa zagotavlja konkurenco na rutah na letališče ali z njega.

(309) Komisija ugotavlja, da merilo za upravičenost v zvezi z bazo dopolnjujeta dve določbi v zavezi, katerih cilj je čim bolj povečati število zrakoplovov na lizbonskem letališču, za katere se uporabljajo sloti za odpravo nepravilnosti. Prva določba povezuje število slotov, ki jih je treba prenesti pred 8.00 po lokalnem času in so komercialno zelo dragoceni, s številom zrakoplovov na letališču. Druga določba vsebuje merila za razvrstitev, ki prejemnike popravnega ukrepa spodbujajo, naj na lizbonskem letališču stacionirajo zrakoplove z uporabo slotov za odpravo nepravilnosti. V primeru konkurenčnih predlogov bo Komisija v padajočem vrstnem redu dala prednost tistim, ki jih bodo predložili potencialni prejemniki popravnega ukrepa, ki bodo zlasti (i) zagotovili največ sedežev, kar zadeva stacionirane zrakoplove, za katere se bodo uporabljali sloti za odpravo nepravilnosti, in sicer od začetka delovanja do konca načrta prestrukturiranja ter (ii) opravljali lete na največje število destinacij z neposrednimi leti, ki se bodo izvajali s stacioniranimi zrakoplovi, za katere se bodo uporabljali sloti za odpravo nepravilnosti, in sicer od začetka delovanja do konca načrta prestrukturiranja (neposredna povezljivost, brez upoštevanja pogostosti letov).

(310) Komisija ugotavlja, da so merila za upravičenost za potencialne prejemnike popravnih ukrepov ustrezna, saj (i) omogočajo, da na razpisu za zbiranje predlogov sodeluje dovolj letalskih prevoznikov, ki bi se lahko zanimali za razpoložljive slote, in (ii) zagotavljajo sorazmerne zahteve za dostop do slotov ter tako pospešujejo izvajanje ukrepov za ohranitev učinkovite konkurence.

Učinek prenosa slotov na lizbonskem letališču na obete za obnovo sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal

(311) V skladu s točko 92 smernic za reševanje in prestrukturiranje ukrepi za omejevanje izkrivljanja konkurence ne smejo ogroziti obetov za obnovo sposobnosti preživetja upravičenca, kar bi se lahko zgodilo, če je izvedba ukrepa zelo draga ali, v izjemnih primerih, ki jih zadevna država članica ustrezno utemelji, če bi ukrep zmanjšal dejavnost upravičenca do takšne mere, da bi se s tem ogrozila obnova njegove sposobnosti preživetja, prav tako pa se takšni ukrepi ne smejo izvajati na račun potrošnikov in konkurence.

([87]) V skladu z navedenim merilom niso upravičeni potencialni prejemniki popravnega ukrepa, ki kumulativno izpolnjujejo naslednja dva pogoja: (i) prejeli so ukrep dokapitalizacije zaradi COVID-19 v višini nad 250 milijonov EUR in (ii) zanje veljajo dodatni ukrepi za ohranitev učinkovite konkurence na upoštevnih trgih, na katerih imajo pomembno tržno moč za namene točke 72 začasnega okvira.

([88]) Pričakuje se, da bo število morebitnih prejemnikov popravnih ukrepov, za katere veljajo ukrepi na področju konkurence v skladu z začasnim okvirom, omejeno, zato to merilo za izključitev ne zmanjša učinkovitosti zaveze o prenosu slotov na lizbonskem letališču.

(312) V zvezi s tem je Komisija ocenila, koliko bi prenos 18 dnevnih slotov na lizbonskem letališču (i) zmanjšal dejavnosti družbe TAP Air Portugal ob upoštevanju njenega poslovnega modela vozlišča in manjših letališč na letališču ter (ii) vplival na obnovo sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal ob koncu obdobja prestrukturiranja (2025).

(313) Glede operativnega učinka prenosa 18 dnevnih slotov Komisija ugotavlja, da je zaveza, ki jo je predlagala Portugalska, oblikovana ob upoštevanju čezatlantskega strateškega modela družbe TAP Air Portugal na dolgih razdaljah in modela vozlišča. Zaveza vsebuje zlasti dva ukrepa za preprečevanje koncentracije slotov, ki jih je treba prenesti v urah, ki so ključne za lizbonsko vozlišče (zlasti v jutranjih urah), vendar niso ključne za dejavnosti zunaj vozlišča. Prvi ukrep je omejitev števila slotov, ki jih je mogoče prenesti v treh obdobjih dneva. Natančneje, družba TAP Air Portugal ni zavezana k prenosu: (i) več kot enega slota pred 8.00 (po lokalnem času) na zrakoplov, ki ga je prejemnik popravnega ukrepa stacioniral na lizbonskem letališču in za katerega uporablja slote za odpravo nepravilnosti; (ii) več kot polovice vseh slotov za odpravo nepravilnosti pred 12.00 (po lokalnem času) (iii) več slotov pred 20.00 (po lokalnem času), kot je skupno število slotov za odpravo nepravilnosti, zmanjšano za en slot na zrakoplov, ki ga je prejemnik popravnega ukrepa stacioniral na lizbonskem letališču in za katerega uporablja slote za odpravo nepravilnosti za opravljanje letov na kratke razdalje. Drugi ukrep družbi TAP Air Portugal omogoča določeno prožnost glede točnega časa slotov, ki jih je treba prenesti, pod pogojem, da prilagoditev zahtevanim časom ne vpliva negativno na načrtovane dejavnosti prejemnika popravnega ukrepa in s tem na učinkovitost konkurence, zagotovljene z zavezo. Natančneje, družba TAP Air Portugal prenese slote, ki ustrezajo časom slotov, ki jih zahteva prejemnik popravnega ukrepa, +/– 20 minut za lete na kratke razdalje in +/– 60 minut za lete na dolge razdalje, razen če družba TAP Air Portugal nima na voljo slotov v ustreznem časovnem oknu. Poleg navedenih dveh posebnih ukrepov Komisija ugotavlja, da so potencialni prejemniki popravnega ukrepa spodbujeni k uporabi slotov za odpravo nepravilnosti za operacije na letališču, kar dodatno zmanjšuje tveganje, da bi bile zahteve za slote osredotočene na omejeno število jutranjih ur.

(314) Zato zaveza, ki jo je predlagala Portugalska, vsebuje določbe, ki koristno zmanjšujejo tveganje, da bi prenos slotov škodoval omrežju družbe TAP Air Portugal in njenemu prispevku k povezljivosti vozlišča v Lizboni, ne da bi neupravičeno omejevale dejavnosti prejemnika popravnega ukrepa.

(315) Kar zadeva finančni učinek prenosa 18 dnevnih slotov, je Komisija ocenila, ali bi družba TAP Air Portugal ob koncu prestrukturiranja obnovila sposobnost preživetja, kot je opredeljeno v točki 52 smernic za reševanje in prestrukturiranje ([89]), v primeru neugodnega scenarija, v katerem bi se poslovanje družbe TAP Air Portugal po prenosu slotov strukturno zmanjšalo v primerjavi s priglašenim načrtom prestrukturiranja. V ta namen je Komisija uporabila finančne napovedi za leto 2025, ki jih je Portugalska predložila v okviru analize občutljivosti, prilagojene tako, da sta v njih upoštevana ocenjeno zmanjšanje prihodkov ([90]), dobička pred obrestmi in davki ter neto dobička zaradi prenosa 18 slotov.

(316) Komisija je uporabila standardne preskuse za obnovo sposobnosti preživetja na podlagi kazalnikov donosnosti vloženega kapitala, donosnosti lastniškega kapitala, zadolženosti in kreditne sposobnosti. Na podlagi tega in kot je podrobno opisano v preglednici 3, je Komisija ugotovila, da bi družba TAP Air Portugal ob koncu obdobja prestrukturiranja:

(a) zagotavljala donosnost vloženega kapitala, ki bi bila nekoliko višja od (oportunitetnih) stroškov zbiranja dodatnega kapitala in dolga (preskus 1);

(b) zagotavljala ustrezno donosnost lastniškega kapitala, ki bi bila višja od (oportunitetnih) stroškov zbiranja dodatnega kapitala (preskus 2);

(c) obnovila svoj (pozitivni) lastniški kapital in dosegla veliko boljši položaj zadolženosti od sedanjega položaja podjetja v težavah (preskus 3) ter

(d) imela stopnjo kreditne sposobnosti, ki omogoča dostop do kapitalskih trgov brez potrebe po državni pomoči (jamstvu) (preskus 4).

([89]) V skladu s točko 52 smernic za reševanje in prestrukturiranje se dolgoročna sposobnost preživetja doseže, kadar upravičenec lahko zagotovi ustrezen pričakovani donos kapitala in je sposoben konkurirati na trgu na podlagi lastnih dosežkov.

([90]) Zmanjšanje prihodkov zaradi prenosa slotov ustreza primanjkljaju prihodkov zaradi izvajanja manjšega števila letov na kratke razdalje kot brez prenosa slotov. Ker so leti na kratke razdalje, ki jih izvaja družba TAP Air Portugal, povezani tudi z njenim svetovnim omrežjem, zmanjšanje prihodkov zajema izgubo neposrednih prihodkov od potnikov, prepeljanih na letih na kratke razdalje, in prihodkov od prestopanja potnikov, ki z letov na kratke razdalje prestopijo na lete na dolge razdalje.

Preglednica 3

Učinek prenosa 18 slotov na obnovo sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal

2025	**Načrt prestrukturiranja** *Brez prenosa slotov*	**Analiza občutljivosti** *Prenos 18 slotov*
Preskus sposobnosti preživetja 1: ROCE > WACC v višini 7,5 %–8 %; preskus 2: ROE > strošek lastniškega kapitala v višini 10,5 %–11 %		
ROCE (= (1–21 %) * EBIT/CE)	[…]	[…]
ROE (= neto prihodek/lastniški kapital)	[…]	[…]
Zadolženost in kreditna sposobnost: preskus 3 v težavah (podjetje v težavah), če je EBITDA/obresti < 1 *in* dolg/lastniški kapital > 7,5; preskus 4: dolg/EBITDA < 3–3,5		
Neto dolg/lastniški kapital	[…]	[…]
EBITDA/odhodki za obresti	[…]	[…]
Neto dolg/EBITDA	[…]	[…]

(317) Komisija je preskusila tudi, ali družba TAP Air Portugal v neugodnejših scenarijih (občutljivosti) ne bi potrebovala dodatne pomoči (npr. če bi bil neto prihodek še vedno pozitiven in možnost dostopa do finančnih trgov še vedno potrjena).

(318) Glede na navedeno Komisija po eni strani ugotavlja, da zaveza glede prenosa 18 slotov na lizbonskem letališču ne ogroža obnove sposobnosti preživetja družbe TAP Air Portugal.

(319) Po drugi strani Komisija priznava, da bi družba TAP Air Portugal ob koncu obdobja prestrukturiranja poslovala s pozitivno, vendar razmeroma nizko maržo (približno […] % leta 2025). Poleg tega bi bila njena raven zadolženosti, merjena glede na osnovni kapital, […]. Analiza občutljivosti temelji na izjemnih tržnih razmerah, kot so naraščajoči stroški goriva in inflacija, v njej pa se ne upošteva vpliv nepredvidljivih drastičnih pretresov pri povpraševanju, kot so tisti, ki so posledica pandemije, na sposobnost preživetja družbe TAP. Glede na to, da bi zmanjšanje dejavnosti družbe TAP Air Portugal, ki bi preseglo zmanjšanje v okviru njenega prestrukturiranja, nesorazmerno vplivalo na neto prihodke družbe TAP Air Portugal, lahko prenos več kot 18 slotov v najbolj neugodnih tržnih okoliščinah ogrozi njeno obnovo sposobnosti preživetja.

Sklep o zavezi glede prenosa slotov na lizbonskem letališču

(320) Glede na vse navedeno Komisija ugotavlja, da je zaveza, ki jo je predlagala Portugalska za omejitev izkrivljanja konkurence na lizbonskem letališču, kjer bo imela družba TAP Air Portugal po prestrukturiranju pomemben tržni položaj, v skladu s pogoji sprejemljivosti, določenimi v smernicah za reševanje in prestrukturiranje, in se bo izvajala v skladu z njimi.

(iv) Ocena prepovedi prevzemov in prepovedi oglaševanja

(321) Kar zadeva ukrepe v zvezi z ravnanjem, se Portugalska zavezuje k ukrepom iz točke 84 smernic za reševanje in prestrukturiranje, in sicer: (i) prepoved nakupa delnic v obdobju prestrukturiranja, razen kadar je to nujno potrebno za zagotovitev njene dolgoročne sposobnosti preživetja in če to odobri Komisija, ter (ii) opustitev oglaševanja državne podpore kot konkurenčne prednosti pri trženju svojih proizvodov in storitev (uvodna izjava 98). V skladu s točko 83 smernic za reševanje in prestrukturiranje se bo z navedenimi ukrepi zagotovilo, da „se pomoč uporabi samo za financiranje obnove dolgoročne sposobnosti preživetja ter da se ne zlorabi za podaljševanje resnih in vztrajnih izkrivljanj strukture trga ali za zaščito upravičenca pred zdravo konkurenco.“

(322) Zato Komisija meni, da so ukrepi za omejitev omejevanja konkurence primerni za zmanjšanje negativnih učinkov pomoči za prestrukturiranje.

6.4.2.7 Preglednost

(323) V skladu s točko 38(g) smernic za reševanje in prestrukturiranje morajo imeti države članice, Komisija, gospodarski subjekti in javnost enostaven dostop do vseh ustreznih aktov in zadevnih informacij o dodeljeni pomoči. To pomeni, da mora Portugalska spoštovati določbe o preglednosti iz točke 96 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija ugotavlja, da bo Portugalska ustrezne informacije objavila na spletnem mestu:

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

6.5 **Sklep o združljivosti**

(324) V skladu s členom 9(6) Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([91]) se sklep o zaključku formalnega postopka preiskave sprejme, čim so odpravljeni dvomi o združljivosti priglašenega ukrepa z notranjim trgom.

(325) Glede na navedeno Komisija ugotavlja, da so pomisleki, ki jih je izrazila v sklepu o začetku postopka, odpravljeni, negativni učinki pomoči za prestrukturiranje na sektor zračnega prevoza pa so omejeni, zlasti ob upoštevanju ukrepov za omejevanje izkrivljanja konkurence, katerih izvajanje bi morala zagotoviti Portugalska. Zato pozitivni učinki pomoči za prestrukturiranje na razvoj gospodarske dejavnosti zračnega prevoza, ki zagotavlja povezljivost Portugalske, in s tem povezanih dejavnosti v turističnem sektorju, ki imajo od tega koristi, pod pogojem, da Portugalska zagotovi izvajanje načrta prestrukturiranja, prevladajo nad preostalimi negativnimi učinki na konkurenco in trgovino, ki jima torej ne škodi v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom. Zaveze, ki jih je zagotovila Portugalska, je zato treba določiti kot pogoje za združljivost pomoči.

(326) Komisija zato v svoji splošni oceni ugotavlja, da je pomoč za prestrukturiranje skladna s členom 107(3), točka (c), PDEU, saj pospešuje razvoj zračnega prometa in z njim povezanih dejavnosti ter ne izkrivlja konkurence v obsegu, ki bi bil v nasprotju s skupnim interesom.

(327) Nazadnje, Komisija meni, da mora Portugalska redno poročati o izvajanju načrta prestrukturiranja vsakih šest mesecev do konca obdobja prestrukturiranja. V navedenih poročilih bodo navedeni zlasti datumi izplačil financiranja, ki ga je odobrila Portugalska, in lastnega prispevka upravičenke, razvoj v zvezi z zrakoplovi in zmogljivostjo flote družbe TAP Air Portugal, morebitna odstopanja od finančnih ali operativnih napovedi iz načrta prestrukturiranja glede prihodkov, obvladovanja stroškov in znižanja stroškov zaradi ukrepov prestrukturiranja ter prihodkov in popravnih ukrepov, ki jih je predvidela ali sprejela Portugalska ali upravičenka, kadar je to primerno –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Pomoč za prestrukturiranje, ki jo namerava Portugalska republika izvesti v korist gospodarske enote, ki jo zdaj izključno nadzira portugalska država ter ki jo sestavljata družbi Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A. in Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal ter vse njune nadzorovane hčerinske družbe, v obliki ukrepov v višini 2 550 milijonov EUR, je združljiva z notranjim trgom ob upoštevanju pogojev iz člena 2.

Člen 2

(1) Portugalska republika zagotovi, da družba Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal ali njune hčerinske družbe v ustreznih rokih v celoti izvedejo ukrepe, vključene v načrt prestrukturiranja, kot je opisan v tem sklepu.

([91]) Uredba Sveta (EU) 2015/1589 z dne 13. julija 2015 o določitvi podrobnih pravil za uporabo člena 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije (UL L 248, 24.9.2015, str. 9).

(2) Portugalska republika zagotovi, da družba Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal ali njune hčerinske družbe v ustreznih rokih iz načrta prestrukturiranja v celoti izvedejo ukrepe za omejitev izkrivljanja konkurence, opisane v tem sklepu, in sicer:

(a) popolno odprodajo deleža v družbah SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. in Catering de Portugal, S.A;

(b) omejitev flote družbe Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal na največ [90–100] zrakoplovov;

(c) ponudbo za prenos osemnajstih dnevnih slotov na lizbonskem letališču;

(d) odpoved nakupu delnic v drugih podjetjih, razen kadar je to nujno potrebno za zagotovitev dolgoročne sposobnosti preživetja družbe Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal ali njunih hčerinskih družb in v tem primeru pod pogojem, da Komisija odobri nakup, ter

(e) opustitev oglaševanja državne podpore kot konkurenčne prednosti pri trženju svojih proizvodov in storitev.

(3) Portugalska republika Komisiji vsakih šest mesecev od datuma sprejetja tega sklepa do konca obdobja prestrukturiranja 31. decembra 2025 redno poroča o izvajanju načrta prestrukturiranja. V navedenih poročilih bodo navedeni zlasti datumi dejanskih izplačil financiranja, ki ga je odobrila država, in lastnega prispevka upravičenke, razvoj v zvezi z omrežjem, tržnim položajem, zrakoplovi in zmogljivostjo flote družbe Transportes Aéreos Portugueses S.A. – TAP Air Portugal, morebitna odstopanja od finančnih ali operativnih napovedi iz načrta prestrukturiranja glede prihodkov, obvladovanja stroškov in znižanja stroškov ter dobička, doseženega z ukrepi prestrukturiranja, in popravnih ukrepov, ki jih je predvidela ali sprejela Portugalska republika ali upravičenka, kadar je to primerno.

Člen 3

Portugalska republika v dveh mesecih od uradnega obvestila o tem sklepu obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih sprejela za uskladitev s tem sklepom.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Portugalsko republiko.

V Bruslju, 21. decembra 2021

Za Komisijo
Margrethe VESTAGER
članica Komisije