KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/763

av den 21 december 2021

Om det statliga stöd SA.60165- 2021/C (f.d. 2021/N) som Portugal planerar att genomföra till förmånför TAP SGPS

(delgivet med nr C(2021)9941)

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

med beaktande av det beslut genom vilket kommissionen beslutade att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, vad gäller stöd SA.60165 (2021/C) ([1]),

efter att ha uppmanat berörda parter att lämna sina synpunkter i enlighet med ovannämnda artikel ([2]), med beaktande av deras synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 10 juni 2021 anmälde Portugal sina planer att med stöd av riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (*riktlinjerna för undsättning och omstrukturering*) ([3]) bevilja statligt stöd på 3,2 miljarder euro som omstruktureringsstöd till den ekonomiska enhet som för närvarande kontrolleras fullständigt av den portugisiska staten och består av Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA (TAP SGPS) och dess nuvarande systerbolag Transportes Aéreos Portugueses, SA (*TAP Air Portugal*), inbegripet samtliga dotterbolag som de kontrollerar (skälen 8–14). Anmälan föregicks av ett undsättningslån till TAP SGPS på 1,2 miljarder euro, som kommissionen inte hade några invändningar emot i ett beslut av den 10 juni 2020 (*det ursprungliga beslutet om undsättningsstöd*) ([4]). Portugal verkställde och betalade ut undsättningslånet till TAP SGPS i juli 2020 och lämnade in en omstruktureringsplan för TAP SGPS den 10 december 2020. Anmälan åtföljdes av en uppdaterad version av omstruktureringsplanen och andra styrkande handlingar.

(2) Den 19 maj 2021 ogiltigförklarade tribunalen det ursprungliga beslutet om undsättningsstöd, men slog fast att verkningarna av ogiltigförklaringen av beslutet skulle skjutas upp till dess att kommissionen har antagit ett nytt beslut ([5]). Den 16 juli 2021 antog kommissionen ett nytt beslut om att inte invända mot undsättningsstödet ([6]), vilket gav upphov till en ny talan om ogiltigförklaring av beslutet ([7]).

([1]) Kommissionens beslut C(2021) 5278 final av den 16 juli 2021 i ärende SA.60165 (EUT C 317, 6.8.2021, s. 13).
([2]) EUT C 317, 6.8.2021, s. 13.
([3]) Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter* (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).
([4]) Kommissionens beslut av den 10 juni 2020 i ärende SA. 57369 (2020/N) Covid-19 – Portugal – Stöd till TAP (EUT C 228, 10.7.2020, s. 1).
([5]) Dom av den 19 maj 2021, Ryanair DAC/kommissionen, T-465/20, EU:T:2021:284. Tribunalen slog fast att kommissionen i det ursprungliga beslutet om undsättningsstöd inte hade lämnat en motivering i enlighet med artikel 296 i EUF-fördraget, och att den i synnerhet hade underlåtit att ange huruvida TAP SGPS ingick i en koncern i den mening som avses i punkt 22 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering Tribunalen beslutade att verkningarna av ogiltigförklaringen skulle skjutas upp under en period som inte fick överstiga två månader räknat från dagen för meddelandet av denna dom för det fall kommissionen beslutade att anta detta nya beslut med stöd av artikel 108.3 i EUF-fördraget och under ytterligare en rimlig tidsperiod om kommissionen beslutade att inleda det förfarande som föreskrivs i artikel 108.2 i EUF-fördraget.
([6]) Kommissionens beslut av den 16 juli 2021 i ärende SA 57369 – Undsättningsstöd till TAP SGPS (EUT C 345, 27.8.2021, s. 1).
([7]) Mål T-743/21, Ryanair/kommissionen, för närvarande anhängigt i tribunalen.

(3) Genom en skrivelse av den 16 juli 2021 underrättade kommissionen Portugal om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) avseende undsättningsstödet (*beslutet att inleda förfarandet*). Portugal inkom med sina synpunkter på beslutet genom skrivelser av den 19 och 27 augusti 2021.

(4) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning* ([8]). Kommissionen uppmanade övriga berörda parter att inkomma med synpunkter senast en månad från dagen för offentliggörandet.

(5) Kommissionen mottog 39 synpunkter från berörda parter inom tidsfristen som löpte ut den 6 september 2021. Den har översänt dessa synpunkter till Portugal, som getts tillfälle att bemöta dem. Genom en skrivelse av den 5 oktober 2021 inkom Portugal med sina synpunkter på de berörda parternas synpunkter.

(6) Genom en skrivelse av den 29 oktober 2021 begärde kommissionen kompletterande upplysningar om omstruktureringsplanen samt omstruktureringsstödet och finansieringen till stöd för denna, vilken Portugal besvarade den 16 november 2021. Kommissionen och de portugisiska myndigheterna höll videokonferenser rörande de konkurrensåtgärder som angavs i anmälan, och den 25 oktober 2021 begärde kommissionen även kompletterande upplysningar om den konkurrensmässiga strukturen på marknaden för lufttransporttjänster för passagerare till och från Lissabon, med uppdaterad information om ankomst- och avgångstider för de flygbolag som trafikerar flygplatsen. Portugal svarade den 2 och 8 november 2021 och inkom med kompletterande upplysningar den 16, 25, 27 och 30 november 2021 samt den 3 december 2021.

(7) Portugal samtyckte till att undantagsvis avstå från sina rättigheter enligt artikel 342 i fördraget jämförd med artikel 3 i rådets förordning nr 1/1958 ([9]), och till att detta beslut antas och meddelas på engelska i enlighet med artikel 297 i EUF-fördraget.

2. **BESKRIVNING AV STÖDET**

2.1 **Stödmottagare: ägarstruktur och rörelsedrivande dotterbolag**

(8) Mottagaren av omstruktureringsstödet är den ekonomiska enhet som för närvarande kontrolleras fullständigt av den portugisiska staten (skälen 11 och 12), som består av TAP SGPS och dess nuvarande systerbolag TAP Air Portugal, inbegripet samtliga dotterbolag som de kontrollerar. TAP SGPS är ett holdingbolag som bildades 2003, medan TAP Air Portugal bildades 1945 som Portugals nationella flygbolag. År 2017 kontrollerades TAP SGPS gemensamt av Parpública – Participações Públicas, SGPS, SA (*Parpública*), ett offentligt företag som förvaltar den portugisiska statens aktieinnehav, och två företag, HPGB SGPS, S.A ([10]) (HPGB) och DGN Corporation (DGN), varav de två senare bedriver sin verksamhet via konsortiet Atlantic Gateways SGPS, Lda. (AGW) ([11]). När kommissionen antog det ursprungliga beslutet om undsättningsstöd innehade Parpública 50 % och AGW 45 % av TAP SGPS aktier, medan de återstående 5 % av aktierna innehades av TAP SGPS anställda. Det ägarförhållandet ändrades i samband med genomförandet av den pågående undsättningen och omstruktureringen av TAP SGPS.

(9) När undsättnings- och omstruktureringsprocessen av TAP SGPS inleddes var TAP Air Portugal helägt av TAP SGPS och var dess största dotterbolag som stod för omkring 98 % av TAP SGPS omsättning. De portugisiska myndigheterna förklarar att fram till juni 2020 hade inga ändringar i TAP SGPS aktieägarstruktur övervägts, eftersom samtliga aktieägare i mottagaren var eniga om behovet av undsättning, att upprätthålla TAP Air Portugals verksamhet och om TAP SGPS bärkraft på lång sikt.

([8]) Se fotnot 1.

([9]) Rådets förordning nr 1 av den 15 april 1958 om vilka språk som skall användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen (EGT 17, 6.10.1958, s. 385).

([10]) HPGB, SGPS, SA har sitt säte i Lissabon och är verksamt inom företagsledningsbranschen. HPGB, SGPS, SA har […] anställda i Lissabon. Det finns […] företag i företagsfamiljen HPGB, SGPS, SA.

([11]) För närmare uppgifter om HPGB, DGN och AGW-konsortiet, se skälen 11–15 i kommissionens beslut av den 16 juli 2021 i ärende SA.57369, som nämns i fotnot 6.

(10) De portugisiska myndigheterna övervägde inte frågan om kontrollen av TAP SGPS förrän början av juli 2020 när det uppstod ett dödläge i förhandlingarna med AGW om genomförandet av avtalet om undsättningslån. […]. TAP SGPS var då nära ett finansiellt sammanbrott, vilket innebar att det var bråttom att genomföra undsättningsstödet, och de portugisiska myndigheterna beslutade att ingå ett privat avtal med AGW:s aktieägare för att köpa ut DGN:s aktieinnehav […]. […] det portugisiska finansministeriet (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) förvärvade TAP SGPS aktier direkt, som utgjorde 22,5 % av det aktiekapital i TAP SGPS som tidigare innehades av AGW. Till följd av detta har den portugisiska staten i dag, direkt och indirekt, en majoritetsställning som motsvarar 72,5 % av aktiekapitalet och respektive ekonomiska rättigheter i TAP SGPS (50 % via Parpública och 22,5 % via DGTF). HPGB hade tidigare en andel i AGW-konsortiet, inte direkt i TAP SGPS, men eftersom företaget har förvärvat AGW:s andel innehar det nu direkt en andel på 22,5 % i TAP SGPS.

(11) De portugisiska myndigheterna bekräftar att enligt det avtal om aktieinnehav som Portugal har ingått via DGTF […]. […] ([12]), […] ([13]). Eftersom den portugisiska staten kontrollerar över 72,5 % av aktiekapitalet […] har den fullständig kontroll över TAP SGPS.

(12) Sedan undsättningsstödet beviljades förändrades även TAP SGPS aktieinnehav i TAP Air Portugal när den portugisiska staten via DGTF tecknade sig för TAP Air Portugals kapitalökning på 462 miljoner euro ([14]). Från och med den 24 maj 2021 innehar staten, via DGTF, direkt omkring 92 % av TAP Air Portugals aktiekapital. TAP SGPS innehar för närvarande de återstående 8 %. TAP Air Portugal är ensam aktieägare av TAP Logistics Solutions, SA, ett bolag som bildades den 30 december 2019 för att bedriva fraktverksamhet och postbefordran.

(13) TAP SGPS äger andelar i följande företag tillhandahåller lufttransportrelaterade tjänster i Portugal och andra länder:

— 100 % i Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, SA (*Portugália*).

— 100 % i U.C.S.– Cuidados Integrados de Saúde, SA, ett företag som är verksamt inom hälso- och sjukvårdstjänster, vars största kund också är TAP Air Portugal.

— 100 % i TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, SA och 99,83 % i Aeropar Participações Lda., som båda agerar som holdingbolag.

— 78,72 % i TAP Manutenção e Engenharia Brasil, SA (*M&E Brasil*), som är verksamt inom flygplansunderhåll för TAP Air Portugal och tredje parter.

— 49 % (43,9 % direkt och 5,1 % via Portugália) i SPdH–Serviços Portugueses de Handling, SA (även kallat Groundforce Portugal), ett företag verksamt inom marktjänstbranschen i Portugal.

— 51 % i CATERINGPOR – Catering de Portugal, SA, som tillhandahåller cateringtjänster för luftfarten, och vars största kund är TAP Air Portugal.

(14) De ovan beskrivna förändringarna av kontrollen under undsättnings- och omstruktureringsprocessen påverkar inte att hänvisningar i detta beslut till det stödmottagande företag som gynnas av omstruktureringsstödet omfattar TAP SGPS och alla dess dotterbolag när undsättnings- och omstruktureringsprocessen inleddes från och med juni 2020, inklusive TAP Air Portugal, om inget annat anges. Hänvisningar till TAP Air Portugal omfattar alla TAP SGPS dotterbolag som bedriver luftfartsverksamhet, inklusive Portugália, om inget annat anges.

([12]) […].
([13]) […].
([14]) Kommissionens beslut C(2021) 2991 final av den 23 april 2021 i ärende SA.62304 (2021/N) – Portugal – Covid 19: Skadeersättning till TAP Portugal (EUT C 240, 18.6.2021, s. 1).

2.2 **Stödmottagare: huvudsakliga verksamheter inom luftfartssektorn**

(15) Inom ramen för stödmottagarens ekonomiska enhet är TAP Air Portugal verksamt inom flygtransport av passagerare och gods. Under 2019, före omstruktureringen, hade TAP Air Portugal en flotta på 108 flygplan, bland annat flygplan som användes enligt avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg med besättning (*wet lease agreement*), trafikerade 92 destinationer i 38 länder, flög över 17 miljoner passagerare och genomförde130 000 flygningar. Flygningarna genomfördes i synnerhet på reguljära linjer från flygplatser som Lissabon, Porto, Faro och fyra öar i Azorerna samt Madeira och även till internationella destinationer, bland annat flygplatserna […] i Europa (utanför Portugal, […] destinationer i Brasilien ([15]), […] i Afrika ([16]) och […] i Nordamerika under 2019 ([17]). TAP Air Portugal har främst strukturerat sin verksamhet kring Lissabons flygplats, som är dess huvudsakliga knutpunkt.

(16) Portugal hävdar att TAP Air Portugal är en viktig leverantör av förbindelser för passagerare och gods till, från och inom Portugal. Under 2019 var TAP Air Portugal det enda flygbolag som trafikerade […] av sina […] linjer under sommarsäsongen och […] av […] linjer under vintersäsongen. TAP Air Portugal spelar i synnerhet en central roll för Portugals förbindelser och förbindelserna med utlandsportugiser. TAP Air Portugal anses även utgöra en pelare i Portugals ekonomi, särskilt på grund av dess bidrag till utvecklingen av turismindustrin i Portugal.

(17) Andra flygbolag, särskilt europeiska, flyger passagerare och gods till Portugal, t.ex. Ryanair, som är det näst största flygbolaget med verksamhet i Portugal, Wizzair, easyJet, Lufthansakoncernens flygbolag (bland annat Brussels Airlines och Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair och IAG:s flygbolag (särskilt Vueling och Iberia).

2.3 **Orsaker till stödmottagarnas svårigheter och finansiella situation**

(18) Stödmottagarens nuvarande svåra situation har orsakats av såväl solvens- som likviditetsproblem, vilka förvärrades kraftigt av en akut likviditetsbrist till följd av covid-19-pandemin.

(19) För det första ackumulerade TAP SGPS […] miljoner euro […] mellan 2006 och 2015. Med tanke på flygtrafikens betydelse för TAP SGPS […].

(20) Under de senaste åren har TAP SGPS också haft extraordinära kostnader på grund av driftstörningar, som hindrade tillväxten och konkurrenskraften. […] miljoner […] euro […] ([18]) […], […] miljoner […] euro […], som orsakades av stora förseningar och inställda flyg samt en mycket hög valutaexponering till följd av verksamheten i Brasilien och Angola.

(21) Med tanke på att TAP Air Portugal fick in omkring […] % av intäkterna från TAP SGPS hade flygbolagets resultat för det andra en stor inverkan på holdingmoderbolagets finansiella situation. Efter privatiseringen av TAP SGPS 2015 ([19]) inledde TAP Air Portugal en omvandlingsprocess och hade haft tillväxt i verksamheten med […] % i ökade intäkter fram till 2019. Omvandlingsprocessen inriktades på […].

(22) Omvandlingsprocessens åtgärder genomfördes främst under 2018 och 2019, med leverans av […] bränsleeffektiva A339-flygplan, följt av en omvandling av produkter, försäljning och verktyg samt förbättringar av upphandlingar och system. På den operativa sidan utökade TAP Air Portugal sin verksamhet på mervärdesmarknader, t.ex. Brasilien och Nordamerika. Omvandlingsprocessen, särskilt nya in- och utfasningar av flottan fram till 2019, bidrog till att minska de totala kostnaderna per tillgänglig personkilometer ([20]). Processen medförde dock även höga engångskostnader i samband med […]. TAP Air Portugal var dessutom fortfarande mindre konkurrenskraftigt jämfört med andra flygbolag när det gällde arbetskraftskostnader och effektivitet.

([15]) […].
([16]) […].
([17]) […].
([18]) Flygbolag eller marktjänstoperatörer som agerar för flygbolags räkning får oregelbundna rörelsekostnader när en störning på resdagen eller dagen före resdagen innebär att kunden inte kan använda flygbiljetten.
([19]) Privatiseringen av 61 % av TAP SGPS aktiekapital genomfördes 2015. År 2017 köpte den portugisiska staten tillbaka delar av aktiekapitalet från AGW och ökade därmed sitt deltagande till 50 %.
([20]) Kostnad per tillgänglig personkilometer används för att mäta enhetskostnaden uttryckt i kontantvärde [eurocent per plats] för att trafikera varje plats per kilometer.

(23) Den 2 december 2019 avslutade TAP Air Portugal ett erbjudande på 375 miljoner euro i prioriterade obligationer utan säkerhet med femårig löptid samt med av regelbundna årliga kuponger på 5,625 % och en effektiv ränta på 5,75 % ([21]). Syftet med emissionen var att betala företagets allmänna omkostnader och delvis återbetala skulden samt förlänga skuldens genomsnittliga löptid. Emissionen tilldelades preliminärt kreditbetyget BB- (Standard & Poor's) och B2 (Moody's), dvs. under de fyra högsta kreditbetygen (*investment grade*). Flera månader tidigare, den 24 juni 2019, hade TAP Air Portugal emitterat 200 miljoner euro i obligationer med fyraårig löptid bestående av regelbundna årliga kuponger på 4,375 % ([22]). Beloppen och villkoren för de två emissionerna i juni och december 2019 skiljer sig åt, men det intresse som emissionerna ådrog sig visar att stödmottagaren kunde få tillgång till finansiering på marknaden med rimliga villkor före covid-19-utbrottet

(24) Omvandlingsprocessen avbröts till följd av de globala covid-19-pandemin och den ekonomiska kris som följde, vid en tidpunkt då TAP Air Portugal ännu inte hade lyckats minska sina kostnader i någon större utsträckning, särskilt inte arbetskraftskostnaderna, jämfört med konkurrenterna och i synnerhet lågprisflygbolag.

(25) Mot bakgrund av de aldrig tidigare skådade reserestriktioner och karantänbeslut som regeringen införde till följd av covid-19-utbrottet sänkte kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor's den 20 mars 2020 TAP Air Portugals kreditbetyg till ett långfristigt kreditbetyg på B- och utsikterna för det kortsiktiga likviditetsbetyget till CCC+. I samma tillkännagivande fastställde Standard & Poor's tillväxtutsikterna till 45 % för emissionen av obligationer på 375 miljoner euro. Den 19 mars 2020 sänkte även kreditvärderingsinstitutet Moody's TAP Air Portugals sannolikhet för fallissemang och kreditbetyg på företag till Caa1-PD respektive Caa1. Den 28 maj 2020 uppgick den årliga avkastningen fram till förfallodagen (december 2024) för de prioriterade värdepapperen på 375 miljoner euro som emitterades i december 2019 till 9,45 % på andrahandsmarknaden. Köpare av de obligationer som emitterats av TAP Air Portugal begärde i detta skede således en rabatt på säkerhetens nominella värde för att inneha obligationerna till förfall, så att de skulle få en avkastning på 9,45 %. De upplysningar som de portugisiska myndigheterna har lämnat bekräftar […] av TAP Air Portugals och stödmottagarens finansiella situation […] ([23]), […].

(26) TAP SGPS och TAP Air Portugals svårigheter hopade sig och ledde till en kraftig försämring av aktiepositionen. Vid utgången av 2019 redovisade TAP SGPS ett negativt eget kapital på […] miljoner euro, som ökade till […] miljarder euro 2020. TAP Air Portugal hade också en negativ aktieposition 2020 ([…] miljarder euro).

2.4 **Beskrivning av omstruktureringsplanen och omstruktureringsstödet**

(27) Omstruktureringsstödet bidrar till genomförandet av omstruktureringsplanen, som omfattar perioden från 2020 till utgången av 2025 (*omstruktureringsperioden*). Planen omfattar den ekonomiska enhet som för närvarande kontrolleras fullständigt av den portugisiska staten (skälen 11 och 12), som består av TAP SGPS och dess nuvarande systerbolag TAP Air Portugal, inbegripet samtliga dotterbolag som de kontrollerar.

2.4.1 *Omstrukturering av verksamheten*

(28) Omstruktureringsplanen syftar till att hantera grundorsakerna till TAP SGPS svårigheter och rekonstruera företaget till 2025. På grund av den betydelse som TAP Air Portugal hade i TAP SGPS balansräkning när de verksamheter som omfattades av omstruktureringsplanen hamnade i svårigheter, hänför sig de flesta driftsrelaterade kostnadsminskande och intäktsförbättrande omstruktureringsåtgärderna samt prognoserna i omstruktureringsplanen därför till TAP Air Portugal. Omstruktureringsplanen omfattar åtgärder som började genomföras från och med juni 2020 eller kommande åtgärder. De är strukturerade kring fyra åtgärdsområden: i) fokus på kärnstrategin, ii) justering av kapaciteten, iii) förbättring av driftskostnaderna, och iv) ökning av intäkterna. Åtgärdsområdena i den senaste uppdaterade versionen av TAP:s omstruktureringsplan beskrivs i underavsnitten 2.4.1.1–2.4.1.4.

([21]) Uttalande av den 22 november 2019: "TAP tillkännager priset 375 miljoner euro för 5,625 % prioriterade värdepapper med förfallotid 2024." Det fanns efterfrågan från investerarna, vilket innebar att emissionen till slut gav mer pengar (75 miljoner euro mer än det ursprungliga beloppet på 300 miljoner euro) och ett lägre pris (20 räntepunkter) än vad som ursprungligen planerades.

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

([23]) Vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar samt hyra. EBITDAR är ett mått som främst används för att analysera finansiell sundhet och resultat för företag som har genomgått omstrukturering under det gångna året.

2.4.1.1 Fokus på kärnstrategin

(29) Omstruktureringsplanen inriktas på kärnverksamheten, nämligen den luftfartsverksamhet som bedrivs via TAP Air Portugal och Portugália, samtidigt som man upphör med och avyttrar icke väsentliga verksamheter. Inom ramen för detta ska TAP SGPS enligt omstruktureringsplanen gradvis avveckla alla andra inkomstgenererande tjänsteverksamheter som företaget har tillhandahållit på marknaden genom att tre affärsgrenar säljs, avyttras eller avvecklas, enligt följande. För det första planerar TAP SGPS att avveckla sin andel i det brasilianska dotterbolaget som tillhandahåller flygplansunderhåll, M&E Brasil, […]. Den andra avyttringen rör […] i marktjänstföretaget Groundforce, […]. För det tredje planerar TAP SGPS att avyttra sin andel i cateringföretaget Cateringpor, […].

2.4.1.2 Justering av kapaciteten

(30) Åtgärderna för att justera TAP Air Portugals kapacitet går i huvudsak ut på att anpassa TAP Air Portugals flott och optimera TAP Air Portugals nät. Enligt flottplanen ska […]. Generellt sett syftar flottplanen för TAP Air Portugal till en mer enhetlig sammansättning av flottan 2025 samt till minskade driftskostnader på grund av lägre bränsleförbrukning och minskat underhållsbehov av de nya flygplanen.

(31) Vad gäller optimeringen av nätet ökas Lissabons roll som konnektivitetsnav enligt omstruktureringsplanen, vilket är avgörande med tanke på att TAP Air Portugals hemmamarknad är liten. Att fungera som konnektivitetsnav kommer att gynna strategin […]. […]. När det gäller optimering av nätet syftar åtgärderna bland annat till en mer kostnadseffektiv matchning av linjer och flygplan och nedskärningar på förlustbringande linjer och linjer med lågt konnektivitetsvärde. Under 2020 trafikerade TAP Air Portugal t.ex. […] färre destinationer än 2019 (från […] till […]), och ställde definitivt in planerna på att börja trafikera […] ytterligare linjer.

(32) När det gäller TAP Air Portugals ställning på Lissabons flygplats innebär minskningen av företagets flotta att även dess möjligheter att tillhandahålla lufttransporttjänster för passagerare minskar. Detta ifrågasätter dock inte den viktiga marknadsställning på sin knutpunkt, dvs. Lissabons flygplats, som företaget har för närvarande och förväntas ha i slutet av omstruktureringsperioden ([24]). Det finns två huvudsakliga skäl till att TAP Air Portugal kommer att behålla sin viktiga marknadsställning på Lissabons flygplats till 2025:

a) För det första försöker TAP Air Portugal som en del av omstruktureringsplanen att ytterligare koncentrera sig på kärnverksamhet, dvs. nav-och eker-trafiken på flygplatsen i Lissabon ([25]). Till följd av detta förväntas inte marknadsställningen och den konkurrensmässiga strukturen på flygplatsen förändras i någon nämnvärd utsträckning, även om TAP Air Portugal har minskat sina ankomst- och avgångstider med […] % ([…] i dagliga ankomst- och avgångstider) under Iata-säsongen vintern 2021/2022 jämfört med Iata-säsongen vintern 2019/2020, och trots att de två flygbolag som har flest ankomst- och avgångstider efter TAP Air Portugal (Ryanair och easyJet) preliminärt har lyckats öka sina ankomst- och avgångstider för Iata-säsongen sommaren 2022 jämfört med Iata-säsongen sommaren 2019 ([26]). De upplysningar som Portugal har inkommit med visar närmare bestämt att TAP Air Portugals ankomst- och avgångstider skulle utgöra [45–55] % av Lissabonflygplatsens totala kapacitet under Iata-säsongen sommaren 2022 och för de följande Iata-säsongerna, jämfört med [10–20] % och [5–10] % för Ryanair respektive easyJet. TAP Air Portugal skulle dessutom ha den absolut största flottan på Lissabons flygplats, med [90–100] flygplan under omstruktureringsperioden. Enligt Portugals uppskattningar skulle Ryanair ha fem flygplan med bas på Lissabons flygplats och easyJet fem ([27]).

([24]) Enligt kommissionens beslutspraxis utgör ett flygbolags ankomst- och avgångstider på en flygplats och flygbolagets kapacitetsbegränsningar ett mått på flygbolagets förmåga att konkurrera på marknaden för luftfartstjänster för passagerare från och till den flygplatsen (se t.ex. skäl 209 i kommissionens beslut C(2021) 2488 final av den 5 april 2021 i ärende SA.59913 (EUT C 240, 18.6.2021, s. 1), skäl 178 i kommissionens beslut C(2020) 4372 final av den 25 juni 2020 i ärende SA.57153 (EUT C 397, 20.11.2020, s. 1).

([25]) Detta innebär att antalet flygplatser med bas på Lissabons flygplats endast minskas marginellt jämfört med situationen före omstruktureringen. Under Iata-säsongen sommaren 2019 hade TAP Air Portugal en genomsnittlig flotta på omkring [90–100] flygplan med bas på Lissabons flygplats och [5–15] flygplan baserade på Portos flygplats. För Iata-säsongen sommaren 2022 skulle säsongsgenomsnittet vara omkring [90–100] flygplan med bas på Lissabons flygplats och [0–10] flygplan baserade på Portos flygplats. För åren 2023–2025 planerar TAP Air Portugal att utöka flottan med ett begränsat antal flygplan jämfört med 2022. Uppdelningen mellan den flotta som är baserad på Lissabons flygplats och den flotta som har sin bas på Portos flygplats är resultatet av fördelningen av antalet flygplan baserat på fördelningen av blocktimmar till verksamheten i Lissabon eller Porto. Alla TAP Air Portugals flygplan är formellt baserade på Lissabons flygplats, även om inte alla flygningar sker till eller från den flygplatsen. De resurser som krävs för verksamheten i Porto tillgodoses av roterande Lissabonbaserade flygplan, som även stannar över natten. TAP Air Portugal fördelar inte flygplan till någon annan flygplats som trafikeras av företaget.

([26]) Portugals inlaga av den 16 november 2021.

([27]) Portugals inlaga av den 8 november 2021.

b) För det andra förväntas Lissabons flygplats på grund av den förhållandevis starka om än bräckliga återhämtningen av passagerarefterfrågan under omstruktureringsperioden återgå till den kraftiga överbelastning [90–100] % som rådde på flygplatsen före covid-19-pandemin efter en period av snabb tillväxt för TAP Air Portugal och lågprisflygbolag. Detta innebär att de allvarliga kapacitetsbegränsningarna på Lissabons flygplats, som främst beror på att flygplatsen har en enda start- och landningsbana, under hela omstruktureringsperioden förväntas fungera som ett hinder för inträde eller expansion för TAP Air Portugals konkurrenter, eftersom en del av deras efterfrågan på tillträde till Lissabonflygplatsens infrastrukturtjänster inte tillgodoses.

2.4.1.3 Sänkning av kostnaderna

(33) Som ett led i omstruktureringsplanen planerar TAP Air Portugal minska driftskostnaderna genom tre åtgärder.

(34) För det första ska avtalen med flygplansleverantörer och flygplansuthyrare omförhandlas. TAP Air Portugal har avtalat en […] period […] med sina leverantörer enligt det ursprungliga avtalet, […], vilket innebär ett uppskov med betalningen på […] miljarder euro i kapitalutgifter till dess att omstruktureringsplanen har avslutats. TAP Air Portugal har dessutom lyckats spara likvida medel på […] miljoner euro genom omförhandlingar med uthyrare och […] miljoner euro i likvid behållning från försäljning och uthyrning av flygplan.

(35) Den andra lösningen för att minska rörelsekostnaderna är en uppsättning åtgärder för att minska tredjepartskostnaderna. För det första förväntar sig TAP Air Portugal besparingar på […] miljoner euro i bränslekostnader under affärsplanens löptid (varav […] miljoner euro […]) genom att använda nyare och mer energieffektiva flygplan, förbättra matchningen mellan linjer och flygplan och införa programvara för bränsleoptimering. För det andra planerar TAP kostnadsbesparingar på […] miljoner euro per år till […]. […]. För det tredje ska årliga besparingar på […] miljoner euro uppnås enligt omstruktureringsplanen genom omförhandlingar av avtal med leverantörer av vissa tjänster, […].

(36) Den tredje åtgärden till stöd för den planerade minskningen av TAP Air Portugals rörelsekostnader är nedskärningar av arbetskraftskostnader. Här förväntar sig företaget förväntar att erhålla …] miljoner euro i besparingar per år, vilket sammanlagt uppgår till omkring […] miljarder under omstruktureringsplanens löptid. För att uppnå dessa kostnadsbesparingar har TAP Air Portugal vidtagit följande åtgärder:

a) En minskning av personalstyrkan (i heltidsekvivalenter) med 1 200 anställda under 2020 och tidigt 2021, främst genom att inte förlänga tillfälliga anställningskontrakt, med en ytterligare minskning av personalstyrkan på 2 000 anställda 2021.

b) Företaget kommer dessutom att vidta åtgärder för att sänka lönerna, dra in automatiska lönehöjningar och upphäva kollektivavtalets bestämmelser för att öka produktiviteten och minska arbetskraftskostnaderna fram till 2024. Detta gäller för alla anställda enligt ”nödlägesavtal” med fackföreningarna, enligt följande:

   i) En övergripande minskning på 25 % för fasta löner över 1 330 euro mellan 2021 och 2023, och med 20 % år 2024 (denna minskning ökas upp till 50 % under 2021 och minskas gradvis till 35 % år 2024 för piloter). Kabinpersonalen och en särskild fackföreningsavdelning för mekaniker vid M&E godtog även en minskning på 15 % av arbetstiden under 2021, som gradvis minskas till 5 % för 2023, för att finansiera 750 heltidsekvivalenter och inte minska dem.

   ii) Upphävande av automatiska lönehöjningar, automatiska uppflyttningar till nästa lönegrad och flera ersättningskomponenter.

   iii) Minskning av antalet kabinbesättningsmedlemmar i varje plan till den kabinbesättning som minst krävs enligt flygplanets konstruktion.

c) TAP Air Portugal erhöll åtaganden från flera fackföreningar i nödlägesavtalet för att uppnå målen för arbetskraftskostnader 2025. Dessa mål ska antingen uppnås genom att nya kollektivavtal ingås eller, om förhandlingarna misslyckas, genom att de gällande kollektivavtalen sägs upp. I det senare fallet kommer arbetsbestämmelserna att inriktas på allmän arbetsrätt, som är betydlig mindre restriktiv än de gällande kollektivavtalen. […].

2.4.1.4 Ökning av intäkterna

(37) TAP Air Portugal förväntar sig att intäkterna kommer att öka med omkring […] miljoner euro per år vid ett stabilt tillstånd, dvs. när omstruktureringsplanen har slutförts, men räknar endast med […] miljoner euro (per år, vid ett stabilt tillstånd) i omstruktureringsplanen. De ökade intäkterna kommer främst från […].

2.4.2 *Översikt över omstruktureringskostnaderna och finansieringskällorna*

(38) Enligt omstruktureringsplanen kommer omstruktureringsåtgärderna leda till nettoomstruktureringskostnader som inte omfattas av de förväntade personalrelaterade kostnadsminskningarna eller andra intäkter, som uppskattas till […] miljarder euro fram till 2025. Merparten av omstruktureringskostnaderna på […] miljarder euro beror på den bristande kostnadstäckningen för perioden. Dessa kostnader måste täckas för TAP SGPS verksamheter för att undvika fallissemang eller att företaget inte kan behålla sin operativa licens. De återstående omstruktureringskostnaderna tillskrivs skuldåterbetalningar upp till ett belopp av […] miljoner euro, förvärv av nya flygplan till ett belopp av […] miljoner euro och […] miljoner euro i skadeersättning till anställda. Omstruktureringskostnaderna är netto stöd som anmälts före detta beslut i form av ersättning till TAP Air Portugal för skada som företaget lidit i samband med en exceptionell händelse till följd av offentliga begränsningar av luftfart enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget såsom anges i relevanta kommissionsbeslut ([28]).

(39) Enligt Portugal kan TAP SGPS på grund av den förvärrade finansiella situationen och covid-19-utbrottets allvarliga konsekvenser för sektorn och ekonomin för närvarande inte […] utan stöd från staten. TAP Air Portugal har trots detta säkrat […] miljoner euro […], som garanteras med […] % av Portugal, medan TAP Air Portugal ställer säkerhet för de återstående […] %, […]. Portugal anser att genomförandet av omfattande åtgärder som främjar det egna kapitalet bör ge TAP SGPS tillträde till kapitalmarknaderna från och med […], så att företaget kan anskaffa ytterligare medel från privata investerare.

(40) När den statligt garanterade finansieringen på […] miljoner euro och kapitalökningen har genomförts skulle TAP Portugal från och med […] kunna erhålla finansiering utan offentlig garanti på minst […] miljoner euro […]. Tillgången till finansiering på den privata marknaden undanröjer behovet av en ytterligare likviditetsbuffert i form av lånefinansiering med statlig garanti upp till […] miljoner euro, som ingick som en beredskapsbuffert i den ursprungliga anmälan av omstruktureringsstöd.

(41) Den totala statliga finansieringen, reviderad den 16 november 2021, omfattar eget kapital eller därmed likställt kapital som ska genomföras enligt följande:

a) Ett undsättningslån på 1,2 miljarder euro som ska omvandlas till eget kapital i samma nominella värde plus upplupen ränta på omkring […] miljoner euro 2021.

b) Ett belopp på […] miljoner euro för delen på […] % av lånet på […] miljoner euro som garanteras av staten vid […] %, ska beviljas vid utgången av […] och återbetalas […] genom ett kapitaltillskott från staten. Räntan på lånet kommer att ligga i linje med de rådande marknadsvillkoren vid tidpunkten för beviljandet ([…]), men kommer inte att överskrida den referensränta som fastställs enligt kommissionens meddelande om referensräntor ([29]).

c) Ett direkt kapitaltillskott på […] miljoner euro som ska verkställas av staten år […].

([28]) Kommissionens beslut av den 23 april 2021 i ärende SA.62304 (2021/N) – Portugal Covid 19: Skadeersättning till TAP Portugal (EUT C 240, 18.6.2021, s. 1), kommissionens beslut av den 21 december 2021 i ärende SA.63402 (2021/N) – Covid-19: skadeersättning till TAP II – ej offentliggjort – och ärende SA.100121 (2021/N) – Covid-19: skadeersättning till TAP III. De belopp som TAP Air Portugal erhållit som ersättning utgör en inkomst, vilken liksom trafikintäkter minskar de återstående kostnader som inte kan täckas av tidigare eller nuvarande trafikintäkter eller egna bidrag från mottagaren av omstruktureringsstödet, eller från t.ex. långivare eller leverantörer.

([29]) Meddelande från kommissionen om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor (EUT C 14, 19.1.2008, s. 6).

(42) Portugal har uppgett att åtgärderna skulle finansieras direkt från statsbudgeten ([30]), vilket kräver att genomförandeakter ingås, bland annat företagets godkännande av ändringar av aktiekapitalet, lån och lånegarantier.

(43) Det egna bidraget från TAP SGPS och från företagets olika bidragsgivare till omstruktureringskostnaderna kommer att uppgå till omkring […] miljarder, spritt över perioden 2020–2025. Det omfattar följande åtgärder:

a) Betalning av skadeersättning till anställda i samband med omstruktureringen – […]–[…] […] miljoner euro ([…] […] miljoner euro […].

b) Tredjepartsbidrag eller kostnadseffektivitetsåtgärder på sammanlagt […] miljoner euro, varav […] miljoner euro genomfördes redan 2021 och […] miljoner euro härrör från löpande avtal, bestående av följande:

i) Ett belopp på […] miljoner euro avseende flygplatstjänster, catering och service under flygningar (dvs. nya offertförfrågningar - RFP) vad gäller catering på utstationer, omförhandlingar med leverantörer angående catering på Lissabons flygplats, omförhandling av servicen ombordköp, omförhandling av städning, biljettförsäljning och andra flygplatstjänster).

ii) Ett belopp på […] miljoner euro avseende övervakning och utvärdering av flottan, dvs. omförhandling av köparspecifik utrustning och material samt rabatter).

iii) Ett belopp på […] miljoner euro avseende företagstjänster och fast egendom (dvs. omförhandling av parkerings- och medieavgifter, reklam och juridisk rådgivning osv.).

iv) Ett belopp på […] miljoner euro avseende it-tjänster (dvs. omförhandling av licenser, kommunikationsplattformar, it-stöd som läggs ut på underleverantörer osv.).

v) Ett belopp på […] miljoner euro avseende besättningens inkvartering och bränsle (dvs. omförhandlingar av transport och inkvartering på utstationerna).

c) Hyra av nya flygplan på minst […] miljoner euro enligt redan ingångna avtal, […];

d) Andra bidrag i samband med avveckling av tillgångar och omförhandlingar med tillverkare av originalutrustning på sammanlagt omkring […] miljoner euro, uppdelat enligt följande:

i) […] miljoner euro, […] […] miljoner euro.

ii) […] miljoner euro […].

iii) […] miljoner euro […].

e) Ny finansiering på […] miljoner euro, med eller förmedlad av […], nämligen

i) Ett lån på […] miljoner euro som inte garanteras av staten. TAP Air Portugal ställer säkerhet för […] miljoner euro av lånet.

ii) En ny skuld på […] miljoner euro med ett instrument värderat till […] miljoner […] euro […]. Denna nya skuld är beroende av de likviditetsbehov som kan uppstå och ersätter i praktiken den beredskapslikviditet som garanterades av staten till ett belopp av […] miljoner euro, som inte längre anses ha beviljats i form av omstruktureringsstöd ([31]);

f) Betalning av extra omkostnader i samband med avyttringen av dotterbolaget […] på […] miljoner euro ([…] % […], […] % […] % […]), […] ([32]).

g) Uppskjutande av återbetalning av ett utestående nominellt belopp på […] miljoner euro för två emissioner av obligationer (skäl 23) och syndikerade lån till följd av befrielser från åtaganden knutna till de respektive obligationerna och lånen. De befintliga fordringsägarna avstod från sin rätt till återbetalning från stödmottagaren […] ([…] miljoner […] euro, […] miljoner […] euro […] och miljoner […] euro). […].

(44) I sina inlagor av den 10 juni och den 16 november 2021 påpekar Portugal att alla dessa åtgärder i form av eget bidrag genomförs eller är på väg att genomföras. De grundas på bindande åtaganden som redan ingåtts med respektive parter, som har genomförts med interna instruktioner som ska verkställas. När det gäller de omstruktureringsåtgärder som berör personalstyrkan grundas kostnadsbesparingarna på nödlägesavtal som ingicks mellan TAP Air Portugal, Portugália och arbetstagarorganisationerna när de tidigare gällande kollektivavtalen upphävdes.

([30]) Statsbudgetlagar godkända under de år som omstruktureringsplanen gäller. När det gäller år 2021, se artikel 166 i lag nr 75-B/2020 av den 31 december 2020 om godkännande av statsbudgeten för år 2021.

([31]) […].

([32]) […].

(45) Vad beträffar ansvarsfördelningen uppger Portugal att TAP SGPS har ett totalt aktiekapital på […] miljoner euro, […]. För att säkerställa en korrekt ansvarsfördelning mellan stödmottagarens aktieägare kommer det totala aktiekapitalet att minskas till […] i TAP SGPS räkenskaper. Före denna minskning […] när det gäller förlusttäckning. Det bör noteras att […]. Efter den kapitalminskning och förlustabsorbering som avses ovan kommer den portugisiska staten via DGTF att teckna sig för en kapitalökning av TAP SGPS på omkring […] miljoner euro, vilket innebär att staten blir ensam aktieägare i TAP SGPS. TAP Air Portugal kommer dessutom att vara en direkt stödmottagare genom en kapitalminskning för förlusttäckningen, följt av ett kapitaltillskott. Den första stödåtgärden i form av omvandling till eget kapital av det befintliga undsättningslånet på 1,2 miljarder euro kommer att genomföras först efter förlusttäckningen och kapitalminskningen.

(46) I sin anmälan av den 10 juni 2021, som uppdaterades den 16 november 2021, tillstår Portugal att det egna bidraget utgör mindre än 50 % av de beräknade omstruktureringskostnaderna. I detta avseende framhåller Portugal att stödmottagaren under de rådande omständigheterna med osäkra utsikter för flygbranschen som drabbats hårt av de direkta och indirekta effekterna av covid-19-utbrottet, är […]. Portugal uppger att […]. Marknaderna för skuldfinansiering stängdes dock i stor utsträckning för flygbolag när covid-19-pandemin bröt ut, då finansinstituten i allmänhet drastiskt sänkte sina kreditgränser för luftfartssektorn.

(47) Portugal betonar omfattningen av de kostnadsbesparingsåtgärder som intressenterna i stödmottagaren har åtagit sig att genomföra och hävdar att sådana åtgärder utgör verkliga och faktiska källor till eget bidrag till omstruktureringsplanen, vilka Portugal anser vara ändamålsenliga och varaktiga. Portugal anser sammanfattningsvis att det egna bidraget är betydligt eftersom det motsvarar den högsta nivå som stödmottagaren kan åta sig under de särskilda omständigheterna mot bakgrund av covid-19-pandemin.

2.4.3 *Solvens och likviditetsbehov: eventuellt återställande av lönsamheten*

(48) Portugal lämnade finansiella prognoser i omstruktureringsplanens grundscenario, som anmäldes den 10 juni 2021 och ändrades den 16 november 2021. Prognoserna avser kärnan i TAP Air Portugals luftfartsverksamhet (som kommer att omfatta Portugália) enligt beskrivningen i avsnitt 2.4.1.1. Enligt dessa prognoser […]. När omstruktureringsplanen avslutas 2025 förväntar sig TAP Air Portugal att uppnå en avkastning på eget kapital på […] % och en avkastning på sysselsatt kapital på […] %.

(49) Vad gäller likviditetsprognoserna förväntar sig TAP Air Portugal att […]. Enligt de finansiella prognoserna beräknas andelen eget kapital och nettoskuldsättningsgraden att uppgå till […] och till […] % respektive […] 2025. Prognoserna för nettoskuld i förhållande till vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar (EBITDA) minskar gradvis från […] år 2022 till […] år 2025.

Tabell 1

Finansiella prognoser enligt den omstruktureringsplan som anmäldes den 10 juni 2021 (grundscenario)

	Omstruktureringsperiod					
miljoner euro	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Intäkter	1 060	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Rörelseresultat	(965)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettointäkter	(1 230)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Nettoskuld	4 110	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Operativt kassaflöde	(244)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)
Eget kapital	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)	(…)

Källa: Uppgifter om företaget. Alla uppgifter avser TAP Air Portugal (inklusive Portugália).

(50) Det krävs kostnadsminskningar för att TAP Air Portugal ska återgå till lönsamhet, eftersom intäktsprognoserna följer återhämtningen av flygtrafiken. Kostnadsminskningarna härrör från de omstruktureringsåtgärder som beskrivs i avsnitten 2.4.1.1–2.4.1.3, genom vilka TAP Air Portugal räknar med att kunna minska kostnaden per tillgänglig personkilometer från […] eurocent år 2019 till […] eurocent år 2025. Beloppet […] eurocent i kostnad per tillgänglig personkilometer härrör främst från de omstruktureringsåtgärder som påverkar TAP Air Portugals största kostnadsposter 2019, nämligen bränsle ([…] eurocent 2019) och arbetskraft ([…] eurocent 2019). Vad gäller bränsle räknar TAP Air Portugal med besparingar på […] eurocent per erbjuden personkilometer utifrån antagandet att växelkursen och bränslepriset ligger i linje med marknadens rådande förväntningar enligt Bloomberg. Företaget ska också göra besparingar genom förvärv av mer bränsleeffektiva flygplan, bättre matchning mellan linjer och flygplan och införandet av programvara för bränsleoptimering (avsnitt 2.4.1.3). När det gäller arbetskraften räknar TAP Air Portugal med att åtgärderna för att minska heltidsekvivalenterna och omförhandlingar med personalen (avsnitt 2.4.1.3) ska ge besparingar på […] eurocent per erbjuden personkilometer.

(51) Enligt intäktsprognoserna ska den största delen av intäkterna komma från passagerarflygtrafiken, där intäkter från underhåll, frakt och postbefordran utgör cirka […] % av de sammanlagda intäkterna 2025. För att uppskatta intäkterna från passagerarflygtrafiken utgår TAP Air Portugal från antagandet att återhämtningstendensen ligger i linje med Iatas basprognoser (oktober 2020) ([33]), men med lägre flygtrafiknivåer per år. Medan Iata t.ex. uppskattar att flygtrafiken kommer att öka från 49 % år 2021 till 109 % år 2025 i förhållande till antalet flygpassagerare 2019, räknar TAP med […] % år 2021 och […] % år 2025. TAP Air Portugal räknar vidare med en avkastning på […] eurocent och en lastfaktor på […] % år 2025, vilket är lägre ([…] eurocent) respektive högre ([…] %) jämfört med värdena 2019. TAP Air Portugal räknar slutligen med intäktsökning till följd av åtgärderna i samband med frakt och sidoverksamheter enligt beskrivningen i avsnitt 2.4.1.4. Med beaktande av alla intäktskällor räknar TAP Air Portugal totalt sett med att intäkterna per tillgänglig personkilometer kommer att minska från […] eurocent 2019 till […] eurocent 2025.

(52) Den omstruktureringsplan som anmäldes den 10 juni 2021 innehöll ett negativt scenario baserat på en pessimistisk utvärdering av tre parametrar: bränslekostnad, efterfrågan och avkastning. Med negativa variationer för parametrarna i det negativa scenariot och för TAP Air Portugals operativa kassaflöde och rörelseresultat (EBIT) […] ändrar de pessimistiska antagandena endast resultatens storleksordning. Endast i det mest negativa scenariot, där samtliga tre berörda parametrar antas ha en negativ utveckling, […].

(53) Den 9 november 2021 lämnade Portugal uppdaterade finansiella prognoser för den anmälda omstruktureringsplanen. I den uppdaterade versionen av prognoserna beaktas den senaste utvecklingen på luftfartsmarknaden i förhållande till de anmälda prognoserna, särskilt de förbättrade utsikterna till återhämtning av trafiken ([34]) och de ökade flygbränslepriserna, med ett antagande om en ökning på […] % av trafikkostnaderna för att avspegla den senaste inflationsdynamiken. Dessa reviderade antaganden leder till ökade intäkter och ökade kostnader jämfört med de anmälda prognoserna. Rörelseresultatet […], men når […], dvs. […] miljoner euro i stället för […] miljoner euro enligt de anmälda prognoserna. På samma sätt blir nettoinkomsten positiv […] ([…] miljoner […] euro), […] miljoner […] euro. I […] skulle avkastningen på sysselsatt kapital uppgå till […], medan avkastningen på eget kapital skulle uppgå till […] % […] %.

2.5 **Preliminära slutsatser i beslutet om att inleda förfarandet**

(54) På grundval av de uppgifter som Portugal lämnade i anmälan av den 10 juni 2021 ansåg kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet att det anmälda statliga stödet till TAP SGPS utgjorde lagligt statligt stöd enligt artiklarna 107.1 och 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionen bedömde stödets förenlighet med den inre marknaden enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Den fann att flera förenlighetsvillkor i riktlinjerna vid första anblicken inte föreföll vara uppfyllda och beslutade därför att inleda ett formellt granskningsförfarande.

(55) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterade kommissionen preliminärt att stödmottagaren TAP SGPS var berättigad till omstruktureringsstöd, särskilt på grund av det ackumulerade negativa egna kapitalet, som ökade från […] miljoner euro i slutet av 2019 till […] miljard euro 2020. Kommissionen konstaterade även att omstruktureringsstödet var nödvändigt för att slutföra omstruktureringsplanen med lyckat resultat och att planen var lämpligt utformad för att lösa de likviditets- och solvensproblem som upptäckts.

([33]) Uppgifter om återhämtningen av efterfrågan på inrikestrafik i Europa och trafik från Europa till Nord- och Sydamerika, Afrika söder om Sahara och Nordafrika. *Källa:* Iata/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report*, oktober 2020.

([34]) Uppgifter om återhämtningen av efterfrågan på inrikestrafik i Portugal, trafik från Portugal till Europa och trafik från Portugal till Nord- och Sydamerika och Afrika enligt TAP:s passagerarvikter för 2019. *Källa:* Iata/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report*, oktober 2021.

(56) Kommissionen konstaterade att bedömningen, utifrån försiktiga antaganden, av förväntad vinst och avkastning på eget kapital på omkring […] % […] i slutet av omstruktureringsperioden styrkte Portugals argument att omstruktureringsplanen skulle säkra stödmottagarens långsiktiga lönsamhet och förbli stabil även i ett negativt scenario. Utan statligt ingripande skulle stödmottagaren, och därmed även TAP Air Portugal, oundvikligen försvinna från marknaden, vilket skulle orsaka sociala problem, negativa spridningseffekter för hela Portugals ekonomi – som är kraftigt beroende av turismsektorn – och störningar i en viktig tjänst som är svår att ersätta.

(57) Kommissionen hyste för det första tvivel angående stödets proportionalitet ([35]), och konstaterade att de flesta källor till eget bidrag kom från kostnadsminskningar, dvs. endast insparade kostnader utan ny finansiering från en marknadsinvesterare eller långivare, förutom nya avtal om flygplansleasing 2021. Kommissionen konstaterade att det egna bidraget i bästa fall endast skulle motsvara […] % av omstruktureringskostnaderna, och att det var oklart huruvida de minskade arbetskraftskostnaderna, som utgjorde mer än […] % av det egna bidraget, var tillåtliga. Vad gällde ansvarsfördelningskraven konstaterade kommissionen att ingen motivering hade lämnats till varför en delvis minskning av den skuld som bars av innehavarna av TAP SGPS obligationer inte var möjlig av principskäl.

(58) För det andra hyste kommissionen tvivel angående åtgärderna för att begränsa snedvridning av konkurrensen ([36]). Kommissionen konstaterade särskilt följande: i) Det var tveksamt om de föreslagna avyttringarna av vissa tillgångar som var knutna till förlustbringande verksamheter kunde anses utgöra åtgärder för att avhjälpa den snedvridande effekt på konkurrensen som stödet skapade, och huruvida de föreslagna avyttringarna av vissa tillgångar knutna till förlustbringande verksamheter i alla händelser var tillräckliga för att avhjälpa en sådan snedvridning, ii) de portugisiska myndigheternas åsikt att avyttringen av ankomst- och avgångstider var förhastad och onödig styrktes inte av en kvantitativ analys som visade att sådana avyttringar faktiskt skulle äventyra återställandet av TAP Air Portugals lönsamhet mot bakgrund av företagets starka ställning när det gällde ankomst- och avgångstider på den kraftigt överbelastade Lissabonflygplatsen, och iii) medan den totala flottkapacitet som beräknades för 2025 var lägre än före omstruktureringen, fanns det inget som gjorde det möjligt att kontrollera att den kapacitet som skapades i samband med förvärv av nya flygplan under omstruktureringsperioden inte skulle vara överdriven, och inga åtaganden hade gjorts om att bibehålla en lägre kapacitet under omstruktureringsperiodens löptid.

(59) Kommissionen konstaterade avslutningsvis att planen varade längre än fem år, medan prognoserna var osäkra gällande utvecklingen av efterfrågan vid utgången av 2025 i scenarier med stark stress, som skulle kunna kräva mer stöd ([37]).

3. **PORTUGALS SYNPUNKTER**

(60) Portugal inkom med sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet den 19 augusti 2021.

(61) Som en inledande anmärkning erinrar Portugal om det aldrig tidigare inträffade och allmänna stopp i trafiken som orsakades av covid-19-pandemin och de förödande och asymmetriska konsekvenser som pandemin fick för flygbolagen. Portugal påpekar att TAP Air Portugal gick med vinst på egen hand före pandemin och visade tydliga tecken på finansiell stabilitet. Portugal konstaterar avslutningsvis att den översyn av riktlinjerna för undsättning och omstrukturering som skulle ha genomförs till den 31 december 2020 sköts upp till följd av pandemin. Riktlinjerna för undsättning och omstrukturering är inte utformade för så exceptionella omständigheter som covid-19-pandemin, men lämnar ändå utrymme för en mer flexibel tillämpning av dess regler, särskilt när det gäller frågan om huruvida egna bidrag ska anses vara tillräckligt höga och lämpliga. Enligt Portugal motiverar de unika omständigheterna och utmaningarna kring covid-19-pandemin och dess effekter på TAP:s affärsmodell ett mer flexibelt synsätt jämfört med konventionella precedensfall av undsättning och omstrukturering i industrin. Den exceptionella situationen i samband med covid-19-pandemin kräver en sådan flexibel tillämpning av reglerna och principerna för undsättning och omstrukturering.

3.1 **Finansiella prognoser och återställande av lönsamhet**

(62) Portugal framhåller att prognoserna i omstruktureringsplanen grundas på tillförlitliga och försiktiga antaganden. Portugal betonar att medan nivåerna för 2019 överskrids redan 2024 enligt Iatas prognoser, sker återhämtningen till 2019 års nivåer inte förrän […] enligt efterfrågeprognoserna i planens grundscenario. Utgångsläget för ökningen av TAP Air Portugals intäkter är dessutom sämre under 2021 jämfört med passagerarprognoserna. Passagerarintäkterna för 2021 uppgår t.ex. till […] % av 2019 års nivåer jämfört med […] % för antalet passagerare.

([35]) Se skälen 83–88 i beslutet om att inleda förfarandet.
([36]) Se skälen 97–100 i beslutet om att inleda förfarandet.
([37]) Se skälen 74 och 75 i beslutet om att inleda förfarandet.

(63) Portugal lyfter fram TAP Air Portugals smidiga kapacitetsfördelning. Företaget lyckades omfördela sin kapacitet till ej tillgodosedd efterfrågan och kompenserade flygningarna till och från Brasilien med en starkare återhämtning i flygningarna till Afrika. Det har också aktivt ersatt större flygplan med mindre när lastfaktorerna var låga, och hade byggt om passagerarplan till fraktplan osv. Den smidiga kapacitetsfördelningen och den flexibla driften kombinerat med en sträng kostnadskontrollpolicy ledde till en lägre avbränningstakt än förväntat i omstruktureringsplanen, trots det värre efterfrågescenariot (TAP Air Portugals rörelseresultat under första halvåret 2021 var t.ex. […] miljoner euro bättre än planens prognoser).

(64) Portugal påpekar att TAP Air Portugal räknade med intäkter per tillgänglig personkilometer som låg under historiska nivåer ([…] eurocent till 2025 jämfört med upp till […] eurocent 2018), och vad företaget för närvarande har lyckats åstadkomma (kompensera för en lägre passagerarvolym jämfört med omstruktureringsplanens passagerarantal). Portugal påpekar också att omstruktureringsplanen inte omfattar alla åtgärder som angavs i anmälan, dvs. upp till […] miljoner euro i ytterligare intäkter från förbättringar av processer och metoder, uppgraderingar av viktiga system och verktyg och ytterligare kostnadsminskningsinitiativ (t.ex. uthyrning av flottor, uppskov och framtida förhandlingsrundor efter godkännande).

(65) Vad gäller omstruktureringsperiodens varaktighet hävdar Portugal att många av åtgärderna i omstruktureringsplanen redan genomfördes från och med 2020, trots att omstruktureringsstödet beviljades först under sista kvartalet 2021. Det statliga ingripandet, som är avgörande för återställandet av TAP Air Portugals lönsamhet […], kommer därför att pågå kortare tid än fem år.

3.2 **Proportionalitet och begränsning av statligt stöd till vad som är absolut nödvändigt**

(66) I sin inlaga av den 16 november 2021 anger Portugal nya källor till eget bidrag, insisterar inte längre på att de minskade arbetskraftskostnaderna ska anses utgöra en källa till eget bidrag, lägger fram en ny uppdelning av omstruktureringskostnaderna och kommenterar åtgärderna för ansvarsfördelning.

3.2.1 *Nya källor till eget bidrag*

(67) Portugal angav följande nya källor till eget bidrag:

a) *Stöd från befintliga kreditgivare:* Portugal påpekar att TAP Air Portugal lyckades utverka stöd från befintliga kreditgivare. Till följd av covid-19-pandemin och den påföljande försämringen av vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar samt hyra har TAP Air Portugal […]. Företaget lyckades dock utverka undantag och kunde därmed undvika att säljoptioner och optioner om återbetalning i förväg utlöstes. Enligt Portugal utgör undantagen en form av ansvarsfördelning och eget bidrag, eftersom […] (skäl 43 g).

b) *Ny investerare och marknadsfinansiering:* Portugal påpekar att TAP Air Portugal har kontaktats av potentiella nya investerare som är intresserade av ett framtida förvärv av andelar och att företaget har förhandlat om ny finansiering (skäl 43 e).

c) *Ytterligare finansiering av flygplan:* Portugal har inkommit med bevisning för nya åtaganden om finansiering av flygplansleasing, som ökar nivån på sådan finansiering från […] miljoner euro till totalt […] miljoner euro (skäl 43 c).

3.2.2 *Minskning av arbetskraftskostnader*

(68) Vad gäller minskningarna av arbetskraftskostnader, vilka kommissionen hyste tvivel om, hävdade Portugal i stort att de bidrar till att minimera stödet och utgör ändamålsenliga och varaktiga bidrag från stödmottagarens fordringsägare som inte kan dras tillbaka. Portugal påpekar att arbetstagare enligt portugisisk lag utgör prioriterade fordringsägare i förhållande till arbetsgivarna, eftersom fordringar från arbetstagare betalas ut före eventuella andra garanterade eller prioriterade fordringar. Den minskning av arbetskraftskostnader som föreslås som egna bidrag, till ett belopp av […] miljoner euro, omfattar således sådana krediter. Portugal påpekar dessutom att TAP Air Portugal uppnådde dessa kostnadsminskningar genom förhandlingar och att företaget krävde att arbetstagarna skulle avstå från en del av sina framtida fordringar. De kan således likställas med avskrivning av skulder eller andra minskningar av kontraktskostnader från partner (t.ex. leverantörer eller leasegivare av flygplan), både vad gäller deltagandet i ansträngningen och som ett tecken på förtroende för stödmottagarens långsiktiga lönsamhet.

(69) Portugal tillstod att det egna bidraget normalt bör vara jämförbart med det beviljade stödet när det gäller effekterna på stödmottagarens solvens eller likviditetsställning, och att kostnadsminskningar inte utgör åtgärder som främjar det egna kapitalet, men anser att ett eget bidrag som inte har en jämförbar effekt med det beviljade stödet ändå är godtagbart mot bakgrund av de exceptionella omständigheterna. I sin inlaga av den 16 november 2021 tog Portugal dock inte längre med minskningar av arbetskraftskostnader bland stödmottagarens källor till eget bidrag till omstruktureringskostnaderna.

3.2.3 *Uppdelning och finansieringskällor för omstruktureringskostnaderna*

(70) Den 16 november 2021 inkom Portugal med en uppdelning av omstruktureringskostnaderna och respektive beräkningar och andelar av eget bidrag med beaktande av nya källor till eget bidrag, vilka redovisas enligt följande.

Tabell 2

Uppdelning och finansieringskällor för omstruktureringskostnader (avrundat till miljoner euro)

Omstruktureringskostnader		**Finansieringskällor**	**milj. euro**	**%**
		Eget bidrag		
Förvärv av nya flygplan	[…]	Skadeersättning till anställda	[…]	[…] %
Skuldåterbetalning	[…]	Omförhandlade kontrakt med tredje parter	(…)	[…] %
[…]	[…]	Hyra av nya flygplan	[…]	[…] %
Arbetskraft (skadeersättning)	[…]	Övriga bidrag	[…]	[…] %
Driftsförluster	[…]	Åtaganden knutna till obligationer och bankskulder (marknadsvärde)	[…]	[…] %
		Tillfällig likviditet ([…] % ej garanterad)	[…]	[…] %
		Ny bankskuld	[…]	[…] %
		Omkostnader M&E Brasil	[…]	[…] %
		Statligt stöd		
		Kapitaltillskott	[…]	[…] %
		Tillfällig likviditet ([…] % säkerhet)	[…]	[…] %
		Belopp i eget bidrag	[…]	[…] %
		Belopp i omstruktureringsstöd	[…]	[…] %
		TOTAL FINANSIERING	(…)	

(71) Portugal påpekar att bidrag under 50 % av omstruktureringskostnaderna redan har godtagits i andra ärenden rörande omstruktureringsstöd inom luftfartssektorn ([38]) och att covid-19-pandemin utgör en exceptionell omständighet, vilket kommissionen bekräftar i den tillfälliga ramen för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19 ([39]) (*den tillfälliga ramen*). Portugal hävdar därför att det reviderade egna bidraget är betydande mot bakgrund av den rådande osäkerheten inom luftfartssektorn till följd av covid-19-pandemin.

([38]) Kommissionens beslut av den 9 juli 2014 i ärende SA.34191 – Påstått stöd till Air Baltic (EUT L 183, 10.7.2015, s. 1) och kommissionens beslut av den 27 juni 2012 i ärende SA.33015 – Air Malta (EUT L 301, 30.10.2012, s. 29).

([39]) Meddelande från kommissionen *Tillfällig ram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19* (C/2020/1863, EUT C 91I, 20.3.2020, s. 1), senast ändrad genom kommissionens meddelande *Sjätte ändringen av den tillfälliga ramen för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19 och ändring av bilagan till meddelandet från kommissionen till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på kortfristig exportkreditförsäkring*, (C/2021) /8442 final av den 18 november 2021 (EUT C 473, 24.11.2021, s. 1).

3.2.4 *Ansvarsfördelning*

(72) Portugal upprepar att ansvarsfördelningen inom TAP SGPS kommer att säkerställas via aktieägarnivån. TAP SGPS förluster redovisas fullständigt i koncernredovisningen för 2020 och motsvarar ett totalt belopp av negativt eget kapital på […] miljoner euro. Efter godkännandet av omstruktureringsplanen kommer det totala beloppet på […] miljoner euro […] att minskas till […] i TAP SGPS redovisning. Före detta […] när det gäller förlusttäckning.

(73) Portugal förklarar vidare att TAP SGPS, såsom planeras i omstruktureringsplanen, måste återgå till utlåningsmarknaderna så snart som möjligt. De förluster som påförs fordringsägarna kommer att ha en negativ inverkan på TAP SGPS eventuella framtida försök att anskaffa medel från den privata sektorn, även om säkerhet ställs för medlen. Kreditmarknadsdeltagarna kommer att anse att TAP SGPS faktiskt befinner sig i en fallissemangssituation vilket kommer att leda till att kreditvärderingsinstituten omedelbart sänker kreditbetyget till den sämsta kreditkategorin. Detta skulle i sin tur leda till att bankerna avstår från framtida förbindelser med företaget. Portugal anser avslutningsvis att det faktum att kreditgivarna har avstått från vissa rättigheter enligt de berörda låneavtalen/skuldemissionerna (skäl 43 g) bör anses utgöra en form av ansvarsfördelning enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

3.3 **Åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen**

(74) När det gäller avyttring av tillgångar, kapacitetsminskning och närvaro på marknaden anger Portugal i den omstruktureringsplan som anmäldes den 10 juni 2021 att TAP SGPS andelar i icke-kärnverksamheter ska säljas, dvs. Groundforce, M&E Brasil och Cateringpor. Vad beträffar en eventuell överföring av ankomst- och avgångstider ansåg Portugal dock inledningsvis att i TAP Air Portugals fall skulle ett åtagande att ge upp ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats vara förhastat och sannolikt onödigt för att säkerställa en effektiv konkurrens, eftersom det skulle kunna äventyra konnektiviteten och företagets navmodell, och eventuellt även återställandet av dess lönsamhet. Under det formella granskningsförfarandet lämnade Portugal ytterligare argument, klargöranden eller närmare beskrivningar av åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen. De föreslagna åtgärderna har följande slutgiltiga form.

3.3.1 *Avyttring av innehav i verksamheter som är vertikalt integrerade med luftfartsverksamhet*

(75) Portugal hävdar att Groundforce tidigare har varit lönsamt, med en nettoinkomst på […] miljoner euro och […] miljoner euro i intäkter 2019, men att företaget drabbades hårt av covid-19-krisen. Groundforce förlorade […] miljoner euro i intäkter 2020 jämfört med 2019 och […]. Till följd av dessa svårigheter inleddes ett kontrollerat insolvensförfarande avseende Groundforce, som kommer att leda till att företaget omstruktureras eller likvideras. I detta sammanhang har flera ledande marktjänstleverantörer i Europa redan visat sitt intresse för Groundforce.

(76) Cateringpor är ett cateringföretag som bildades 1994. Företaget är TAP SGPS huvudsakliga cateringleverantör, och TAP SGPS är också majoritetsaktieägare i Cateringpor (med en andel på 51 %) och en viktig intäktskälla för företaget ([…] % av intäkterna 2019). Företaget har tidigare varit lönsamt, med nettoinkomster på […] miljoner euro och nettointäkter på […] miljoner euro 2019. Liksom Groundforce drabbades Cateringpor dock av covid-19-krisen, vilket ledde till en minskning på […] % av antalet levererade måltider och en minskning av nettoinkomsten på […] miljoner euro jämfört med 2019. För att hantera dessa svårigheter inledde Cateringpor en omstruktureringsprocess som fortfarande pågår […]. När omstruktureringsprocessen har avslutats planerar TAP SGPS att […] % […]. Enligt prognoserna […] miljoner […] euro.

(77) M&E Brasil en leverantör av underhålls-, reparations- och översynstjänster med säte i Brasilien, vars majoritetsaktieägare är TAP SGPS. M&E Brasil tillhandahåller underhållstjänster för bredkroppade flygplan till TAP SGPS, som utgjorde […] % av företagets intäkter 2019. […] har varit […], trots […]. Covid-19-krisen förvärrade företagets svårigheter. Intäkterna 2020 (omkring […] miljoner euro) krympte till hälften jämfört med intäkterna 2019 (miljoner […] euro) […] ([…] miljoner […] euro […], miljoner […] euro […]). […] miljoner euro […].

(78) Eftersom de ovannämnda avyttringarna betydligt kommer att minska TAP Air Portugals vertikalt integrerade verksamheter, som är sidoverksamheter till luftfartsverksamheten, anser Portugal att de utgör tillåtliga åtgärder för att begränsa snedvridning av konkurrensen enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

3.3.2 *Minskning och frysning av flygplansflottan*

(79) Omstruktureringsplanen omfattar även en kapacitetsminskning till följd av neddragningar av flottan, rationalisering av nätet och justeringar av efterfrågeminskningen. TAP Air Portugal har redan minskat flottan från 108 till [90–100] flygplan till februari 2021. Portugal har gjort åtagandet att TAP Air Portugals flotta under omstruktureringsplanens löptid och fram till och med 2025 inte kommer att överstiga [90–100] flygplan.

3.3.3 *Frigörande av ankomst- och avgångstider*

(80) Mot bakgrund av i synnerhet TAP Air Portugals stora innehav av ankomst- och avgångstider på den kraftigt överbelastade Lissabonflygplatsen (skäl 32) ([40]) anser kommissionen i detta beslut att TAP Air Portugal kommer att ha en betydande marknadsställning för tillhandahållande av passagerarflygtrafik på Lissabons flygplats efter omstruktureringen.

(81) I detta avseende lämnade Portugal den 3 december 2021 ett ytterligare strukturellt åtagande om att ytterligare minska stödets snedvridande effekter på konkurrensen om tillhandahållandet av passagerarflygtrafik på linjer till eller från Lissabons flygplats, där TAP Air Portugal förväntas behålla en betydande marknadsställning efter omstruktureringen.

(82) Portugal gjorde närmare bestämt åtagandet att TAP Air Portugal ska överföra ett paket med upp till 18 dagliga ankomst- och avgångstider (sommar och vinter) till ett annat flygbolag (en faktisk eller potentiell konkurrent) för att det flygbolaget ska kunna etablera en ny bas ([41]) eller utöka sin befintliga bas på Lissabons flygplats (*den part som tar på sig åtagandet*) ([42]).

(83) De ankomst- och avgångstider som TAP Air Portugal tillhandahåller till den part som tar på sig åtagandet vid tidpunkten för undertecknandet av avtalet om överföring av ankomst- och avgångstider skulle motsvara de ankomst- och avgångstider som denna part begär inom +/– 20 minuter för kortdistansflygningar och inom +/– 60 minuter för långdistansflygningar. Om TAP Air Portugal inte har ankomst- och avgångstider inom det relevanta tidsfönstret skulle TAP Air Portugal erbjuda sig att överföra de ankomst- och avgångstider som ligger närmast de tider som den part som tar på sig åtagandet har begärt.

(84) Genom ett undantag skulle TAP Air Portugal inte vara skyldigt att överföra

a) mer än en ankomst- och avgångstid före kl. 8.00 (lokal tid) per flygplan som den part som tar på sig åtagandet har baserat på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider,

b) mer än hälften av åtagandets totala antal kompensationsankomst- och avgångstider före kl. 12.00 lokal tid), och

c) fler ankomst- och avgångstider före kl. 20.00 (lokal tid) än åtagandets totala antal kompensationsankomst- och avgångstider, minus en ankomst- och avgångstid per flygplan som den part som tar på sig antagandet har baserat på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstiderna för kortdistansflygningar.

(85) Vid begäran om mer än en ankomst- och avgångstid per baserat flygplan före kl. 8.00 (lokal tid), mer än hälften av åtagandets totala antal kompensationsankomst- och avgångstider före kl. 12.00 (lokal tid), eller fler ankomst- och avgångstider före kl. 20.00 (lokal tid) än åtagandets totala antal kompensationsankomst- och avgångstider, minus en ankomst- och avgångstid per flygplan som den part som tar på sig antagandet har baserat på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstiderna för kortdistansflygningar, skulle TAP Air Portugal erbjuda den part som tar på sig antagandet de närmaste ankomst- och avgångstiderna efter kl. 8.00 (lokal tid), efter kl. 12.00 (lokal tid) respektive efter kl. 20.00 (lokal tid).

(86) Ankomst- och avgångstiderna måste i möjligaste mån göra det möjligt för den part som tar på sig antagandet att rotera flygplansturerna, med beaktande av partens affärsmodell och kapacitetsbegränsningar.

(87) Portugal har gjort åtagandet att TAP Air Portugal inte ska återförvärva de avyttrade ankomst- och avgångstiderna från den part som tar på sig åtagandet.

([40]) En sådan kombination av faktorer (många ankomst- och avgångstider på en kraftigt överbelastad flygplats som används som bas) råder inte på någon annan flygplats i EU till eller från vilken TAP Air Portugal tillhandahåller passagerarflygtrafik.

([41]) En bas innebär att flygplan parkeras över natten på flygplatsen och att de flygplan som är baserade där används för att trafikera flera linjer från flygplatsen. För kortdistansflygningar innebär detta att flygplanets första rörelse per dag är avgång från Lissabons flygplats och att den sista rörelsen är ankomst till Lissabons flygplats.

([42]) Såsom förklaras närmare i skäl 88 måste de eventuella parter som tar på sig åtagandet åta sig att basera de flygplan som använder de ankomst- och avgångstider som har överförts från TAP Air Portugal på Lissabons flygplats. Kravet att trafikera en ny eller utökad bas på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider motiveras av det relativa konkurrenstryck som baserade och icke-baserade flygbolag utövar på traditionella flygbolag.

(88) Det flygbolag som tar på sig åtagandet måste uppfylla följande krav:

a) Inneha en operativ licens som har utfärdats av en EU-medlemsstat eller ett EES-land.

b) Vara oberoende i förhållande till och inte ha någon anknytning till TAP Air Portugal.

c) Inte vara föremål för konkurrensåtgärder efter att ha beviljats ett covid-19-rekapitaliseringsinstrument på över 250 miljoner euro.

d) Åta sig att trafikera sina linjer med de flygplan som flygbolaget har baserat på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider fram till det att omstruktureringsplanen har slutförts. Parter som är villiga att ta på sig åtagandet ska i sina förslag ange det antal flygplan som ska stationeras på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. ([43]) När det gäller åtagandet att basera flygplan med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider måste den potentiella part som tar på sig åtagandet åta sig att följa tillämplig arbetsrätt på EU- nivå och nationell nivå såsom den tolkas av de berörda EU-domstolarna ([44]).

(89) Den part som tar på sig åtagandet ska godkännas av kommissionen enligt ett öppet och icke-diskriminerande urvalsförfarande (förslagsinfordran).

(90) Kommissionen bistås av en övervakningsförvaltare som utses direkt efter antagandet av detta beslut.

(91) Förslagsinfordran offentliggörs av övervakningsförvaltaren i tillräckligt god tid innan det allmänna förfarandet för fördelning av ankomst- och avgångstider för varje Iata-säsong inleds till dess att kommissionen godkänner en part som tar på sig övertagandet, och ges lämplig publicitet.

(92) Kommissionen bistås av övervakningsförvaltaren i bedömningen av förslagen. Kommissionen kan förkasta förslagen om de inte är trovärdiga ur ekonomisk eller operativ synvinkel eller om de inte är förenliga med EU:s konkurrenslagstiftning.

(93) I händelse av konkurrerande förslag prioriterar kommissionen, i fallande ordning, parter som är villiga att på sig åtagandet, som i) tillhandahåller den största platskapaciteten med avseende på de stationerade flygplan som använder åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider, från det att trafiken inleds till dess att omstruktureringsplanen har slutförts, och ii) flyger direkt till flest destinationer med de stationerade flygplanen med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider, från det att trafiken inleds till dess att omstruktureringsplanen har slutförts (direkta förbindelser, utan hänsyn till turtätheten).

(94) Om kommissionen utifrån de två kriterierna bedömer flera förslag på samma eller liknande sätt (lika bud) prioriterar den det förslag som TAP Air Portugal anser vara bäst (som får tillämpa kriterier efter eget val, förutsatt att de är transparenta).

(95) Kort efter kommissionens bedömningsbeslut ingår TAP Air Portugal ett avtal om överföring av ankomst- och avgångstider med den part som erbjudit att ta på sig åtagandet, som har bekräftat att den avser att etablera eller utöka sin bas på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. Avtalet ska granskas av övervakningsförvaltaren och godkännas av kommissionen.

(96) TAP Air Portugal kommer att överföra ankomst- och avgångstiderna till den part som tar på sig åtagandet utan kostnad enligt artikel 8b i rådets förordning (EEG) nr 95/93 ([45]) (*förordningen om ankomst- och avgångstider*).

([43]) Kommissionen kommer att bedöma den operativa och finansiella trovärdigheten hos de förslag som lämnas in av parter som är villiga att ta på sig åtagandet, inbegripet en affärsplan för trafiken av de flygplan som ska stationeras på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. För att bli godkänd som den part som tar på sig åtagandet måste flygbolaget visa att affärsplanen för dess nya eller utökade bas i Lissabon är operativt och finansiellt trovärdig. För att undanröja alla tveksamheter är åtagandet att använda det antal flygplan som stationeras på Lissabons flygplats med hjälp av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider inte ett villkor för deras faktiska överföring eller för hur den part som har tagit på sig åtagandet använder dem efter det att den har godkänts. När den part som har tagit på sig åtagandet har godkänts överförs åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider med andra ord utan villkor och parten kan använda dem som den vill.

([44]) Se t.ex. Nogueira, de förenade målen C-168/16 och C-169/16, EU:C:2017:688.

([45]) Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (EGT L 14, 22.1.1993, s. 1). Följande anges i artikel 8b i förordningen ”Inga ersättningskrav kan grundas på det faktum att den rätt till serier av ankomst- och avgångstider som avses i artikel 8.2 begränsas, inskränks eller upphävs genom andra bestämmelser i gemenskapsrätten, i synnerhet fördragets bestämmelser om lufttransporter. Denna förordning inverkar inte på offentliga myndigheters rätt att begära att ankomst- och avgångstider överförs från ett lufttrafikföretag till ett annat och att styra hur dessa fördelas med tillämpning av nationell konkurrensrätt, artiklarna 81 eller 82 i fördraget eller rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer. Sådana överföringar skall ske utan ekonomisk ersättning.”

(97) Ankomst- och avgångstiderna erbjuds för överföring fram till slutet av omstruktureringsperioden (utgången av 2025, se skäl 27). I vilket fall som helst ska ingen förslagsinfordran anordnas efter det att omstruktureringsperioden har avslutats.

3.3.4 *Förbud mot förvärv och reklam*

(98) Utöver avyttringen av tillgångar och åtgärderna för att minska kapaciteten och närvaron på marknaden har Portugal erbjudit åtaganden om att stödmottagaren ska avstå från i) att förvärva aktier i ett företag under omstruktureringsperioden, utom när det är nödvändigt för att säkerställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet, med förbehåll för kommissionens godkännande, och ii) avstå från att beskriva det statliga stödet som en konkurrensfördel när företaget marknadsför sina produkter och tjänster.

4. SYNPUNKTER FRÅN TREDJE PARTER

(99) Tredje parter inkom med 39 svar på uppmaningen att lämna synpunkter inom tidsfristen den 6 september 2021. Ytterligare fyra inlagor inkom efter tidsfristens utgång. De synpunkter som inkom i tid bestod av inlagor om sakfrågor från två direkta konkurrenter – Ryanair och euroAtlantic Airways (EAA) – och från affärspartner, t.ex. resebyråer, researrangörer eller sammanslutningar av dessa (13), stora hotellkedjor (1), biljettförsäljningskontor (2), leverantörer (1) och flygplatsledningar/flygkontrollorgan (2). Andra inlagor kom från statliga organ, såsom representationer för flera delstater i Brasilien och det brasilianska turismministeriet (8) samt från organ som främjar turism och kommersiella eller kulturella utbyten (10).

(100) Alla tredje parter utom de två direkta konkurrenterna stöder i allmänhet omstruktureringsstödet och bekräftar den viktiga roll som TAP Air Portugal spelar för Portugals förbindelser med unionen och andra regioner i världen samt för Portugals ekonomi.

4.1 **Synpunkter från konkurrenter**

4.1.1 *Ryanair*

Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse

(101) Ryanair instämmer inte i kommissionens preliminära konstaterande att omstruktureringsstödet bidrar till ett mål av allmänt intresse. Enligt Ryanairs åsikt finns det inga bevis för en risk för avbrott i en viktig tjänst som är svår att ersätta eftersom TAP Air Portugals tjänst ersätts av konkurrenter som går in i sådana fall. Ryanair tillhandahåller nämligen också förbindelser till destinationer utanför EU, t.ex. Israel, Turkiet och Ukraina. Ryanair uppgav även att det flyger till Marocko och Förenade kungariket från portugisiska flygplatser.

(102) Ryanair instämmer inte heller i uttalandet om att andra stora flygbolag inom EU som erbjuder interkontinentala förbindelser via Lissabon tillämpar ett nav- och ekersystem, och därför skulle överföra passagerare från Portugal till sina knutpunkter i andra medlemsstater i stället för att etablera ett ytterligare nav i Portugal. I detta sammanhang hävdar Ryanair att de viktiga långdistansdestinationerna (t.ex. New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubai) även trafikeras direkt från Lissabon av stora internationella flygbolag som American Airlines, Air Kanada, Delta Airlines, LATAM, United Airways och Emirates, medan TAAG Angola Airlines skulle erbjuda direktflyg mellan Lissabon och Luanda. Ryanair anser att det fortfarande skulle vara möjligt att flyga till dessa destinationer från Portugal utan att trafiken överförs eller transiteras via ett annat flygbolags nav, även om TAP Air Portugal lägger ner vissa långdistanslinjer.

(103) Enligt Ryanair trafikerar flera konkurrenter samma inrikeslinjer som TAP Air Portugal till de autonoma regionerna Madeira och Azorerna, andra portugisiskspråkiga länder och länder med utlandsportugiser samt andra länder både inom och utanför Europa. Utöver TAP Air Portugal skulle flera andra flygbolag trafikera linjer från Portugal och de autonoma regionerna Madeira och Azorerna, t.ex. Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores och Azores Airlines.

(104) I detta sammanhang hävdar Ryanair att även TAP Air Portugal skulle få konkurrens på sina inrikeslinjer från höghastighetståg eller linjetrafikbussföretag såsom Flixbus, vilka kan fortsätta att säkerställa förbindelserna i Portugal och dess regioner.

(105) Ryanair påpekar att företaget konkurrerar direkt med TAP Air Portugal om flyglinjer till ett stort antal avgångs- och ankomstorter. För att styrka sina åsikter lämnade Ryanair in bilagor med uppgifter om ”flyglinjer mellan portugisiska städer där Ryanair och TAP konkurrerade 2020” och ”TAP:s europeiska linjer och konkurrenter i mars 2021”. Ryanair hävdar att Ryanairkoncernen konkurrerade på 17 av de orter som TAP Air Portugal flög till och från under 2019, 29 under 2020 och 24 under 2021, vilket var många fler än något annat flygbolag. Ryanair inkom även med en studie ([46]) som utarbetats på dess begäran. I studien granskas omfattningen av och ursprunget för de största flygbolagens operativa licenser på ett antal stora europeiska marknader. Studien täcker den totala kapaciteten inom Europa som erbjöds 2014 och 2019 samt aktuella prognoser för 2021. I studien anges de viktigaste flygbolagens andelar under dessa år och den undersöker även de största marknadernas tillväxttakt under en femårsperiod mellan 2014 och 2019, de ledande flygbolagens bidrag till denna tillväxt och den totala tillväxten för de linjer som flygbolagen trafikerade under samma period. Samma undersökning upprepas för de två åren fram till 2021, enligt de nuvarande prognoserna. När det speciellt gäller Portugal visar studien att lågprisflygbolag svarade för 44,3 % av den ökade platskapaciteten mellan 2014 och 2019, medan andra flygbolag som inte hör till de ledande inhemska flygbolagen svarar för ytterligare 29,3 % tillväxt. Enligt studien stod de två ledande flygbolag som är etablerade i Portugal endast för 26,4 % av tillväxten under denna femårsperiod. Studien visar att lågprisbolagen även har tillhandahållit fler förbindelser under femårsperioden. De har utökat sina kombinerade nät med 199 nya linjer. Som en jämförelse har de två ledande portugisiska flygbolagen minskat antalet linjer med sammanlagt 12 linjer. När det gäller flygningar inom Europa, dvs. utrikesflygningar, är siffran +199 respektive –10. Denna skillnad skulle påstått vara en besvikelse för Portugals ledande flygbolag med tanke på att de kontrollerar 30 % av den totala marknaden och 65 % av inrikesflygmarknaden räknat i platskapacitet. Studien innehåller även en tabell som visar lågprisflygbolagens prognoser för att öka sin andel av den portugisiska marknaden under pandemin. I studiens sju slutsatser konstateras att tidigare stöd till traditionella ”flaggflygbolag” på nationell nivå varken har lett till ökad tillväxt eller ökad konnektivitet, och att det är de paneuropeiska lågprisflygbolagen som har skapat tillväxt och ökad konnektivitet på mer öppna marknader.

(106) Ryanair uppger vidare att Portugal är ett av Ryanairkoncernens expansionsmål. I detta sammanhang förklarar Ryanair att de linjer där Ryanairkoncernen konkurrerar direkt med TAP Air Portugal är ekonomiskt viktiga. Enligt uppgift konkurrerar Ryanairkoncernen och TAP Air Portugal direkt på internationella linjer till viktiga städer, bland annat London, Berlin, Dublin, Paris, Rom, Milano och Wien, som samtliga är ekonomiskt relevanta eftersom de anknyter Portugal till de största och mest välmående städerna i Europa. Ryanair och TAP Air Portugal skulle även konkurrera om inrikeslinjer mellan t.ex. Lissabon och Ponta Delgada och Lissabon och Terceira.

(107) När det gäller bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse hävdar Ryanair att det i beslutet om att inleda förfarandet inte förklaras varför TAP Air Portugal skulle vara ett företag med en viktig systembetingad roll, och påpekar att adjektivet ”systembetingad” inte ens används i beslutet. Ryanair anser att när de europeiska flygbolagen nu tar sig ur krisen kommer ett flygbolags förlorade kapacitet snabbt att ersättas av andra flygbolag som vill använda sin överskottskapacitet och effektivisera sin verksamhet.

(108) Ryanair anser vidare att även om vissa av TAP Air Portugals verksamheter har en verkligt systembetingad karaktär har kommissionen inte fastställt om sådana systembetingade verksamheter inte skulle kunna bibehållas genom nedskärningar av koncernen eller nedläggning av icke systembetingade eller förlustbringande verksamheter. Enligt Ryanair spelar andra flygbolag och transportleverantörer nämligen redan en viktig roll för Portugals och dess regioners förbindelser och kan tillhandahålla samma tjänst som TAP Air Portugal och ta över företagets trafik om det skulle försvinna från marknaden.

(109) Ryanair anser sammanfattningsvis att TAP Air Portugal håller på att ersättas av mer effektiva flygbolag som redan tjänar det berörda målet av gemensamt intresse. Omstruktureringen av företaget tjänar därför inte målet av gemensamt intresse eftersom den skulle äventyra denna process.

([46]) ”Lading market shares in key European passenger markets”, 10 augusti 2021, utarbetad i samband med Ryanairs överklagande av Europeiska kommissionens beslut av den 23 april 2021 om statligt stöd SA.62304 (2021/N) – Portugal – Covid-19: Skadeersättning till TAP Portugal, författare Mark Simpson, flygbolagsanalytiker vid Goodbody, Förenade kungariket.

TAP Air Portugals långsiktiga lönsamhet

(110) För det första klagar Ryanair över att skäl 73 och avsnitt 2.3.3 i beslutet om att inleda förfarandet, som handlar om TAP Air Portugals långsiktiga lönsamhet, är kraftigt redigerade och att alla finansiella uppgifter och omstruktureringsplanens kronologiska delmål har tagits bort. Ryanair menar att det därför inte är möjligt att lämna några detaljerade synpunkter på grund av bristande information. Ryanair framför dock en allmän synpunkt om att TAP Air Portugals problem beror på företaget inte var förmöget att utnyttja den mycket snabba tillväxten för att generera intäkter och täcka sina kostnader eftersom det inte är tillräckligt konkurrenskraftigt. I detta sammanhang anser Ryanair att TAP Air Portugals plan för att öka kapaciteten så snart marknadsförhållandena är normala igen är en upprepning av den misslyckade strategi som ledde till TAP Air Portugals svårigheter från första början.

Stödets ändamålsenlighet

(111) För att fastställa huruvida detta villkor är uppfyllt anser Ryanair att de olika tillgängliga alternativen måste jämföras för att avgöra vilket alternativ som är minst snedvridande. Beslutet om att inleda förfarandet innehåller dock ingen beskrivning av eller jämförelse mellan andra alternativ med eller utan statligt stöd, vilket innebär att det inte har fastställts att stödet är ändamålsenligt.

Stödets proportionalitet

(112) Vad gäller omstruktureringsstödets proportionalitet hävdar Ryanair att beslutet om att inleda förfarandet inte innehåller någon bevisning för TAP SGPS försök att anskaffa privata medel. Eftersom det inte har fastställts att TAP SGPS saknade tillgång till finansmarknaderna innan stödet beviljades anser Ryanair att det är ännu mer tvivelaktigt att TAP SGPS inte skulle ha tillgång till finansmarknaderna efter det att stödet beviljades. Ryanair hävdar dessutom att TAP SGPS borde kunna anskaffa privata medel efter genomförandet av aktiekapitaltillskottet och att ”bufferten” på […] miljoner euro därför var överdrivet stor. Ryanair klagar också över att det saknas tillräckliga finansiella uppgifter i beslutet om att inleda förfarandet för att berörda parter ska kunna göra en detaljerad bedömning av stödbeloppets proportionalitet.

(113) Ryanair kritiserar att beslutet om att inleda förfarandet inte innehåller en motivering av Portugals antagande att Standard & Poor's kreditbetyg B– skulle göra det omöjligt att låna på finansmarknaderna. Enligt Ryanair har Portugal inte beskrivit något konkret misslyckat försök av TAP att anskaffa finansiering, och förklarar inte heller varför det inte fanns säkerheter för lån. Enligt Ryanairs åsikt skulle TAP Air Portugals portfölj av ankomst- och avgångstider utgöra en betydande säkerhet.

(114) Vad gäller ansvarsfördelningen hyser Ryanair farhågor om att den kvarstående privata aktieägaren (HPGB) kommer att särbehandlas. Enligt Ryanair innehåller beslutet om att inleda förfarandet inga faktauppgifter som Ryanair skulle kunna basera sig på för att lämna synpunkter på huruvida HPGB har uppfyllt ansvarsfördelningsvillkoret, och ännu mindre andra intressenter i TAP SGPS.

Åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen

(115) Trots den bristande informationen i beslutet om att inleda förfarandet instämmer Ryanair i kommissionens slutsats om att åtgärderna för att begränsa snedvridning av konkurrensen inte är motiverade och förefaller vara otillräckliga.

(116) Vad gäller frigörandet av ankomst- och avgångstider hävdar Ryanair att det enormt stora stöd som tillhandahållits och det otillräckliga egna bidraget talar för att avyttringarna ankomst- och avgångstider går långt utöver Lufthansas avyttringar ([47]).

(117) Ryanair anser att avyttringar av ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats i samma utsträckning som avyttringarna av ankomst- och avgångstider i Lufthansabeslutet (24 per dag) inte skulle skada Portugals förbindelser (inte heller till Brasilien) eller Air Portugals trafikknutpunkt (t.ex. genom att dess linjer skulle bli olönsamma). Ryanair anser att om TAP Air Portugal tillåts behålla ankomst- och avgångstider som företaget inte kan använda, t. ex. på grund av förlust av trafik eller flottminskningar, hamstrar företaget en knapp resurs. Avyttringarna av ankomst- och avgångstider borde därför åtminstone motsvara minskningen av TAP Air Portugals flotta. Bland lönsamma flygbolag rådde det dessutom hög efterfrågan på ankomst- och avgångstider på Lissabons och Portos flygplatser.

([47]) Kommissionens beslut av den 25 juni 2020 i ärende SA.57153 (2020/N) Covid-19 – Stöd till Lufthansa (EUT C 397, 20.11.2020, s. 1).

(118) Därför anser Ryanair att kommissionen bör överväga hur stort TAP Air Portugal bör vara för att Portugal ska ha lämpliga förbindelser, och att kommissionen inte bör utesluta hypotesen att den rätta omfattningen av TAP Air Portugal kan vara att företaget försvinner från marknaden. Ryanair anser att kommissionen inte redan på förhand bör utesluta ett scenario där TAP Air Portugal endast tillhandahåller långdistanstrafik och andra flygbolag (inklusive lågprisflygbolag) agerar som gemensamma linjebeteckningar eller till och med som faktiska operatörer av de nuvarande samlingslinjerna till Lissabon.

(119) Vad gäller frysning av kapacitet och minskad verksamhet hävdar Ryanair avslutningsvis att ett nedskärningsscenario inte undersöks tillräckligt i beslutet om att inleda förfarandet.

4.1.2 *EAA*

(120) För det första anför EAA att den portugisiska staten genom att i november 2020 godkänna lagen om den offentliga statsbudgeten för 2021, där den portugisiska regeringen öronmärkte 500 miljoner euro i finansiellt stöd till TAP SGPS, åtog sig att göra statliga medel tillgängliga, vilket enligt EAA utgör statligt stöd som inte har anmälts till kommissionen.

(121) EAA klagar över den diskriminerande behandlingen till förmån för TAP SGPS i samband med att staten tillhandahöll finansiellt stöd för att bidra till omstruktureringen av TAP SGPS. Som bakgrundsinformation uppger EAA att företaget vid upprepade tillfällen har begärt proportionerligt stöd från Portugal. Trots att EAA gjorde sitt yttersta och påpekade fördelarna för ekonomin har Portugal vägrat att inse fakta och har inte tillhandahållit något meningsfullt stöd.

(122) EAA uppger även att företaget har haft totalt över 1,4 miljoner passagerare på sina 8 500 flygningar, varav 430 000 (vilket motsvarar 30 % av det totala antal passagerare som flög under den perioden) från eller till Portugal. EAA var det första portugisiska flygbolag som började med chartertrafik till norra Brasilien, och när TAP Air Portugal började flyga regelbundet till denna region och gav researrangörerna mycket låga priser, fann EAA nya möjligheter. Till följd av covid-19-pandemin ställde EAA 2020 om sin huvudsakliga verksamhet till charterflyg.

Stödinstrumentets lämplighet

(123) EAA anser att syftet med omstruktureringsstödet är att tillhandahålla likviditetsstöd för genomförandet av omstruktureringsplanen och balansera TAP SGPS negativa egna kapital. Stödet i fråga är emellertid främst strukturerat som eget kapital och delvis som en säkerhet, där säkerheten i det mest negativa scenariot också kommer att omvandlas till kapital om TAP SGPS inte får tillträde till kapitalmarknaderna. Detta stödinstrument förefaller inte vara lämpligt eftersom det går utöver vad som är nödvändigt. En mindre snedvridande åtgärd i form av en finansiell säkerhet utan inslag av eget kapital skulle vara tillräcklig för att underlätta tillträdet till kapitalmarknaderna och på så sätt återställa TAP SGPS likviditet och solvens. På så sätt skulle TAP SGPS bli tvunget att finna egna finansieringsmetoder och således även uppnå målen för eget bidrag.

Stödets proportionalitet

(124) EAA instämmer i de farhågor som kommissionen ger uttryck för i sina preliminära slutsatser om stödets proportionalitet, särskilt huruvida TAP SGPS egna bidrag skulle vara tillräckligt stort. EAA finner det även oroande att Portugal redan planerar att bevilja skadeersättning enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget.

(125) Liksom Ryanair klagar även EAA över den överdrivna redigeringen av beslutet om att inleda förfarandet, som enligt EAA gör det omöjligt att lämna meningsfulla synpunkter om stödets proportionalitet.

Motiverade konkurrensåtgärder för TAP Air Portugal

(126) EAA instämmer i kommissionens farhågor om att det inte är tillräckligt att lägga ner förlustbringande verksamheter för att avhjälpa den snedvridning av konkurrensen som skapas till följd av omstruktureringsstödet, och hävdar att de åtgärder som den portugisiska regeringen föreslår i omstruktureringsplanen inte är tillräckliga för att avhjälpa den snedvridning av konkurrensen som stödet orsakar. EAA anser att det med tanke på storleken på stödet till TAP Air Portugal krävs mer omfattande åtgärder för att begränsa snedvridningen av konkurrensen. I detta syfte föreslår EAA en rad åtgärder som bör övervägas tillsammans och som är nödvändiga för att begränsa den snedvridning av konkurrensen som skapas till följd av ett stöd av denna storlek, typ och karaktär.

(127) EAA lämnar även konkreta förslag på konkurrensåtgärder. EAA föreslår i synnerhet att TAP Air Portugal bör minska sin andel på de linjer som även EAA trafikerar och att TAP Air Portugal bör ingå avtal om gemensam linjebeteckning med EAA i fråga om flygningar från Portugal till São Tomé och Príncipe och till Guinea Bissau. EAA uppger att det har varit det enda flygbolaget som oavbrutet har kunnat flyga direkt till São Tomé sedan 2008. Från julen 2013 och under de tre nästföljande åren upphörde TAP Air Portugal dessutom med sina flygningar till Guinea Bissau på grund av säkerhetsskäl, och under den perioden var EAA det enda portugisiska flygbolaget som kunde säkerställa förbindelser mellan dessa länder och i förlängningen till den portugisisktalande världen. EAA hävdar likaså att kommissionen borde begära ett åtagande om att TAP Air Portugal inte kommer att tillämpa underprissättning på linjer till São Tomé och Príncipe och Guinea Bissau på vilka TAP Air Portugal och EAA konkurrerar direkt.

(128) EAA kräver att TAP Air Portugal inte använder statligt stöd för att öppna nya linjer jämfört med de linjer som företaget trafikerade före pandemin och att det minskar turtätheten på flygningar till lönsamma destinationer. EAA anser dessutom att TAP Air Portugal bör minska sina ankomst- och avgångstider med en tredjedel på vissa lönsamma destinationer för att släppa in andra flygbolag, inbegripet EAA. EAA anser vidare att TAP Air Portugal måste lägga ner alla linjer som företaget startade under pandemin.

(129) EAA uppmanar kommissionen att överväga två ytterligare åtaganden: ett åtagande om att TAP Air Portugal inte kommer att expandera och börja bedriva ny verksamhet, t.ex. frakt- och passagerartrafik, inte heller med Portugália, och ett andra åtagande om att TAP Air Portugal lägger ner sin chartertrafik och inte erbjuder charterflygningar till researrangörer eller andra kunder (t.ex. för idrottslag).

(130) EAA ser det som positivt att TAP Air Portugal planerar att minska sin kapacitet när det gäller antalet flygplan och föreslår ett ytterligare åtagande om att TAP Air Portugal inte ska förvärva nya flygplan under minst fem år för att utöka sin flotta.

(131) EAA lämnar också mer allmänna synpunkter på konkurrensen inom flygbolagsbranschen i Portugal. Enligt EAA bör Portugal gynna inträdet av nya konkurrenter och befintliga små konkurrenters expansion genom att bevilja mindre flygbolag tillstånd att trafikera de huvudsakliga fraktlinjer som för närvarande trafikeras av TAP Air Portugal, så att andra (portugisiska) flygbolag kan konkurrera på dessa linjer.

4.2 **Synpunkter från andra tredje parter**

(132) Med undantag från Portos handelskammare uttryckte de övriga tredje parterna sitt stöd för ett statligt ingripande till förmån för TAP SGPS. Den bevisning som de övriga tredje parterna har inkommit med visar att TAP Air Portugal inte kan säkerställa förbättrad konnektivitet och konkurrens. Affärspartner och statliga organ framhåller särskilt

— volymen och betydelsen av TAP Air Portugals passagerarflygtrafik mellan Portugal och portugisisktalande länder samt den stadigt ökande affärsresesektorn baserat på kulturella och/eller historiska förbindelser ([48]),

— betydelsen av de tjänster som tillhandahålls av TAP Air Portugal för turismens utveckling och mer generellt för såväl Portugals ekonomi som ekonomin i andra regioner i världen, såsom Kap Verde eller Brasilien ([49]),

([48]) Se inlagorna från Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), det brasilianska turismministeriet, myndigheterna i Brasiliens olika delstater.

([49]) Se inlagorna från det brasilianska turismministeriet, myndigheterna i Brasiliens olika delstater.

— det särskilda och unika med TAP Air Portugals linjenät, som beaktar Portugals och EU:s politiska, ekonomiska, kulturella och historiska band med flera tredjeländer, mångfalden hos de linjer som tillhandahålls (tio olika orter i Brasilien, inklusive den dåligt trafikerade regionen Nordeste), flyglinjer till flera öar i Kap Verdes skärgård, unika flyglinjer till de portugisisktalande länderna i Afrika samt Lissabonnavets passande geografiska (perifera) läge, som gör det möjligt att förkorta långdistansflygningar och locka utländska turister/kunder till Portugal ([50]),

— betydelsen för Portugal av ett flygbolag som är tillräckligt stort för att skapa och bibehålla ([51]) ett nav i Lissabon, vilket anses vara avgörande för utvecklingen av förbindelserna med portugisisktalande länder (Brasilien, de portugisisktalande länderna i Afrika),

— betydelsen av de långvariga och väletablerade förbindelserna med TAP Air Portugal för dessa parters verksamhet och deras medlemmars/kunders verksamhet, för turismindustrins utveckling och för stärkta kommersiella och kulturella förbindelser mellan Portugal och andra länder,

— samt betydelsen av stabila förbindelser som säkerställs av ett nationellt flygbolag.

(133) Portos handelskammare hänvisar till Portugals uttalande om att TAP Air Portugal är en pelare i den portugisiska ekonomin, särskilt på grund av företagets bidrag till utvecklingen av turismindustrin i Portugal. Portos handelskammare påpekar dock att befolkningen, näringsverksamheten och turismindustrin inte bara är koncentrerad till Lissabon, utan även till öarna Azorerna och Madeira och landets norra och södra delar. I detta sammanhang ställer sig Portos handelskammare kritisk till att omstruktureringsplanen inte förefaller beakta den territoriella sammanhållningen och tjänsterna till turismsektorn i hela landet, trots att dessa synpunkter framfördes vid den tidpunkt då undsättningsstödet beviljades.

(134) I sin skrivelse bekräftar Portos handelskammare Lissabonnavets betydelse. Portos handelskammare anser att luftfartsförbindelserna och skyddet av näringsverksamheter, även turismsektorn, bäst uppnås genom två åtgärder. För det första bör TAP Air Portugals ankomst- och avgångstider tilldelas ett företag som är skuldfritt och inte har intressen i andra företag. Detta skulle säkerställa att de långdistansflygningar där landets geografiska läge ger det en konkurrensfördel och utan vilka Portugals invånare skulle bli lidande kan trafikeras från Portugal. För det andra bör stöd tillhandahållas för att göra nationella och europeiska flygningar attraktiva på en konkurrensutsatt marknad (genom anbudsförfaranden som är öppna för intresserade flygbolag).

(135) Portos handelskammare instämmer även i de farhågor som kommissionen gett uttryck för. Den påpekar i synnerhet att lönesänkningarna för stödmottagarens personal förefaller vara tillfälliga, eftersom kollektivavtalet inte har upphävts utan endast har skjutits upp tillfälligt. Den hävdar även att de historiska uppgifterna för TAP SGPS (och TAP Air Portugals) vad gäller resultat och utveckling av eget kapital de senaste elva åren inte är sådana att det rimligen kan förväntas att deras bidrag till omstruktureringsplanen kommer att bli högre.

(136) Vad gäller förbindelserna mellan de nationella flygplatserna uppger Portos handelskammare att i motsats till situationen på Portos och Faros flygplatser, där TAP Air Portugal har en svag närvaro, är företaget dominerande på Lissabons flygplats till nackdel för de två andra nationella flygplatserna och de befolkningar och näringsverksamheter som underhåller och är beroende av dem.

([50]) Se inlagorna från American Express Global Business Travel (AMEX GBT), HOTELPLAN, APAVT, AMEX GBT, ARCHIPELAGO CHOICE, CVP CORP, det brasilianska turismministeriet, myndigheterna i Brasiliens olika delstater, Lissabons kommun.

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

5. PORTUGALS KOMMENTARER TILL SYNPUNKTERNA FRÅN TREDJE PARTER

5.1 Behovet av att säkerställa konnektivitet

(137) De portugisiska myndigheterna framhåller att endast 3 av de 40 berörda parter som besvarade beslutet om att inleda förfarandet har lämnat negativa synpunkter med farhågor rörande beviljandet av omstruktureringsstöd till TAP SGPS. En stor majoritet av de synpunkter som inkommit bekräftar TAP SGPS betydelse och behovet av att säkerställa företagets långsiktiga lönsamhet. De portugisiska myndigheterna framhåller följaktligen att omstruktureringsstödet till TAP SGPS tydligt bidrar till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse och, vilket tydligt fastställs i beslutet om att inleda förfarandet, att TAP Air Portugal otvivelaktigt spelar en nyckelroll för Portugals konnektivitet och den portugisiska ekonomin. TAP Air Portugals nära anknytning till turismsektorn i Portugal, som har varit mycket viktig för landets ekonomi och återhämtningen efter krisen 2008, kommer att vara av yttersta vikt efter covid-19-pandemin. De tjänster som TAP Air Portugal tillhandahåller säkerställer förbindelser med de portugisisktalande länderna och länder med stora grupper av portugiser, vilka andra flygbolag, dvs. lågprisflygbolag, har svårt att täcka upp.

(138) I motsats till vad Ryanair hävdar erbjuder andra flygbolag långdistansflygningar från Lissabon, men med begränsad turtäthet och till färre destinationer. Delta trafikerade endast Boston under en kort tid 2019, och då enbart som en tjänst under högsäsong, medan TAP Air Portugal flyger till Boston året runt och har fortsatt att göra det under krisen. United trafikerade endast linjen till Washington DC under sommarsäsongen och har inte upprätthållit trafiken, medan TAP Air Portugal har fortsatt att flyga dit. Vad gäller New York hade Delta dagliga flygningar året runt, men har skurit ner turtätheten till tre flygningar i veckan under krisen, medan TAP Air Portugal har fortsatt att flyga dit två gånger om dagen och därmed upprätthåller en väsentlig förbindelse för Portugal. United flyger dagligen till New York, och har fortsatt att göra det, men både United och TAP Air Portugal är medlemmar i Star Alliance, och United gynnas därmed genom att flygbolaget kan knyta an till TAP Air Portugals kortdistansflygningar, vilket bidrar till att upprätthålla den trafiken. Detsamma gäller Air Canadas flygningar från Toronto och Montreal. Om Tap Air Portugals transportnav på Lissabonflygplatsen försvinner skulle även dessa Star Alliance-tjänster hotas.

(139) Ryanairs anmärkningar innehåller dessutom flera felaktigheter, som kan vara vilseledande för kommissionens bedömning. SATA Air Açores flyger t.ex. inte mellan Azorerna och det portugisiska fastlandet (så är endast fallet med Azores Airlines), och det finns inga färjeförbindelser med de autonoma regionerna Azorerna och Madeira. Förutom inrikesflygningar på Portugals fastland, och då endast i begränsad utsträckning, kan merparten av de tjänster som TAP Air Portugal tillhandahåller inte ersättas med höghastighetståg eller linjetrafikbussföretag, och det finns inte heller några färjeförbindelser, främst på grund av att dessa transportmedel inte har funnits tillgängliga för de destinationer som TAP Air Portugal flyger till.

(140) De portugisiska myndigheterna påpekar att inget annat flygbolag som flyger till och från Portugal har en likvärdig roll, och den kan inte heller säkerställas av alternativa flygbolag inom överskådlig framtid. Varken Ryanair eller EAA beaktar denna aspekt när de jämför TAP Air Portugals trafik med lågprisflygbolags trafik, som endast trafikerar ytterst lönsamma förbindelser eller främst fungerar som charterflygbolag och tillhandahåller in- och uthyrning av flygplan med besättning, underhåll och försäkring (*wet lease*), av begränsat allmänintresse. I motsats till vad Ryanair påstår i sina synpunkter är flygbolaget inte ett alternativ till TAP Air Portugal. Som konstaterats tidigare trafikerades inte […] av de […] destinationer som TAP Air Portugal flyger till från Lissabon av några andra flygbolag under sommaren 2019, varav de flesta utgjorde långdistansförbindelser med Nord- och Sydamerika samt Afrika.

(141) Det stämmer visserligen att Ryanair och TAP Air Portugal konkurrerar direkt på vissa internationella linjer till flera europeiska storstäder, men det bör erinras om att Ryanair endast konkurrerar med TAP Air Portugal på de mer lönsamma linjerna och inte tillhandahåller långdistansflygningar. Om TAP Air Portugal försvinner från marknaden skulle Ryanair ta över lönsamma kortdistanslinjer och en konkurrent skulle försvinna från de interkontinentala förbindelserna till Lissabon. Resultatet skulle därför bli mindre konkurrens både på attraktiva och mindre attraktiva linjer.

(142) Vad gäller EAA bör det noteras att flygbolaget inte har en relevant ställning på den portugisiska marknaden, eftersom det är ett litet bolag med sju flygplan som inriktar sig på att tillhandahålla tjänster (s.k. wet lease: in- och uthyrning av flygplan med besättning, underhåll och försäkring) till andra flygbolag och charterflyg, som inte är marknader där TAP Air Portugal har en relevant ställning. EAA har varken den närvaro, de resurser eller den organisation som krävs för att ersätta ett flygbolag som TAP Air Portugal (EAA har t.ex. inte tillräcklig försäljnings- och distributionskapacitet eller resurser).

(143) I sina synpunkter talar EAA om viss beräknad tillväxt av flottan (dessa uppgifter har inte lämnats ut till de portugisiska myndigheterna eftersom de utgör konfidentiell information för EAA), men det är inte sannolikt att EAA:s flotta skulle bli lika stor som TAP Air Portugals. EAA är som sagt ett litet flygbolag utan någon större närvaro på Lissabons flygplats, och skulle behöva göra mycket stora investeringar för att kunna ersätta TAP Air Portugal. Det är ytterst sannolikt att företaget kommer att få tillgång till sådana investeringar inom den närmaste framtiden. Mot bakgrund av EAA:s inriktning på *wet lease*-tjänster till andra flygbolag, inklusive TAP Air Portugal, konstaterar de portugisiska myndigheterna att en framgångsrik omstrukturering av TAP Air Portugal skulle kunna leda till ytterligare tjänsteavtal mellan de två företagen.

5.2 **Stödets ändamålsenlighet**

(144) De portugisiska myndigheterna upprepar sin åsikt att mot bakgrund av TAP SGPS tidigare svårigheter och konsekvenserna av covid-19-pandemin ger statligt stöd i form av eget kapital en bättre finansiell struktur för TAP SGPS så att företaget kan förstärka sin balansräkning.

(145) När det gäller Ryanairs och EAA:s synpunkter framhåller de portugisiska myndigheterna att enligt punkt 58 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering står det medlemsstaterna fritt att välja form av omstruktureringsstöd. De behöver inte göra en uttömmande jämförelse mellan alla tillgängliga alternativ. De bör bedöma arten av stödmottagarnas problem och välja lämpliga instrument för att hantera problemen. De portugisiska myndigheterna gjorde en sådan noggrann bedömning och lämnade in den till kommissionen för utvärdering. De statliga stödåtgärder som Portugal har anmält har utformats för att tillhandahålla likviditetsstöd för genomförandet av omstruktureringsplanens åtgärder och hantera problemen med TAP SGPS negativa aktieposition.

(146) TAP SGPS ackumulerade i synnerhet ett negativt eget kapital på […] miljoner euro mellan 2006 och 2015, främst på grund av […]. Med tanke på flygtrafikens betydelse för TAP SGPS […]. När det gäller TAP Air Portugal har flygbolaget visserligen visat tillväxt i trafikmässiga termer, men på grund av att det inledde en omvandlingsprocess har det ännu inte lyckats minska sina kostnader i någon större utsträckning jämfört med konkurrenterna, och visade konsekvent lägre lönsamhet till följd av minskad effektivitet och extraordinarie kostnader.

(147) TAP Air Portugals omvandlingsprocess avbröts dessutom till följd av den globala covid-19-pandemin och den påföljande ekonomiska krisen, vilket orsakade en akut likviditetskris, som i sin tur ledde till att de portugisiska myndigheterna beviljade undsättningsstödet 2020. Redan sent 2020 visade TAP Air Portugals likviditetsanalys att företaget utan ytterligare statligt stöd skulle få ett betydande negativt nettokassaflöde 2021 och 2022 om inte marknaden skulle återhämta sig.

(148) Eftersom kapitalmarknaderna inte har varit öppna för låntagare som TAP SGPS var statlig finansiering det enda tillgängliga alternativet 2020. TAP SGPS ledning har […]. Marknaderna för skuldfinansiering stängdes dock i stor utsträckning för flygbolag när covid-19-pandemin bröt ut, då finansinstituten i allmänhet drastiskt sänkte sina kreditgränser för sektorn. För att maximera likviditeten har TAP Air Portugal strävat efter att sälja de flygplan som ägdes av företaget ([…]). Andra tillgångar […].

(149) Före det ökade stödet och trots TAP SGPS ansträngningar och diskussioner med finansinstitut och andra intressenter är det under de rådande omständigheterna inte möjligt för TAP SGPS att anskaffa ytterligare medel från privata marknader, och definitivt inte före godkännandet av omstruktureringsplanen. Detta innebär att den portugisiska staten, som även är företagets största aktieägare, är den enda möjliga finansieringskällan (eller som kan ställa säkerhet för finansiering) för företaget.

(150) I detta sammanhang, och med tanke på att TAP SGPS i detta skede inte har tillträde till kapitalmarknaderna samt företagets ställning vad gäller eget kapital och likviditet, drar de portugisiska myndigheterna slutsatsen att statligt stöd i form av eget kapital ger TAP SGPS en bättre finansiell struktur så att företaget kan stärka sin balansräkning. Kombinerat med genomförandet av omstruktureringsplanens åtgärder (dvs. åtgärderna avseende flottan, linjenätet och omstrukturering av kostnaderna) förväntas det statliga stödet underlätta TAP SGPS eller TAP Air Portugals tillträde till kapitalmarknaderna under perioden från […].

5.3 **Återställande av den långsiktiga lönsamheten**

(151) Trots den rådande osäkerheten kring återhämtningen av efterfrågan i samband med pandemin upprepar de portugisiska myndigheterna att de finansiella prognoserna i omstruktureringsplanen grundar sig på tillförlitliga antaganden, som till och med kan anses vara försiktiga. Omstruktureringsplanens prognos för utsikterna till återhämtning av efterfrågan när det gäller antalet transporterade passagerare är överlag lägre än Iatas prognoser. Utgångsläget för återhämtningen av intäkterna enligt omstruktureringsplanen är dessutom sämre under 2021 jämfört med passagerarprognoserna. Omstruktureringsplanen ger också en viss flexibilitet för att anpassa stödmottagarens kapacitet och trafik efter den förutsebara efterfrågan, samtidigt som åtagandet rörande maximal flotta respekteras.

(152) Den finansiella bedömningen och prognoserna visar att de planerade omstruktureringsåtgärderna med hjälp av stödet skulle göra det möjligt för TAP SGPS att nå […]. Prognoserna visar en avkastning på eget kapital på […] % år 2024 och 2025, i slutet av omstruktureringsperioden. Den förväntade avkastningen stöder argumentet att omstruktureringsplanen skulle säkra stödmottagarens långsiktiga lönsamhet. Dessa avkastningar är i själva verket gynnsamma, med en (alternativ) kostnad för eget kapital för Portugals ekonomiska sektorer på (10,9 %) och (8,5 %) för luftfartssektorn. Andra viktiga indikatorer såsom avkastning på sysselsatt kapital och andelen eget kapital […] och förblir stabila även i ett negativt scenario.

(153) Omstruktureringsplanens åtgärder för avyttring av förlustbringande verksamheter och andra verksamheter än kärnverksamheter, dvs. M&E Brasil, kommer dessutom att säkerställa att inga ytterligare förluster från dessa verksamheter inverkar negativt på återhämtningen. Mot bakgrund av ovanstående upprepar Portugal att omstruktureringsplanen har utarbetats i syfte att specifikt hantera TAP SGPS tidigare svårigheter och säkerställa företagets långsiktiga lönsamhet.

5.4 **Proportionalitetsprincipen**

(154) När det gäller stödets proportionalitet hävdar de portugisiska myndigheterna att stödmottagaren försökte säkra ytterligare källor till eget bidrag från sina intressenter, nämligen ytterligare anbud med åtaganden om flygplanshyra samt betydande undantag från obligationsinnehavare, som borde anses motsvara ansvarsfördelning mellan stödmottagarens befintliga fordringsägare. Även om endast de ytterligare flygplanshyrorna beaktas ökar nivån på eget bidrag till omstruktureringskostnaderna upp till […] %. Denna nivå på det egna bidraget bör anses vara tillräcklig i TAP SGPS speciella fall och mot bakgrund av covid-19-pandemin, eftersom riktlinjerna för undsättning och omstrukturering tillåter en mer flexibel och anpassad tillämpning av reglerna för statligt stöd, särskilt vid exceptionella omständigheter.

(155) Ryanairs förslag om att använda säkerheter är inte genomförbara i TAP SGPS fall. Vad gäller Ryanairs påståenden om att avsaknaden av tillträde till kapitalmarknaderna utnyttjas som en förvändning för att öka det statliga stödet med hjälp av en buffert på […] miljoner euro, var denna buffert ursprungligen endast avsedd som en försiktighetsåtgärd som angavs i den ursprungliga omstruktureringsplanen, och beaktas inte längre.

(156) De portugisiska myndigheterna beskrev TAP SGPS senaste försök att öka det egna bidraget, bland annat följande: i) Söka ytterligare källor till ny finansiering trots de rådande externa utmaningarna och marknadsförhållandena. ii) Utverka stöd från befintliga kreditgivare. iii) Överväga att ta in nya investerare. Sedan antagandet av beslutet om att inleda förfarandet har TAP Air Portugal lyckats utverka åtaganden om ytterligare finansiering på […] miljoner euro i form av nya kontrakt om flygplanshyra 2021 och 2022, utöver de åtaganden om finansiell leasing på […] miljoner euro som redan ingår i omstruktureringsplanen. Det totala egna bidraget till följd av flygplanshyra baserad på bindande rättsliga åtaganden som har ingåtts med uthyrare har till slut ökat till […] miljoner euro. TAP SGPS har dessutom lyckats utverka stöd från befintliga kreditgivare i form av betydande undantag och kunde därmed undvika att säljoptioner och optioner om återbetalning i förväg utlöses, vilket skulle få allvarliga konsekvenser för stödmottagarens likviditet.

(157) När det gäller ansvarsfördelning är det viktigt att ta hänsyn till det sammanhang i vilket den portugisiska staten förvärvade aktier från AGW som motsvarar 22,5 % av TAP SGPS aktiekapital som direkt tillfördes TAP SGPS aktiekapital. Parterna enades om denna transaktion för att bryta dödläget i förhandlingarna om beviljandet av ett undsättningslån till TAP SGPS och snabbt kunna genomföra detta.

(158) Vid den tidpunkten kunde parterna inte förutse det slutliga beloppet av undsättningsstöd, som man har varit tvungen att justera till följd av den utdragna pandemin, och inte heller den faktiska uppoffring som ansvarsfördelningen skulle ha inneburit för aktieägarna. I detta sammanhang […] ([…] % […]).

(159) Dessutom, och för att förhindra ett sådant scenario, HPGB […] %. […]. Enligt Portugal utgör detta ansvarsfördelning från HPGB:s sida, eftersom företaget inte kommer att ha nytta av eventuella framtida ökningar av stödmottagarens värde till följd av det statliga kapitaltillskottet.

6. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDERNA**

(160) Kommissionen kommer först att bedöma om de åtgärder som kommer att vidtas för att finansiera TAP SGPS omstruktureringsplan, dvs. undsättningslånet på 1,2 miljarder euro som ska omvandlas till eget kapital, den statliga garantin på […] miljoner euro för ett lån på […] miljoner euro som ska ersättas med eget kapital samt ett direkt kapitaltillskott på […] miljoner euro som ska verkställas 2022, medför statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och om så är fallet, huruvida detta stöd är lagligt och förenligt med den inre marknaden.

6.1 **Förekomst av statligt stöd**

(161) I artikel 107.1 i EUF-fördraget fastställs följande: ”Om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.”

(162) För att en åtgärd ska betraktas som stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget krävs att följande kumulativa villkor uppfylls: i) Åtgärden måste kunna tillskrivas staten och finansieras genom statliga medel. ii) Den måste ge mottagaren en fördel. iii) Denna fördel måste vara selektiv. iv) Den måste snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Det är därför lämpligt att undersöka åtgärderna separat för att se om de utgör stöd.

6.1.1 *Statliga medel och statens ansvar*

(163) Åtgärderna omfattar förvaltningsåtgärder och offentliga beslut och kommer att finansieras från statsbudgeten (skäl 42).

(164) Åtgärderna omfattar således statliga medel och beslutet att bevilja åtgärderna kan därför tillskrivas den portugisiska staten i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.2 *Fördel*

(165) Kommissionen konstaterar att Portugal har anmält åtgärderna som statligt stöd. Denna anmälan fritar inte kommissionen från ansvaret att själv undersöka om åtgärderna medför statligt stöd, och i synnerhet om de gynnar stödmottagaren, dvs. huruvida en marknadsaktör som innehar aktier och som befinner sig i en situation som ligger så nära som möjligt den situation som Portugal befinner sig i inte skulle ha fattat ett liknande beslut och inte skulle ha beviljat samma åtgärder till samma villkor, utan att beakta eventuella förmåner som staten i denna situation kan förvänta sig i egenskap av offentlig myndighet ([52]).

(166) Kommissionen måste undersöka om åtgärderna kan anses utgöra statligt stöd eftersom de ger stödmottagaren en ekonomisk fördel ([53]). Förekomsten av en sådan fördel kan härledas och fastställas på grundval av det faktum att stödmottagaren inte kan erhålla kapital eller anskaffa skuldfinansiering till marknadsvillkor utan statligt stöd (skäl 39, fotnot 31). Bedömningen av huruvida en marknadsaktör i en situation som liknar DGTF:s eller Parpúblicas situation så mycket som möjligt skulle tillhandahålla samma finansiering (*marknadsekonomitestet*) visar likaså att den offentliga finansieringen i fråga ger en fördel jämfört med marknadsvillkoren.

([52]) Domstolens dom av den 20 september 2017, kommissionen/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punkt 59, domstolens dom av den 5 juni 2012, kommissionen/EDF, mål C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punkterna 78, 79 och 103.

([53]) Domstolens dom av den 11 juli 1996, SFEI m.fl., C-39/94, EU:C:1996:285, punkt 60, domstolens dom av den 29 april 1999, Spanien/kommissionen, C-342/96, EU:C:1999:210, punkt 41.

a) För det första finns det ingen *prima facie*-bevisning för att finansieringen kan tillskrivas beteendet hos en marknadsaktör med aktier eller de beslut som den aktören skulle fatta. Finansieringen beviljas med hänsyn till allmän ordning för att garantera Portugals transportförbindelser och undvika negativa spridningseffekter av TAP Air Portugals konkurs för den portugisiska ekonomin (skäl 17). Sådana hänsynstaganden, som är relevanta för en offentlig myndighet, skulle emellertid inte vara relevanta för en marknadsaktör med aktier. Marknadsekonomitestet förefaller därför inte vara tillämpligt.

b) För det andra kan finansieringen inte anses kunna ge en aktieägare en avkastning som står i proportion till den risk som aktieägaren tar. Portugal anför inte att en sådan avkastning skulle nås förrän vid utgången av omstruktureringsperioden. Samtidigt har stödmottagarens andra privata aktieägare avstått från att tillhandahålla ytterligare nytt kapital, än mindre för att stödmottagaren skulle komma upp i de belopp som krävs för att aktieägarna skulle kunna bibehålla sina befintliga andelar av aktierna och ägandet som ger dem rätt till eventuell avkastning därav. Den tillgängliga bevisningen visar att även om stödmottagaren skulle kunna få en rimlig avkastning och ersätta staten vid utgången av omstruktureringsplanen (skälen 48 och 49 samt tabell 1), skulle det positiva nettoresultatet för hela omstruktureringsperioden uppgå till […] miljoner […] euro […]. […] miljoner […] euro […] % […].

(167) Åtgärderna ger därför finansiering som stödmottagaren varken kan eller kunde erhålla på marknaden. En marknadsaktör som befinner sig i en situation som liknar DGTF:s eller Parpúblicas situation så mycket som möjligt skulle inte tillhandahålla liknande finansiering.

(168) Åtgärderna ger därför stödmottagaren en ekonomisk fördel i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.3 *Selektivitet*

(169) Åtgärderna ska beviljas genom en skönsmässig bedömning för ett engångsbelopp som fastställs med hänvisning till stödmottagarens särskilda behov enligt omstruktureringsplanen (skälen 38–43). Den offentliga finansieringen ingår inte, varken genom instrumentet eller beloppet, i en mer omfattande åtgärd inom ramen för den allmänna ekonomiska politiken för att ge stöd till företag som befinner sig en liknande rättslig och ekonomisk situation och bedriver verksamhet inom luftfartssektorn eller andra ekonomiska sektorer. Som domstolen har slagit fast innebär fastställandet av en ekonomisk fördel i fråga om individuellt stöd att det i princip är möjligt att presumera att en åtgärd är selektiv ([54]). Detta är fallet oavsett om det finns aktörer på de relevanta marknaderna som befinner sig i en jämförbar faktisk och rättslig situation.

(170) Därför är åtgärderna selektiva i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

6.1.4 *Snedvridning av konkurrensen och inverkan på handeln*

(171) Sektorn för passagerar- och flygfrakttjänster, inom vilken stödmottagaren är verksam, är öppen för konkurrens och handel mellan medlemsstaterna. Andra flygbolag med licens inom EU tillhandahåller luftfartstjänster som förbinder de portugisiska flygplatserna, särskilt Lissabons flygplats, till andra städer i unionen. Åtgärderna kan därför påverka handeln mellan medlemsstaterna eftersom de luftfartstjänster som stödmottagaren tillhandahåller upprätthålls.

(172) Genom att bevilja tillgång till finansiering som stödmottagaren inte skulle få på marknaden kan den offentliga finansieringen förbättra stödmottagarens ställning jämfört med andra konkurrerande företag eller potentiella företag som inte har tillgång till liknande statligt stöd från Portugal eller måste finansiera verksamheten på marknadsmässiga villkor.

(173) De anmälda åtgärderna kan således snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.2 **Slutsats om förekomsten av stöd**

(174) På grundval av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att de anmälda åtgärderna till förmån för TAP SGPS utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget.

([54]) Domstolens dom av den 4 juni 2015, kommissionen/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punkt 60.

6.3 **Stödets laglighet**

(175) Efter det att tribunalen den 19 maj 2021 upphävde det ursprungliga beslutet om undsättningsstäd (skäl 2) sköt tribunalen på grundval av artikel 264.2 i EUF-fördraget upp verkningarna av ogiltigförklaringen av beslutet till dess att kommissionen har antagit ett nytt beslut inom två månader. Den 16 juli 2021 antog kommissionen ett nytt beslut om godkännande av det undsättningsstöd till TAP SGPS som anmäldes den 8 juni 2020, vilket medför att undsättningsstödet till TAP SGPS måste anses vara lagligt.

(176) Enligt skäl 16 i det ursprungliga beslutet om undsättningsstödet skulle undsättningsstödet i form av ett lån på högst 1,2 miljarder euro eller en kombination av lån och lånegarantier återbetalas inom sex månader från datumet för utbetalningen av den första delbetalningen, om inte Portugal inkom med en omstruktureringsplan för kommissionens godkännande före detta datum. Den 10 december 2020, dvs. inom sex månader från det att kommissionen godkände undsättningsstödet i det ursprungliga beslutet om undsättningsstödet, lämnade Portugal in en omstruktureringsplan till kommissionen. Därför förlängdes godkännandet av undsättningsstödet och återbetalningstiden automatiskt enligt punkt 55 d ii i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering till dess att kommissionen fattar ett slutgiltigt beslut om omstruktureringsplanen och stödet.

(177) I sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet hävdar EAA att Portugal genom att i november 2020 godkänna lagen om den offentliga statsbudgeten för 2021, där den portugisiska regeringen öronmärkte 500 miljoner euro i finansiellt stöd till TAP SGPS, beviljade TAP SGPS olagligt stöd (skäl 120). Det bör erinras om att enbart anslag av medel för ett särskilt ändamål i en nationell budget inte är detsamma som beviljande av statligt stöd. För att stöd ska anses vara genomfört måste stödmottagaren få rätt att motta stöd som ges med hjälp av statliga medel enligt tillämplig nationell lagstiftning, vilket inte var fallet med det öronmärkta beloppet på 500 miljoner euro.

(178) Vad gäller de ovannämnda medlen förklarade Portugal att den nödvändiga genomförandeakten inte har antagits och att budgetbestämmelsen för att göra medlen tillgängliga för TAP SGPS eller ge TAP SGPS rätt att motta medlen inte har verkställts ännu. Portugal har därför inte beviljat omstruktureringsstöd i strid med artikel 108.3 i EUF-fördraget.

(179) Portugal har följaktligen respekterat genomförandeförbudet enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget och omstruktureringsstödet till förmån för TAP SGPS utgör därför lagligt statligt stöd.

6.4 **Stödets förenlighet med den inre marknaden**

(180) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget kan kommissionen godkänna stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(181) För att ett statligt stöd ska kunna anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med denna bestämmelse måste det således uppfylla två villkor: det första villkoret är att stödet ska vara avsett att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, och det andra villkoret, som är negativt formulerat, innebär att stödet inte får påverka handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Det ovanstående påverkar inte det faktum att de beslut som kommissionen antar med stöd av denna bestämmelse måste följa unionsrätten ([55]).

(182) Av anmälan och de uppgifter som har inhämtats under den formella granskningen av omstruktureringsstödet framgår det inte att omstruktureringsstödet, eller de villkor som är förbundna med det eller de näringsverksamheter som främjas genom stödet, kan utgöra en överträdelse av de relevanta bestämmelserna i unionsrätten. Konkurrensåtgärden i form av en överföring av ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats grundar sig på bestämmelserna i unionsrätten (skälen 96 och 295), och den nya innehavaren av ankomst- och avgångstiderna måste åta sig att följa tillämpliga bestämmelser i unionens arbetsrätt (skäl 88 d). EAA:s kritik om att stödet strider mot principen om icke-diskriminering i EUF-fördraget (skäl 121) är dessutom ogrundad. Enligt unionsrätten utesluter principen om likabehandling inte beviljande av särskilt omstruktureringsstöd enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget. Kommissionen konstaterar i alla händelser att stödmottagarens ställning är objektivt annorlunda än ställningen för andra flygbolag som flyger inom eller till och från Portugal, både mot bakgrund av att stödmottagaren är stödberättigad enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering och de konsekvenser som stödmottagarens fallissemang skulle få. Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget står det därför Portugal fritt att besluta

([55]) Domstolens dom av den 22 september 2020, Österrike/kommissionen, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punkterna 18–20.

att endast bevilja omstruktureringsstöd till stödmottagaren och inte till andra flygbolag som är verksamma i den medlemsstaten. Kommissionen har inte sänt ett motiverat yttrande till Portugal om en eventuell överträdelse av unionsrätten i samband med detta ärende och har inte heller mottagit klagomål eller information som skulle kunna tyda på att det statliga stödet, eller de villkor som är förbundna med det eller de näringsverksamheter som främjas genom stödet, kan strida mot andra relevanta bestämmelser i unionsrätten än artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget.

(183) Portugal anser att omstruktureringsstödet kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(184) Mot bakgrund av det berörda statliga stödets art och syften och de portugisiska myndigheternas synpunkter kommer kommissionen att bedöma huruvida den planerade finansieringen av omstruktureringsstödet uppfyller de berörda bestämmelserna i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. I riktlinjerna för undsättning och omstrukturering fastställer kommissionen villkoren för att statligt stöd för undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter ska anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

(185) I sin bedömning av huruvida omstruktureringsstöd har negativa effekter på handelsvillkoren i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset utför kommissionen ett avvägningstest enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget och riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. I det testet, och förutsatt att stödmottagaren har rätt till omstruktureringsstöd, väger kommissionen stödets positiva effekter på utvecklingen av den verksamhet som stödet är avsett att underlätta mot de negativa effekter som stödet kan få på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. Kommissionen bedömer i synnerhet hur stödåtgärderna minimerar snedvridningarna av konkurrensen och handeln (behov av statligt ingripande, lämplighet, proportionalitet, stödets öppenhet, engångsprincipen och åtgärder för att begränsa snedvridning av konkurrensen).

Stödberättigande: företag i svårigheter

(186) För att vara berättigad till omstruktureringsstöd måste stödmottagaren anses vara ett företag i svårigheter i den mening som avses i avsnitt 2.2 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering. Enligt punkt 20 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anses ett företag vara i svårigheter om det utan statligt ingripande är nästan säkert att det kommer att lägga ner sin verksamhet på kort eller medellång sikt. Så är fallet om minst en av de omständigheter som beskrivs i punkt 20 a–d i riktlinjerna föreligger.

(187) Såsom förklaras i beslutet om att inleda förfarandet (skälen 15–22) redovisade TAP SGPS ett negativt eget kapital på omkring […] miljoner euro vid utgången av 2019. Sedan dess har TAP SGPS finansiella situation förvärrats. Enligt TAP SGPS koncernredovisning för 2020 ökade det totala negativa egna kapitalet till […] miljarder euro. TAP Air Portugal redovisade också ett negativt kapital 2020 motsvarande […] miljarder euro (skäl 26). Dessa siffror visar att åtminstone hälften av det tecknade aktiekapitalet i TAP SGPS och TAP Air Portugal har försvunnit, vilket innebär att båda företagen kan anses utgöra företag i svårigheter enligt punkt 20 a i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(188) Enligt punkt 21 i riktlinjerna är ett nybildat företag inte berättigat till undsättningsstöd. Stödmottagaren är inte ett nybildat företag enligt riktlinjerna eftersom det bildades 2003, dvs. för mer än tre år sedan (se skäl 8).

(189) I punkt 22 i riktlinjerna fastställs att ett företag som ingår i eller håller på att tas över av en koncern i princip inte är berättigat till stöd till omstrukturering, förutom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen.

(190) I det andra beslutet om undsättningsstöd (skälen 113–128) konstaterade kommissionen att TAP SGPS tillhörde en större företagsgrupp vid tidpunkten för anmälan av undsättningsstödet den 9 juni 2020. Å ena sidan fanns det inga bevis för godtycklig kostnadsfördelning mellan TAP SGPS, AGW och Parpública som innebar att TAP SGPS på ett konstgjort sätt belastades av moderbolagen under den berörda perioden. (Av skälen 19–22 i detta beslut framgår det dessutom att TAP SGPS svårigheter inte är följden av godtycklig kostnadsfördelning inom en koncern och att svårigheterna beror på särskilda omständigheter inom luftfartssektorn och anknutna sektorer där företaget är verksamt.) Å andra sidan var AGW-konsortiet i egenskap av den näst största aktieägaren som hade 45 % av TAP SGPS ett aktiebolag kontrollerat av enskilda aktieägare, David Neeleman, som kontrollerade 50 % av AGW:s aktier

via DGN Corporation (40 %) och Global Azulair Project, SGPS, SA (10 %), och Humberto Pedrosa, som hade 50 % av AGW via företaget HPGB, SGPS, SA. AGW-konsortiets bolagsform som sådan var oberoende av och utan anknytning till de två indirekta aktieägarnas och fysiska personerna David Neelemans och Humberto Pedrosas privata förmögenheter, och de var inte personligt ansvariga för AGW-konsortiets skyldigheter. Dessa två indirekta fysiska aktieägare kunde således inte hållas ansvariga för TAP SGPS finansiella svårigheter med sina privata förmögenheter.

(191) Såsom kommissionen konstaterar i det andra beslutet om undsättningsstöd (skäl 127) hade de andra aktieägarna som hade gemensam kontroll utom Parpública (staten) inte nödvändig kapacitet för att tillgodose det uppskattade likviditetsbehovet på 1,2 miljarder euro som krävdes för att säkerställa TAP SGPS fortsatta drift under en period av sex månader och finansiera omstruktureringen av TAP SGPS (utan beviljande av statligt stöd).

(192) Vad gäller TAP Air Portugal finns det ingen bevisning för att företagets svåra ekonomiska situation härrör från godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen eller en ekonomisk enhet. Detta gäller både för den tid då TAP Air Portugal stod under Parpúblicas (statens), HPGB:s och DGN:s yttersta gemensamma kontroll, och den nuvarande situationen där företaget står under den portugisiska statens fullständiga kontroll, inom samma ekonomiska enhet som sitt systerbolag TAP SGPS, som även har ett icke-kontrollerande minoritetsinnehav i TAP Air Portugal (skälen 11 och 12). Slutsatsen i skäl 191 om att de tidigare gemensamt kontrollerande aktieägarna saknar kapacitet för att tillgodose företagets likviditetsbehov (utan att bevilja statligt stöd) gäller på motsvarande sätt för TAP Air Portugal, som tillhör och tillhörde samma ekonomiska enhet som TAP SGPS.

(193) Efter ändringarna av TAP SGPS kapitalstruktur till följd av DGTF:s förvärv av 22,5 % TAP SGPS aktier, kontrolleras TAP SGPS fullständigt av staten […] (se skälen 8, 11 och 12). TAP SGPS och TAP Air Portugal ingår därför i en ekonomisk enhet (eller en större företagsgrupp) som kommissionen kan betrakta som ett oberoende beslutscentrum inom staten som tillhandahåller det anmälda omstruktureringsstödet.

(194) Kommissionen anser därför att varken de gemensamt kontrollerande enheterna eller senare staten som enda kontrollerande aktieägare hade möjlighet att på ett marknadsmässigt sätt lindra TAP SGPS eller TAP Air Portugals ansträngda ekonomiska och finansiella läge. Statens finansiella ingripande för att avhjälpa företagens svårigheter, vare sig direkt via DGTF eller via Parpública, skulle utgöra statligt stöd om det inte genomförs antingen ensamt eller tillsammans med de gemensamt kontrollerande enheterna enligt marknadsvillkor. Som gemensamt kontrollerande enhet har Parpública inte gett stöd till TAP SGPS enligt marknadsvillkor och kunde inte heller göra det, och inte heller de gemensamt kontrollerande enheterna har eller har kunnat göra så ([56]). Mot bakgrund av statens ställning som aktieägare som innehar 50 % av TAP SGPS […] och den kontroll som staten har haft därefter, kan TAP SGPS och TAP Air Portugals svårigheter inte lösas av en koncern.

(195) På grundval av ovanstående konstaterar kommissionen att både TAP SGPS och TAP Air Portugal (inklusive deras kontrollerade dotterbolag) utgör företag i svårigheter och är berättigade till omstruktureringsstöd.

6.4.1 *Stödet underlättar utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner*

(196) Enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget måste stöd för att det ska anses förenligt med den inre marknaden underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner.

(197) För att visa att omstruktureringsstödet är avsett att underlätta utvecklingen av denna typ av näringsverksamheter eller regioner måste medlemsstater som beviljar stödet visa att det syftar till att hindra sociala problem eller åtgärda marknadsmisslyckanden. När det speciellt gäller omstruktureringsstöd konstaterar kommissionen, såsom bekräftas i punkt 43 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, att marknadsutträde är viktigt för produktivitetstillväxtprocessen i allmänhet. Enbart det faktum att ett företag hindras från att träda ut från marknaden är därför inte en tillräcklig motivering för stöd. Tvärtom, undsättnings- och omstruktureringsstöd hör till de mest snedvridande typerna av statligt stöd, eftersom de ingriper i marknadsutträdesprocessen. I vissa situationer kan omstrukturering

([56]) Denna slutsats begränsas nödvändigtvis till AGW i egenskap av instrument för i slutändan fysiska personers ägande när det gäller granskningen av de gemensamt kontrollerande enheternas medel, och inte de medel som de fysiska personerna hade tillgång till, som inte är personligt ansvariga för dessa enheters innehav.

av företag i svårigheter dock bidra till utvecklingen av näringsverksamheter eller regioner, även utöver de verksamheter som faktiskt bedrivs av stödmottagaren. Så är fallet när stödmottagarens kollaps i avsaknad av sådant stöd skulle leda till situationer med marknadsmisslyckande eller sociala problem som hindrar utvecklingen av näringsverksamheter och/eller regioner som skulle påverkas av dessa situationer. En icke-uttömmande förteckning över sådana situationer anges i punkt 44 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(198) Sådana situationer uppstår bland annat när stödet undviker en risk för avbrott i viktiga tjänsteleveranser som är svåra att ersätta och där det skulle vara svårt för en konkurrent att fylla den tidigare leverantörens plats, eller när det kan få negativa konsekvenser om ett företag med en viktig systembetingad roll i en viss region eller sektor lämnar marknaden ([57]). Stödet förhindrar således sådana marknadsmisslyckanden eller sociala problem genom att stödmottagaren får möjlighet att fortsätta sin verksamhet. När det gäller omstruktureringsstöd är så emellertid endast fallet om stödet gör att stödmottagaren är i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft, vilket endast kan säkerställas om stödet villkoras av en omstruktureringsplan som återställer stödmottagarens långsiktiga lönsamhet.

(199) Kommissionen kommer således att först bedöma huruvida stödet syftar till att hindra en situation med marknadsmisslyckande eller sociala problem (avsnitt 6.4.1.1) och huruvida det åtföljs av en omstruktureringsplan för att återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet (avsnitt 6.4.1.2).

6.4.1.1 Hindra sociala problem eller åtgärda marknadsmisslyckanden som bidrar till utvecklingen av näringsverksamheter

(200) Bland de situationer där undsättning av ett företag i svårigheter kan bidra till utvecklingen av näringsverksamheter eller regioner nämns i punkt 44 b och c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering fall där stödet syftar till att avvärja risken för att den ekonomiska tillväxten hindras av en risk för avbrott i viktiga tjänsteleveranser om stödmottagaren lämnar marknaden (punkt 44 b i riktlinjerna), eller om ett företag med en viktig systembetingad roll i den berörda sektorn eller regionen går i konkurs (punkt 44 c i riktlinjerna).

Stödet bidrar till att undvika avbrott i en viktig tjänsteleverans

(201) I beslutet om att inleda förfarandet konstaterar kommissionen att syftet med omstruktureringsstödet var att undvika att TAP SGPS och följaktligen TAP Air Portugal lägger ner verksamheten till följd av sina svårigheter, som akut förvärrades av covid-19-krisen ([58]). Eftersom flygbolag måste garantera tillräcklig likviditet för att få behålla sin operativa licens är det mot bakgrund av de tillgängliga medlen och de senaste och förväntade driftsförlusterna uppenbart att TAP Air Portugal utan omstruktureringsstödet inte skulle kunna uppfylla sina betalningsförpliktelser och betala sina skulder och därmed tvingas att ansöka om konkurs och lägga ner verksamheten (tabell 1). På grundval av de uppgifter som har lämnats under den formella granskningen konstaterar kommissionen att det finns en konkret och omedelbar risk för att stödmottagaren inte kommer att kunna uppfylla sina betalningsplikter, vilket skulle leda störningar i TAP Air Portugals pågående trafik.

(202) I detta avseende trafikerar TAP Air Portugal unika förbindelser från sin knutpunkt, Lissabons flygplats, genom att tillhandahålla regelbunden trafik (skälen 15 och 16). Förutom de samhällsviktiga luftfartstjänster som tillhandahålls det portugisiska språkområdet, såväl nationellt som utomlands, stöder TAP Air Portugal på ett avgörande och viktigt sätt den ekonomiska tillväxten för en av Portugals främsta näringsverksamheter, turismen. Ett viktigt segment med portugisiska företag – hotell, restauranger, sociala och kulturella evenemang, detaljhandel och andra turismrelaterade verksamheter, särskilt i de största regionerna Lissabon, Porto och Algarve, skulle få ännu svårare att klara sig igenom krisen utan stöd från TAP Air Portugals trafik, som för resenärer till regionerna.

(203) Såsom Portugal påpekar behöver de flesta av de företag som endast överlever covid-19-krisen med hjälp av stöd från den portugisiska regeringen genom tillfälligt subventionerat arbete och åtgärder som ger dem möjlighet att skjuta upp betalningar turismen för att få fart på verksamheten igen. De portugisiska resebyråer och företrädare för regioner som har inkommit med synpunkter framhåller att de är beroende av TAP Air Portugals tjänster för en del av sina affärer och verksamheter och att de skulle förlora en stor del av sin omsättning utan affärerna med TAP Air Portugal.

([57]) Punkt 44 b och c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.
([58]) Skäl 71 i beslutet om att inleda förfarandet.

(204) Kommissionen anser således att i avsaknad av omstruktureringsstöd för att undvika en nedläggning av TAP Air Portugals verksamheter skulle inte bara resenärer utan även affärsresekunder vara helt beroende av huruvida en kombination av lågprisflygbolag och långdistansflygbolag som inriktar sig på direktanslutningar med unionen och resten av världen på de 92 destinationer som TAP Air Portugal trafikerade före omstruktureringen skulle vilja och kunna etablera samma tjänster när det gäller turtäthet och omfattning, särskilt med Nordamerika, Latinamerika och Afrika (skäl 15). Tredje parter – särskilt affärspartner som resebyråer, researrangörer, stora hotellkoncerner, biljettförsäljningskontor och leverantörer, utöver nationella och utländska statliga organ, inbegripet organ som främjar turism och kommersiella eller kulturella utbyten – bekräftar kommissionens slutsats i beslutet om att inleda förfarandet att dessa förbindelser skulle riskera att förloras om TAP Air Portugal försvinner från marknaden (skäl 100).

(205) För att ersätta TAP Air Portugals roll skulle konkurrenterna behöva bygga upp och etablera nät av förbindelser. Detta kan ta lång tid och är kanske inte möjligt att åstadkomma över huvud taget med samma turtäthet och geografiska omfattning. I detta avseende konstaterar kommissionen att syftet med omstruktureringsstödet är att undvika att TAP Air Portugal lägger ner verksamheten till följd av sina svårigheter, som akut förvärrades av covid-19-krisen.

(206) De konkreta linjerna i TAP Air Portugals linjenät 2019 före pandemin har i dagsläget minskats till följd av de restriktiva reseåtgärder som de portugisiska myndigheterna har infört av hälsoskäl för att minska spridningen av viruset. Iatas trafikprognoser som nämns i beslutet om att inleda förfarandet och inte har ifrågasatts av någon av parterna, visar dock på en återhämtning av efterfrågan tidigare än 2025 (skäl 223). I en sådan situation och i ett förutsebart scenario med efterfrågan på luftfartstjänster och konnektivitet i Portugal, skulle TAP Air Portugals linjenät – eller ett lika tätt nät – vara lika viktigt som det var före pandemin för att tillgodose framtida efterfrågan, särskilt på alla eller några av de linjer som TAP Air Portugal var ensamt att trafikera, […] av […] linjer under sommarsäsongen och […] av […] linjer under vintersäsongen (skälen 15 och 16).

(207) Vad gäller ett hypotetiskt linjenät som ersätter TAP Air Portugals nät är det ytterst osannolikt att en kombination av befintliga traditionella flygbolag eller lågprisflygbolag både skulle vilja och kunna bygga upp de nödvändiga förbindelserna inom en rimlig tidsram, särskilt vad avser de portugisisktalande länderna, för att ta över TAP Air Portugals roll när det gäller Portugals flygförbindelser med omvärlden. Inget av de två flygbolag som har deltagit i förfarandet har på vederbörligt sätt styrkt att de både vill och kan utveckla ett liknande nationellt transportnät eller lämnat in planer på att utveckla en liknande konnektivitet, och har endast i allmänna ordalag hänvisat till andra flygbolag som inte deltar i förfarandet som enligt deras åsikt delvis skulle kunna ersätta TAP Air Portugals nät. De studier som har lämnats in visar tillväxt för och konkurrens från lågprisflygbolag (skäl 105). Studierna anger dock inte, och visar ännu mindre, att TAP Air Portugals tjänster och linjenät helt säkert skulle kunna ersättas av ett flygbolag eller en viss kombination av flygbolag. Såsom anges i skälen 100 och 132 har många tredje parter som är beroende av dessa tjänster tvärtom gett uttryck för oro angående en eventuell nedläggning av TAP Air Portugals tjänster. De uppgifter som har lämnats under den formella granskningen bekräftar således kommissionen slutsats om att det finns en konkret och omedelbar risk för att stödmottagaren inte kommer att kunna uppfylla sina betalningsplikter, vilket i sin tur leder till en risk för störningar de luftfartstjänster som tillhandahålls av TAP Air Portugal.

(208) Stödmottagarens kollaps skulle således i sin tur innebära en risk för störningar i en viktig transporttjänst som tillhandahåller internationella och landsomfattande förbindelser och nät som förbinder Portugals fastland och de portugisiska öarna och portugisiskspråkiga länder i världen, vilka är svåra att ersätta för andra leverantörer enligt punkt 44 b i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

Stödet avser ett företag med en systembetingad roll

(209) Stödet syftar även till att avvärja risken för att ett företag med en viktig systembetingad roll som utför en viktig tjänst lämnar marknaden i den mening som avses i punkt 44 c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(210) I detta avseende anser kommissionen att stödmottagaren otvivelaktigt spelar en nyckelroll i den portugisiska ekonomin ([59]), inte bara för utvecklingen av turism och förbindelserna med de portugisisktalande länderna, utan även när det gäller sysselsättning. För det första har stödmottagaren en viktig systembetingad roll för hela Portugals territorium, eftersom den stöder den portugisiska turismens tillväxt. Turismen är en av medlemsstatens viktigaste sektorer och svarade för 14,6 % av Portugals bruttonationalprodukt (BNP) 2018. Turismsektorn var av yttersta vikt för Portugals ekonomiska återhämtning från den finansiella krisen och statsskuldkrisen 2008. Turismen bidrar med omkring 19 miljarder euro till Portugals BNP, vilket motsvarade 8,7 % av BNP 2019. Det finns inga tecken på att den ekonomiska återhämtningen efter pandemin på något nämnvärt sätt skulle påverka sammansättningen av Portugals BNP och turismens bidrag till denna. För det andra är TAP SGPS en av landets största arbetsgivare med sina omkring 10 000 anställda (2019) och står för mer än 110 000 indirekta arbetstillfällen. Dessa siffror visar att om TAP SGPS skulle drabbas av insolvens i avsaknad av omstruktureringsstödet skulle det få en betydande spridningseffekt för hela Portugals ekonomi.

Granskning av invändningar i tredje parters synpunkter och slutsatser

(211) Ryanair bestrider kommissionens preliminära slutsatser i beslutet om att inleda förfarandet. Ryanair hävdar för det första att det inte finns någon bevisning för störningar i en viktig tjänst som är svår att ersätta. Enligt Ryanair skulle konkurrenter som går in kunna ersätta TAP Air Portugals tjänster. Närmare bestämt hävdar Ryanair för det första att företaget enkelt skulle kunna ersätta TAP Air Portugal på kortdistansflygningar, medan det på långdistansflygningar finns tillräckligt med konkurrenter som flyger från Lissabon som skulle kunna ta över TAP Air Portugals kapacitet. För det andra hävdar Ryanair att TAP Air Portugal inte är ett systembetingat företag, och även om så skulle vara fallet, förklaras det inte i beslutet om att inleda förfarandet varför en nedskärning av TAP SGPS och en nedläggning av icke-systembetingade eller förlustbringande verksamheter inte skulle göra det möjligt att upprätthålla de systembetingade verksamheterna.

(212) Ryanairs invändningar motbevisas i hög grad, för det första genom inlagor från andra tredje parter, och för det andra genom upplysningar som Portugal har inkommit med (skälen 138–141).

(213) Kommissionens preliminära slutsatser i beslutet om att inleda förfarandet har fått starkt stöd från tredje parter. Av de 39 svaren på uppmaningen att inkomma med synpunkter på beslutet att inleda förfarandet har 36 parter uttryckt sitt stöd för kommissionens åsikt om TAP Air Portugals betydelse som den viktigaste leverantören av förbindelser mellan Portugal och de andra portugisisktalande länderna (särskilt Brasilien, Angola, Moçambique och São Tomé) samt Portugals förbindelser med hela Europa och med de ovannämnda länderna via sin knutpunkt i Lissabon. Alla intressenter utom de två direkta konkurrenterna stöder planerna på omstruktureringsstöd till TAP SGPS och bekräftar den viktiga roll som TAP Air Portugal spelar, särskilt för den portugisiska ekonomin.

(214) På grundval av de upplysningar som kommissionen förfogar över konstaterar den också att även om vissa av TAP Air Portugals linjer kan vara attraktiva för en konkurrent på fristående basis, finns det inga tecken på att en konkurrent skulle kunna ta över TAP SGPS samtliga tjänster. TAP SGPS försvinnande från marknaden skulle sannolikt orsaka allvarliga sociala problem för företagets kunder, personal och leverantörer.

(215) Kommissionen konstaterar i synnerhet att TAP Air Portugal i motsats till sina konkurrenter för närvarande är en viktig leverantör av förbindelser för passagerare som reser till och från de portugisisktalande länderna. Såsom redan nämnts (avsnitt 4.2) spelar företaget en avgörande roll för att förbinda Portugal och hela Europa med Brasilien, Angola, Moçambique och São Tomé. TAP Air Portugals tjänster skulle teoretiskt sett kunna ersättas av flera operatörer under omstruktureringsplanens löptid, men endast delvis, och tjänsternas kvalitet skulle försämras avsevärt, särskilt för kunder i Portugal. I sitt argument om en nedskärning av TAP Air Portugal bortser Ryanair från de negativa spridningseffekterna, bland annat att ett stort antal förbindelser inom unionen i TAP Air Portugals navmodell även bygger på interkontinentala linjer, som oåterkalleligen skulle kunna äventyras på medellång sikt ([60]).

([59]) Enligt anmälan bidrog TAP SGPS med 3,3 miljarder euro till Portugals BNP 2019 (motsvarande 1,2 % av landets totala BNP), och med 300 miljoner euro i direkta skatter och sociala avgifter. TAP SGPS bidrag till Portugals export uppgår till närmare 2,6 miljarder euro, medan värdet på de tjänster och varor som TAP SGPS köper från fler än 1 000 nationella leverantörer uppgår till närmare 1,3 miljarder euro.

([60]) I detta avseende visar kommissionens bedömning av hur konkurrensåtgärden att överföra 18 ankomst- och avgångstider inverkar på lönsamheten att åtgärden medför en minskning som gör det möjligt att öppna tre linjer med tre rotationer i direkta förbindelser inom unionen. Effekten är en minskning med […] % av avkastningen på TAP Air Portugals sysselsatta kapital och en […] av företagets skuldsättningsgrad (tabell 3). Bedömningen visar således att en mer omfattande neddragning av vinstgivande linjer inom unionen som ansluter till de interkontinentala flygningarna skulle kunna begränsa företagets möjligheter att bibehålla sin ställning på marknaden utan tillgång till marknadsfinansiering, vilket i sin tur skulle kräva mer stöd efter omstruktureringsperioden.

(216) De två näst största flygbolagen i Portugal (Ryanair och easyJet) flyger endast mellan Portugal och andra EU-medlemsstater och deras affärsmodell omfattar inte interkontinentala långdistansflygningar. Andra stora flygbolag i EU som erbjuder interkontinentala förbindelser från Lissabon tillämpar ett nav- och ekersystem. Detta innebär att de i stället för att flyga direkt till destinationer i utlandet från Lissabons flygplats överför passagerare från Portugal via anslutningsflyg till sina knutpunkter i andra medlemsstater, såsom Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt eller München, innan de flygs till sina destinationer. Detta skulle i sin tur leda till att den totala flygtiden från Portugal till destinationer i väst eller syd skulle förlängas avsevärt.

(217) Stödmottagaren kan således anses vara ett företag med en systembetingad roll enligt punkt 44 c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, både som arbetsgivare och som en central del i den ekonomiska kedjan för många andra portugisiska företag.

(218) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen därför slutsatsen att stödet bidrar till utvecklingen av en näringsverksamhet i form av tillhandahållande av luftfartstjänster som ansluter Portugal, eftersom stödet gör det möjligt att upprätthålla en viktig tjänst som konkurrenter kanske inte skulle kunna ersätta i sin helhet eller i ungefär samma grad utan sociala problem på kort till medellång sikt, med potentiellt negativa konsekvenser för Portugals ekonomi i stort efter den rådande krisen till följd av covid-19-pandemin (punkt 44 b och c i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering).

6.4.1.2 Omstruktureringsplan och återställande av långsiktig lönsamhet som bidrar till utveckling av näringsverksamheter eller regioner

(219) Enligt punkt 46 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste stödet dessutom förenas med villkoret att en omstruktureringsplan genomförs som återställer stödmottagarens långsiktiga lönsamhet. Åtgärder för att avhjälpa orsakerna till stödmottagarens svårigheter genom att underlätta återställandet av dess långsiktiga lönsamhet är en nödvändig förutsättning för att omstruktureringsstödet ska bidra till utvecklingen av den eller de näringsverksamheter och regioner där stödmottagaren är verksam. Omstruktureringsstödet bidrar till en omfattande omstruktureringsplan som spänner över alla TAP SGPS och TAP Air Portugals verksamheter.

(220) Enligt punkterna 45–48 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska omstruktureringsstöd endast beviljas för att stödja en realistisk, sammanhållen och omfattande omstruktureringsplan. Planens åtgärder måste vara utformade för att återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet inom en rimlig tid och bör utesluta allt eventuellt ytterligare statligt stöd som inte omfattas av omstruktureringsplanen. Omstruktureringsplanen ska innehålla en sammanfattning av hur de föreslagna omstruktureringsåtgärderna kommer att lösa stödmottagarens underliggande problem.

(221) Resultaten av omstruktureringen bör redovisas utifrån olika scenarier, särskilt med angivelse av resultatparametrar och de största förutsebara riskfaktorerna. Återställandet av stödmottagarens lönsamhet måste leda till en skälig avkastning på investerat kapital efter det att kostnaderna täckts och får inte vara beroende av optimistiska antaganden om externa faktorer, såsom variationer i priser. Långsiktig lönsamhet uppnås när ett företag kan uppvisa en skälig kapitalavkastning efter att ha täckt alla sina kostnader inklusive avskrivning och finansieringskostnader och även är i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft.

(222) I detta avsnitt kommer kommissionen först att bedöma trovärdigheten hos de antaganden som ligger till grund för stödmottagarens omstruktureringsplan och därefter bevisningen för återställandet av stödmottagarens lönsamhet efter omstruktureringsplanen.

Bedömning av de antaganden som ligger till grund för de finansiella prognoserna

(223) Vad gäller trovärdigheten hos de antaganden som ligger till grund för intäktsprognoserna konstaterar kommissionen att stödmottagarens prognoser för återhämtningen av flygtrafiken är mer försiktiga än Iatas basprognoser. Medan Iata förutser en passagerarvolym 2025 som motsvarar 109 % av passagerarvolymen 2019, utgår stödmottagaren från att endast […] % av antalet passagerare 2019 kommer att flyga 2025, vid utgången av omstruktureringsplanen (skäl 51). Stödmottagaren utgår dessutom från en något lägre avkastning 2025 ([…] eurocent) jämfört med 2019 ([…] eurocent), medan lastfaktorn 2025 förväntas vara […] procentenheter högre än 2019 ([…] % jämfört med […] %). Stödmottagarens intäkt per erbjuden personkilometer är slutligen lägre 2025 än 2019 ([…] eurocent jämfört med […] eurocent), vilket tyder på att stödmottagaren redan hade lyckats uppnå en liknande intäkt per erbjuden personkilometer omedelbart innan omstruktureringsperioden inleddes. Eftersom stödmottagarens trafikprognoser är försiktigare än Iatas prognoser och de intäktsrelaterade nyckeltalen ligger i linje med stödmottagarens historiska värden 2019, anser kommissionen att stödmottagarens intäktsprognoser är skäliga.

(224) Beträffande kostnadsprognoserna konstaterar kommissionen att återställandet av stödmottagarens lönsamhet är beroende av kostnadsminskningar, särskilt arbetskraft och bränsle, enligt beskrivningen i avsnitt 2.4.3. Vad gäller bränsle beaktar prognosen användning av nyare, mer bränsleeffektiva flygplan och bygger på marknadsmässiga förväntningar på bränslepriset som har hämtats från Bloomberg-databasen. Eftersom leveransschemat för de nya flygplanen redan har förhandlats med leverantörerna utgör dessa flygplans bränsleförbrukning objektiva och kontrollerbara uppgifter, vilket även gäller bränslepriserna. Kommissionen anser således att bränslekostnadsprognoserna är trovärdiga.

(225) Vad gäller prognoserna för arbetskraftskostnader konstaterar kommissionen att stödmottagaren redan har ingått avtal med samtliga berörda fackföreningar fram till 2024 (nödlägesavtalen), vilka omfattar alla anställda. Nödlägesavtalen innehåller bestämmelser om lönesänkningar, frysning av automatiska lönehöjningar samt produktivitetsförbättringar. Stödmottagaren har dessutom redan lyckats minska heltidsekvivalenten med 1 200 genom att inte förlänga visstidsanställningsavtal och har inlett en process för att uppnå en ytterligare minskning av heltidsekvivalenten med 2 000 genom såväl frivilliga åtgärder som uppsägningar. Stödmottagaren har även börjat förbereda förhandlingar om nya kollektivavtal som kommer att ersätta nödlägesavtalen, och har redan erhållit åtaganden från flera fackföreningar för att uppnå omstruktureringsplanens kostnadsmål för 2025. Kommissionen anser att prognoserna är trovärdiga överlag eftersom stödmottagaren redan har lyckats förhandla om de flesta av de antaganden som ligger till grund för prognoserna för arbetskraftskostnader.

(226) Kommissionen anser att följande faktorer också bidrar till de finansiella prognosernas trovärdighet. För det första har stödmottagaren redan beslutat om och börjat genomföra flera åtgärder för att minska andra kostnader än arbetskrafts- och bränslekostnader (skäl 35). För det andra omfattar inte de finansiella prognoserna de intäktsökningar på […] miljoner euro (av […] miljoner euro) som stödmottagaren har räknat med (avsnitt 2.4.1.4), vilket skapar en ytterligare säkerhetsbuffert. För det tredje inriktas omstruktureringsplanen på luftfartsverksamheten och förutser försäljning eller nedläggning av icke-kärnverksamheter, såsom M&E Brasil, som har gått med förlust under mycket lång tid och har varit en bidragande orsak till stödmottagarens svårigheter (avsnitt 2.4.1.1).

(227) För att bedöma om stödmottagarens finansiella prognoser är rimliga överlag har kommissionen jämfört stödmottagarens förväntade EBIT-marginal (dvs. EBIT dividerat med intäkter) för 2025 med EBIT marginalen för ett urval av konkurrenter för vilka det finns prognoser från aktiemarknadsanalytiker tillgängliga för samma år ([61]). Den genomsnittliga EBIT-marginalen i det urvalet är 13,1 %, medan stödmottagarens EBIT-marginal endast förväntas uppgå till […] %. Kommissionen anser därför att stödmottagarens lönsamhetsprognoser för 2025 ligger i linje med de genomsnittliga konkurrenternas prognoser, vilket är ett ytterligare tecken på att de antaganden som ligger till grund för omstruktureringsplanen är trovärdiga.

Bedömning av stödmottagarens utsikter att återställa sin lönsamhet

(228) Efter att ha konstaterat att de antaganden som ligger till grund för de finansiella prognoserna är trovärdiga kommer kommissionen nu att bedömda huruvida stödmottagaren, på grundval av dessa prognoser, kan återställa sin lönsamhet vid utgången av 2025, dvs. då omstruktureringsplanen slutförs. Kommissionen kommer närmare bestämt att kontrollera huruvida stödmottagaren 2025 förväntar sig att generera tillräcklig avkastning från sin verksamhet för att kunna konkurrera av egen kraft.

([61]) Urvalet omfattar Lufthansa, IAG, SAS, Aegean och Finnair, Ryanair, easyJet och Wizz Air.

(229) När det gäller stödmottagarens förmåga att generera en tillräcklig avkastning från sin verksamhet 2025 använder kommissionen en vanlig metod och jämför avkastningen på sysselsatt kapital (ROCE) ([62]) 2025 med den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden (WACC). Om avkastningen på sysselsatt kapital är större än den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden kan ett företags verksamhet generera tillräcklig vinst för att täcka sina kapitalkostnader, vilket är en indikation på företagets lönsamhet.

(230) Stödmottagarens avkastning på sysselsatt kapital, som beräknas på grundval av de finansiella prognoser som kommissionen bedömer som trovärdiga i skälen 223–227, förväntas enligt Portugal att uppgå till […] % år 2025 (skäl 48). Detta värde är förhållandet mellan EBIT före skatt och sysselsatt kapital 2025. Eftersom lönsamhetstestet består av en jämförelse mellan ROCE och WACC, som motsvarar avkastning efter skatt, anser kommissionen dock att det är lämpligare att beräkna ROCE med hjälp av EBIT efter skatt. För att utjämna de årliga fluktuationerna i balansräkningsvariablerna anser kommissionen även att det är rimligt att använda genomsnittligt sysselsatt kapital för 2024 och 2025, i stället för sysselsatt kapital 2025, som nämnare för ROCE 2025. Med dessa två ändringar får kommissionen fram en avkastning på sysselsatt kapital på […] %.

(231) ROCE-värdet på […] % är högre än stödmottagarens WACC på […] %. Enligt standardmetoden består en sådan vägd genomsnittlig kapitalkostnad av ett vägt genomsnitt av stödmottagarens kostnad för eget kapital ([…] %) och skuldkostnad ([…] %), med samma vikt för stödmottagarens mål för skuldkvot och skuldsättningsgrad ([…] %). Dessa komponenter i WACC är vederbörligen motiverade och baseras på uppgifter från marknaden och finansiella uppgifter om stödmottagarens konkurrenter som har hämtats från Capital IQ och Reuters (fotnot 61). I beräkningen av kostnaden för eget kapital förutsätts en riskfri räntesats på […] %, vilken ligger långt över den rådande negativa avkastningen på tyska tioåriga statsobligationer, en riskpremie på eget kapital på 4,72 % och en riskpremie för landet på 1,95 %, vilka båda ligger i linje med allmänt tillgängliga referensvärden ([63]), samt en betakoefficient på […] ([64]). Denna betakoefficient motsvarar den genomsnittliga aktiebetakoefficienten för stödmottagarens konkurrenter i fotnot 61, justerad för att avspegla skillnaderna i skuldsättningsgrader och skattesatser enligt den etablerade Hamada-formeln. Kostnaden för eget kapital omfattar även en liten riskpremie på 1,75 % enligt Duff & Phelps beräkningar. När det gäller skuldkostnaden utgör den ett genomsnitt av den nuvarande avkastningen på stödmottagarens utestående skuld ([…] % före skatt, […] % efter skatt), vilket är ett försiktigt antagande, eftersom stödmottagarens skuldsättningsgrad och kreditbetyg förväntas förbättras under planeringsperioden. Kommissionen anser därför att stödmottagaren kommer att kunna återgå till lönsamhet 2025, baserat på den rimliga förväntningen att ROCE kommer att vara högre än WACC 2025.

(232) Kommissionen konstaterar också att den förväntade avkastningen på sysselsatt kapital 2025 är högre än medianvärdet för avkastningen på sysselsatt kapital 2019 ([…] %) för de konkurrerande flygbolag som anges i fotnot 61. Detta är ett ytterligare tecken på återställandet av stödmottagarens lönsamhet, eftersom dessa flygbolag 2019 kunde konkurrera på marknaden av egen kraft.

(233) Återställandet av stödmottagarens lönsamhet bekräftas av en alternativ metod, nämligen en jämförelse mellan avkastningen på eget kapital (ROE) och kostnaden för eget kapital. Denna metod inriktas på aktieägarnas vinster, medan metoden i skäl 230 bygger på den vinst som genereras av företagets verksamheter. Ur aktieägarnas synvinkel är ett företag lönsamt om dess avkastning på eget kapital är högre än kostnaden för det kapitalet. Kommissionen konstaterar att så är fallet för stödmottagaren 2025, eftersom den förväntade avkastningen på eget kapital uppgår till […] % och kostnaden för eget kapital uppgår till […] %.

(234) För att säkerställa att bedömningen av återställande till lönsamhet är tillförlitlig har kommissionen beaktat en alternativ metod för beräkningen av den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden och kostnaden för eget kapital. Denna metod innebär att stödmottagarens skuldsättningsgrad 2025 ([…]) används i stället för konkurrenternas (1,5), konkurrenternas aktiebetakoefficient justeras för skillnader i hävstångseffekten och skuldens och det egna kapitalets vikter i WACC-formeln beräknas. Till följd av detta antagande ökar kostnaden för eget kapital från […] % till […] %, vilket avspeglar den högre hävstångseffekten och således den större risken för stödmottagarens egna kapital jämfört med konkurrenternas. WACC går dessutom från […] % till […] % på grund av den utjämnande effekten av högre kostnader för eget kapital och lägre vikt för eget kapital i stödmottagarens kapitalstruktur. Med tanke på att den förväntade avkastningen på sysselsatt kapital 2025 uppgår till […] % ([…] %) drar kommissionen slutsatsen att testerna av återställande till lönsamhet uppfylls även enligt denna alternativa metod för beräkning av WACC och kostnaden för eget kapital.

([62]) ROCE år t fastställs som EBIT efter skatt för år t dividerat med det genomsnittliga kapital som sysselsattes år t och t-1.

([63]) Siffror för riskpremier på eget kapital och riskpremier för länder finns tillgängliga på professor Damodarans webbplats (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

([64]) Kostnaden för eget kapital beräknas som summan av den riskfria räntan, riskpremien för landet och den lilla riskpremien samt produkten av betakoefficienten och riskpremien på eget kapital.

(235) Vad gäller stödmottagarens förmåga att konkurrera av egen kraft i slutet av 2025, dvs. då omstruktureringsplanen slutförs, förväntar sig kommissionen att stödmottagaren återigen kommer att ha fullständigt tillträde till kapitalmarknaderna utan offentlig medfinansiering senast 2025, dvs. tre år efter det senaste aktiekapitalstödet. Denna förväntning bygger på följande argument: För det första visar de finansiella prognoserna en ökad nettoinkomst under planeringsperioden, vilket kommer att bidra till ett positivt eget kapital på […] miljoner euro 2025. Detta värde är högre än TAP Air Portugals aktieposition på […] miljoner euro 2019, då stödmottagaren kunde anskaffa långfristig finansiering på […] miljoner euro till marknadsvillkor (skäl 23) ([65]). För det andra räknar stödmottagaren med en nettoskuld i förhållande till EBITDA på […]. Detta förhållande är […] än gränsvärdet på 3,5, vilket är den övre gräns som motsvarar de fyra högsta kreditbetygen (*investment grade*), och således säkerställer enklare tillträde till kapitalmarknaderna enligt marknadspraxis. Av dessa skäl anser kommissionen att stödmottagaren kommer att konkurrera av egen kraft 2025, utan ytterligare undsättnings- eller omstruktureringsstöd.

(236) Som ytterligare bevisning på stödmottagarens förmåga att få tillträde till kapitalmarknaderna utan statligt stöd och således konkurrera av egen kraft i framtiden, konstaterar kommissionen, vilket är lovande, att stödmottagaren redan har säkrat […] miljoner euro i flygplansleasingkontrakt och redan har förhandlat om ett lån som ges delvis utan statliga garantier med […], som uppgav att de hyste ett mycket högt förtroende för att framtida finansieringsbehov skulle kunna täckas upp till ett belopp av […] euro, om stödmottagaren skulle behöva stärka sin likviditet. Redan dessa båda faktorer visar att stödmottagaren återigen kommer att kunna få fullständigt tillträde till kapitalmarknaderna och är samtidigt ett tecken på marknadens förtroende för återställandet av stödmottagarens lönsamhet när omstruktureringsstödet genomförs.

(237) Utöver grundscenariot inkom Portugal med en känslighetsanalys och övervägde flera negativa scenarier (skälen 52 och 53). Känslighetsanalysen består av en uppdatering av de finansiella prognoserna jämfört med den anmälda planen från juni 2021, med beaktande av de förbättrade trafikprognoserna, men även de ökade bränslebränslepriserna och större inflationsförväntningarna. De negativa scenarierna bygger på den anmälda planen från juni 2021 och simulerar effekten av högre bränslepriser (en ökning på […] %), lägre avkastning (en minskning på […]) och en kombination av dessa. Kommissionen anser att känslighetsanalysen och de negativa scenarierna är rimliga, eftersom de simulerar effekten av negativa förändringar av viktiga faktorer för flygbolags lönsamhet.

(238) Kommissionen konstaterar att dessa negativa scenarier har en negativ effekt på stödmottagarens lönsamhet och kreditvärdighet, men att de inte äventyrar återställandet av stödmottagarens lönsamhet till 2025. I scenariot med […] % högre bränslepriser och […] % lägre intäkter (skäl 52) skulle stödmottagaren generera ett positivt rörelseresultat…] och nå ett rörelseresultat på […] miljoner euro […] i stället för […] miljoner euro. I det negativa scenariot med uppdaterade finansiella prognoser (skäl 53) uppgår avkastningen på sysselsatt kapital 2025 till […], medan avkastningen på eget kapital […] % till […] %. Dessa tal visar fortfarande på en bra lönsamhet och är högre än lönsamhetsgränserna, även i den mest konservativa sammansättningen av WACC ([…] %) och kostnaden för kapital ([…] %). Stödmottagarens förmåga att få tillträde till kapitalmarknaderna och konkurrera av egen kraft 2025 skulle inte heller äventyras, eftersom företaget fortfarande skulle ha en positiv aktieposition ([…] miljoner euro). Nettoskulden i förhållande till EBITA skulle inte överskrida […] och nå värdet […].

Slutsats om underlättande av utvecklingen av näringsverksamheter och regioner

(239) Kommissionen anser sammanfattningsvis att stödmottagarens omstruktureringsplan är realistisk, sammanhållen och trovärdig. Omstruktureringsplanen är därför lämplig för att återställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet utan ytterligare statligt stöd inom en rimlig tid. Omstruktureringsstödet uppfyller således kraven i punkterna 44 b och c och 46 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, och bidrar till att utveckla en näringsverksamhet bestående av luftfartstrafik som ansluter Portugal, enligt villkoret i artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

6.4.2 *De positiva effekterna för ekonomiska områden väger tyngre än de negativa effekterna på handel och konkurrens*

(240) För att bedöma om stödet påverkar konkurrensen och handeln på ett orimligt sätt måste det prövas om stödet är nödvändigt, lämpligt och proportionellt och säkerställer öppenhet. Det är också nödvändigt att pröva stödets påverkan på konkurrensen och handeln och att väga stödets positiva effekter för utvecklingen av de berörda näringsverksamheterna och regionerna samt andra positiva effekter som stödet avser mot dess negativa effekter för den inre marknaden.

([65]) *Källa:* TAP Air Portugal årsrapport för 2019, s. 53.

6.4.2.1 Nödvändighet

(241) Enligt punkt 53 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska medlemsstater som planerar att bevilja omstruktureringsstöd presentera en jämförelse med ett trovärdigt alternativt scenario som inte omfattar statligt stöd, som visar hur utvecklingen av de näringsverksamheter eller regioner som stödansökan avser enligt avsnitt 3.1.1 inte skulle uppnås, eller skulle uppnås i lägre grad.

(242) Syftet med omstruktureringsstödet är att undvika att TAP SGPS lägger ner verksamheten och därmed att avvärja en situation av marknadsmisslyckande och sociala problem som skulle hindra utvecklingen av luftfartstjänster som ansluter Portugal. Detta mål uppnås genom omstruktureringsplanen, som delvis finansieras av omstruktureringsstödet. Omstruktureringsplanen visar att både stödmottagarens likviditets-och solvensproblem måste avhjälpas för att lösa dess finansiella problem. På kort sikt kan TAP SGPS inte säkerställa ett fortsatt tillhandahållande av samhällsviktiga trafiktjänster, uppfylla sina finansiella skyldigheter eller ha tillträde till finansmarknaderna. Med tanke på det stora negativa egna kapitalet på […] miljarder euro, en situation som kommer att fortsätta under en längre tid, kan TAP SGPS på lång sikt inte heller uppfylla sina finansiella skyldigheter. Omstruktureringsstödet är därför nödvändigt för att slutföra omstruktureringsplanen, vilken i sin tur syftar till att underlätta tillhandahållandet av luftfartstjänster som ansluter Portugal.

6.4.2.2 Lämplighet

(243) Enligt punkterna 38 c och 54 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anser inte kommissionen att stöd är förenligt med den inre marknaden om andra, mindre snedvridande åtgärder gör det möjligt att uppnå samma mål. Omstruktureringsstöd måste kompenseras tillräckligt och uppfylla villkoren i punkt 58 i riktlinjerna, så att det instrument som valts är lämpligt med hänsyn till det solvens- eller likviditetsproblem som ska lösas.

(244) Konkurrenterna bestred kommissionens preliminära slutsats i beslutet om att inleda förfarandet om att omstruktureringsstödet hade en lämplig form. Ryanair hävdar att stödet är olämpligt, eftersom kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet inte redovisar eller jämför stödet med andra alternativ som omfattar eller inte omfattar statligt stöd. EAA hävdar att formen av stödet, som främst består av ett kapitaltillskott, inte är lämplig och att stödet går utöver vad som är nödvändigt, eftersom en statlig garanti (utan åtgärder avseende eget kapital) skulle vara tillräcklig för att underlätta tillträdet till kapitalmarknaderna och på så sätt återställa TAP:s likviditet och solvens. EAA:s påstående styrks inte med bevisning, medan Ryanair inte tar hänsyn till den rådande situationen, där stödmottagaren inte har tillräckligt tillträde till marknaden för att välja en investerare som både vill och kan tillhandahålla eget kapital eller långfristig finansiering. Diskussionerna med […] för att säkra både omedelbar finansiering och beredskapsfinansiering visar att TAP SGPS/TAP Air Portugal för närvarande inte har förmåga att anskaffa kapital i stor skala ([66]).

(245) Kommissionen anser dessutom att omstruktureringsstödet på 2,55 miljarder euro till TAP SGPS har en lämplig form, av följande skäl: För det första var TAP SGPS ett företag i svårigheter med ett negativt eget kapital på ([…] miljoner euro) 2019. Företaget redovisade förluster på […] miljarder euro 2020 och förväntar sig en positiv nettoinkomst på […]. Utan omstruktureringsstödet skulle stödmottagaren inte kunna bygga upp tillräckligt med likviditet för att uppväga det belopp på drygt […] miljarder euro […], utan vilket TAP SGPS eller TAP Air Portugal sannolikt inte skulle kunna locka till sig några större långfristiga skuld- eller finansieringsmedel på kapitalmarknaderna. I detta avseende konstaterar kommissionen även att stödmottagaren förväntar sig ha en aktieposition på […] miljoner euro 2025, vilken inte är överdriven jämfört med den förväntade nettoskulden på […] miljarder euro. För det andra visar likviditetsprognoserna att stödmottagaren utan omstruktureringsstödet skulle ha ett negativt kassaflöde på omkring […] miljarder euro 2021, […] miljarder euro 2022 och […] miljarder euro 2023. Av dessa två skäl drar kommissionen slutsatsen att storleken och formen på det omstruktureringsstöd som tillhandahålls främst genom ett kapitaltillskott är de lämpligaste för att avhjälpa TAP SGPS solvens- och likviditetsproblem.

(246) Vad gäller frågan om ersättning för det statliga stödet konstaterar kommissionen att den portugisiska staten har strukturerat sitt ingripande så att den kommer att äga hela TAP Air Portugals aktiekapital. Kommissionen betraktar värdet på detta aktiekapital, som Portugal kan realisera genom en försäljning, som ersättningen för det statliga stödet. För att kvantifiera denna ersättning utförde kommissionen en värdering av TAP Air Portugals egna kapital (skäl 229) på grundval av de finansiella prognoserna i den anmälda omstruktureringsplanen och genom att använda etablerade värderingsmetoder, dvs. den diskonterade kassaflödesmetoden och multipel-metoden.

([66]) […].

(247) För att beräkna värdet på TAP Air Portugals egna kapital har kommissionen först uppskattat dess totala företagsvärde. I detta syfte har den diskonterat det fria kassaflödet till företaget under planeringsperioden och även slutvärdet genom att använda den vägda genomsnittliga kapitalkostnad som avses i skäl 230 som diskonteringsränta. Kommissionen använde två metoder för att beräkna slutvärdet. Den första metoden är Gordons tillväxtmodell, som antar en konstant tillväxt av det fria kassaflödet till företaget, från det sista året av planen på obestämd tid. Den andra metoden är multipel-metoden, där företaget är värt en multipel av sina vinster. Kommissionen har använt EBITDA som det relevanta vinstmåttet enligt marknadspraxis och har inhämtat det (framåtblickande) företagsvärdet i förhållande till EBITDA-multipeln från konkurrerande flygbolag (fotnot 61). Efter att ha uppskattat TAP Air Portugals totala företagsvärde beräknar kommissionen värdet på dess egna kapital genom att dra av nettoskulden.

(248) Kommissionens uppskattningar visar ett ökande värde på TAP Air Portugals egna kapital under planeringsperioden, från […]–[…] miljoner euro 2022 till […] miljoner euro 2025 ([67]). Kommissionen anser att detta är en rimlig förväntning på den ersättning som Portugal i dag skulle få för det statliga stödet genom att sälja sitt innehav i TAP Air Portugal.

(249) Dessa beräkningar visar att omstruktureringsstödet har en lämplig form och ger tillräcklig ersättning.

6.4.2.3 Stödets proportionalitet: eget bidrag och ansvarsfördelning

(250) Enligt punkt 38 e i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering) får stödet inte överskrida det minimum som krävs för att uppnå det mål av gemensamt intresse som omstruktureringsstödet avser. Stödbeloppet och stödnivån ska begränsas till det som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering, med hänsyn till de finansiella resurser som stödmottagaren, aktieägarna eller den koncern som stödmottagaren tillhör har (punkt 61 i riktlinjerna). Framför allt måste en tillräcklig nivå av det egna bidraget till kostnaderna för omstruktureringen garanteras, och om statligt stöd ges i en form som förbättrar stödmottagarens aktieposition måste ansvarsfördelningen garanteras. Vid sådana bedömningar kommer allt undsättningsstöd som tidigare beviljats att beaktas.

(251) Stödmottagarens egna bidrag till omstruktureringsplanen måste vara reellt och faktiskt och bör i regel vara jämförbart med det beviljade stödet vad gäller konsekvenserna för stödmottagarens solvens eller likviditetssituation. Enligt punkt 63 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska kommissionen bedöma huruvida de olika källorna till eget bidrag är faktiska och fria från stöd. Enligt punkt 64 i riktlinjerna anser kommissionen i regel att det egna bidraget är tillräckligt om det uppgår till minst 50 % av omstruktureringskostnaderna.

(252) Kommissionen måste undersöka om planens olika finansieringskällor som beskrivs i skälen 43–45 är fria från stöd och faktiska, och att det är tillräckligt säkert att de tillförs under genomförandet av omstruktureringsplanen, exklusive förväntade framtida vinster. Bidragen från staten i dess egenskap av aktieägare i TAP SGPS och TAP Air Portugal är inte fria från stöd och beaktas därför inte i bedömningen.

(253) Betalningen av skadeersättning till anställda på […] miljoner euro, varav […] miljoner euro betalades ut redan 2021 (skäl 43 a), avser kostnader för den personalminskning som förutses i omstruktureringsplanen. Sådana kostnader är omedelbara eftersom TAP Air Portugal redan har sagt upp anställningsavtal som ett led i den minskning och omstrukturering av arbetsstyrkan som genomfördes från april 2020, och är små i förhållande till de intäkter som redan hade inkasserats till december 2021. Det totala beloppet för skadeersättningar i samband med uppsägning av anställningsavtal till följd av omstruktureringen redovisas av Portugal som motsvarande […] miljoner euro, varav de nämnda […] betalas direkt av TAP Air Portugal från det operativa kassaflödet, medan […] miljoner euro kommer att finansieras av staten med medlen från undsättningslånet. Den del av skadeersättningarna i samband med omstruktureringen som inte finansierades med statligt stöd, varken från eget kapital eller det statligt garanterade lånet, kan anses utgöra stödmottagarens egna bidrag till dessa kostnader och kan betraktas som reellt, dvs. faktiskt, i den mening som avses i punkt 63 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

([67]) För att beräkna slutvärdet med hjälp av Gordons tillväxtmodell räknar kommissionen med en tillväxttakt på 1,5 % i stabila investeringar som motsvarar värdeminskningen 2025, ett stabilt rörelseresultat som motsvarar rörelseresultatet 2025 och inga förändringar i rörelsekapitalet. När det gäller multipel-metoden inhämtade kommissionen ett medianvärde för företagsvärdet i förhållande till en (framåtblickande) EBITDA på 4,16, med användning av uppgifter om stödmottagarens konkurrenter från Capital IQ. ”Framåtblickande” avser aktiemarknadsanalysen av EBITDA 2025.

(254) Betalningen av extra omkostnader i samband med avyttringen […] miljoner […] euro (skäl 43 f) avser extra omkostnader (särskilt […] % […], […] % […] % […]), som inom ramen för avyttringen genom försäljning av denna tillgång kommer att betalas av TAP SGPS och inte överföras till förvärvaren. Dessa extra omkostnader utgör en på förhand fastställd exponering som stödmottagaren kommer att ta på sig från sina egna medel, ett belopp som stödmottagaren kan bära med sina omedelbara intäkter och intäkter på mycket längre sikt 2022, dvs. med sina egna intäkter och inte statligt stöd. Kommissionen anser därför att dessa kostnader också kan anses utgöra eget bidrag, och att de är reella och faktiska mot bakgrund av åtagandet att avyttra denna tillgång 2022 enligt omstruktureringsplanen (skäl 29).

(255) När det gäller bidrag från tredje parter eller kostnadseffektivitetsåtgärder till ett totalt belopp av […] miljoner euro (skäl 43) konstaterar kommissionen att permanenta kostnadsminskningar som bärs eller möjliggörs av externa leverantörer eller kunder till stödmottagaren kan anses utgöra reella och faktiska källor till eget bidrag, på villkor att de härrör från bindande avtal, är ändamålsenliga och inte kan dras tillbaka. De kostnadsminskningar som bärs av intressenter i samband med denna typ av kostnadsbesparingar måste i synnerhet vara ändamålsenliga, varaktiga som inte kunna dras tillbaka för att anses utgöra reella och faktiska källor till eget bidrag ([68]). Kommissionen har redan konstaterat att den anser att minskningar av avtalsmässiga skyldigheter enligt omförhandlade avtal med leverantörer och uthyrare utgör reella källor till eget bidrag: jämfört med villkoren i de ursprungliga avtalen frigör de medel som kan användas för att finansiera omstruktureringskostnader som annars skulle behöva användas för att betala tillbaka de berörda utdelningarna ([69]). Detsamma gäller leverantörer och köpare som uttryckligen förbinder sig eller ändrar villkoren i sina avtal för att frigöra medel från stödmottagaren ([70]).

(256) Mot bakgrund av att de över […] avtal som har omförhandlats av TAP Air Portugal har sin grund i rättsligt bindande akter, varav […] miljoner euro utgörs av avtal som redan har genomförts och […] miljoner euro utgörs av avtal som parterna redan har förbundit sig att genomföra, kan dessa operativa omstruktureringsåtgärder anses utgöra reella och faktiska bidrag. Dessa åtgärder bidrar till att TAP SGP delar den finansiella bördan av omstruktureringskostnader med leverantörer som i annat fall skulle ha rätt till högre utdelningar på sina positiva rörelseresultat.

(257) Bidragen i samband med avveckling av tillgångar och omförhandlingarna med tillverkare av originalutrustning (särskilt […]) för upp till […] miljoner euro (skäl 43 d), utgör likaså intäkter från försäljning av tillgångar, nämligen […] ([…]), […]. Dessa åtgärder utgör likvid behållning och bidrag från stödmottagarens egna medel som härrör från köpare av utrustning eller tillgångar, och kan därför anses utgöra reella medel som tillförs omstruktureringen. Sådana bidrag kan dessutom anses vara faktiska, eftersom de redan har genomförts via avtal som har ingåtts med stödmottagarens motparter. Samma resonemang är tillämpligt på den finansiering på upp till […] miljoner euro för att hyra nya flygplan (skäl 43 c), med beaktande av den bevisning som Portugal har inkommit med för finansieringsåtaganden rörande nio stjärtpartier och två motorer som har ingåtts som en del av omstruktureringsplanen.

(258) När det gäller de partiella statliga garantier som har tillhandahållits inom ramen för en omstrukturering anser kommissionen att den återstående del av risken som bärs av marknadsaktörer utgör ett giltigt och reellt bidrag till omstruktureringskostnaderna ([71]). Delen ([…] %) av finansieringen på […] miljoner euro, som inte garanteras av staten, dvs. […] miljoner euro (skäl 43 e), kan anses utgöra ett reellt och faktiskt bidrag till omstruktureringskostnaderna från en långivare på marknaden. Den nya finansiering som har förhandlats med ett privat finansinstitut, ([…]), på upp till […] miljoner euro utgör likaså ett reellt och faktiskt bidrag, som kan genomföras […] och framåt, beroende på om likviditetsbehoven är större än de operativa kassaflödena (skäl 43 e).

([68]) Kommissionens beslut av den 30 april 2021 i ärende SA.58101 (2020/C) och SA.62043 (2021/N) – Portugal – Undsättningsstöd och omstruktureringsstöd till SATA-koncernen (EUT C 223, 11.6.2021, s. 37), skäl 72, kommissionens beslut av den 26 juli 2021 i ärende SA.63203 (2021/N) – Tyskland – Omstruktureringsstöd för Condor (ännu ej offentliggjort), skäl 132 c, kommissionens beslut av den 12 maj 2016 i ärende SA.40419 (2015/NN) – Omstruktureringsstöd för Polzela, EUT C 258, 15.7.2016, s. 3), skäl 119.

([69]) Kommissionens beslut av den 8 juni 2015 om det statliga stöd som Slovenien planerar att genomföra till förmån för Cimos-koncernen (SA.37792 (2014/C) (f.d. 2013/N)) (EUT L 59, 4.3.2016, s. 168), skäl 80.

([70]) Kommissionens beslut av den 20 augusti 2018 i ärende SA.51408 (2018/N) – Stöd till Terramass B.V. (EUT C 406, 19.11.2018, s. 10), skälen 22 och 71.

([71]) Kommissionens beslut av den 27 augusti 2021 i ärende SA.64175 (2021/N) – CNIM – *Aide à la restructuration* (EUT C 450, 5.11.2021, s. 2), skälen 18 och 71.

(259) Vad gäller de obligationer och syndikerade lån på totalt […] euro som nämns i skäl 43 g, ger uppskoven fördelen att betalningar skjuts upp som annars skulle ha varit verkställbara. Vad beträffar de överenskomna omstruktureringsåtgärderna med uppskov för skulder där skyldigheten att återbetala kapitalbeloppet kvarstår, anser kommissionen, i motsats till vad de portugisiska myndigheterna inledningsvis gjorde gällande, att bidraget till omstruktureringskostnaderna är lägre än det uppskjutna nominella beloppet och utgörs av nettonuvärdet för det överenskomna anståndet för betalningarna ([72]). Uppskoven omfattar ett totalt värdebelopp på […] miljoner euro av det egna bidraget. Beloppet uppskattas genom en beräkning av skillnaden i nettonuvärde mellan betalning på förfallodagen eller omedelbar återbetalning enligt befrielserna från åtaganden, diskonterat till marknadsränta ([…]) […]: miljoner […] euro […], miljoner […] euro […], […] miljoner […] euro […].

(260) Mot bakgrund av ovanstående uppgår det totala belopp som kan anses utgöra ett reellt och faktiskt bidrag från stödmottagaren till […] miljoner euro, vilket motsvarar […] % av omstruktureringskostnaderna. Av detta belopp härrör […] miljoner euro från ny finansiering enligt marknadsvillkor som har tillhandahållits genom intäkterna från försäljningen av […], finansiell leasing som omfattar […] flygplan och motorer samt ny finansiering från […] (skäl 43). Dessa belopp kan öka under omstruktureringsplanens löptid med intäkter från […]. De kan dock inte uppskattas och fastställas med tillräcklig säkerhet för att anses utgöra ett faktiskt eget bidrag från stödmottagaren till omstruktureringskostnaderna.

(261) Enligt punkt 64 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan kommissionen endast i undantagsfall godkänna ett bidrag som är mindre än 50 % av omstruktureringskostnaderna, under förutsättning att bidragsbeloppet är betydande.

(262) Under de rådande omständigheterna efter utbrottet av covid-19-pandemin anser kommissionen att det beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kan vara motiverat med lägre bidrag än gränsen på 50 % av omstruktureringskostnaderna, så länge de fortfarande är betydande och inbegriper ytterligare ny finansiering enligt marknadsvillkor ([73]). Den lämpliga nivån enligt kommissionen i detta ärende är i enlighet med beslutspraxis, att ett eget bidrag på 24 % av omstruktureringskostnaderna kan anses vara betydande, vilket i sin tur innebär att ett omstruktureringsstöd som uppgår till 76 % av omstruktureringskostnaderna kan anses vara proportionerligt ([74]).

(263) Kommissionen anser att Portugal har visat att exceptionella omständigheter förelåg. Kommissionen bekräftar i synnerhet att covid-19-pandemin och de åtgärder som vidtagits för att begränsa spridningen skapade exceptionella omständigheter för stödmottagaren inom ramen för en allvarlig störning av ekonomin i den mening som avses i artikel 107.3 b i EUF-fördraget, med omedelbara konsekvenser för rörligheten, luftfartssektorn och dess förmåga att anskaffa marknadsfinansiering. Eftersom det egna bidraget uppgår till […] % av omstruktureringskostnaderna och hälften av det utgörs av ny finansiering, drar kommissionen slutsatsen att ett eget bidrag som är mindre än 50 % är godtagbart i detta ärende.

(264) Enligt punkterna 65–67 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering kan statligt stöd som ges i en form som förbättrar stödmottagarens aktieposition få till effekt att skydda aktieägare och innehavare av efterställda fordringar från konsekvenserna av deras val att investera i det stödmottagande företaget, vilket kan skapa överdrivet risktagande och undergräva marknadsdisciplinen. Därför bör stöd för att täcka förluster endast ges på villkor som omfattar en lämplig ansvarsfördelning mellan befintliga investerare och statliga ingripanden bör endast göras efter det att förluster redovisats fullt ut och hänförts till befintliga aktieägare och innehavare av efterställda fordringar. En lämplig ansvarsfördelning innebär också att allt statligt stöd som förbättrar stödmottagarens position när det gäller eget kapital bör beviljas på villkor som ger staten en rimlig andel av framtida kapitalvinster för stödmottagaren, mot bakgrund av den mängd statligt kapital som skjutits till i jämförelse med det återstående egna kapitalet i företaget när förlusterna har redovisats.

([72]) Kommissionens beslut av den 9 juli 2014 i ärende SA.38324 (2014/N) – Spanien – Omstruktureringsstöd för Alestis (EUT C 418, 21.11.2014, s. 6), skäl 82.

([73]) Punkterna 3 och 14 bis i den tillfälliga ramen i dess ändrade lydelse.

([74]) Kommissionens beslut av den 24 april 2007 om den stödåtgärd som Belgien har genomfört till förmån för Inter Ferry Boats (C 46/05 [f.d. NN 9/04 och f.d. N 55/05]) (EUT L 225, 27.8.2009, s. 1), skälen 348–350. I det ärendet tillämpade kommissionen 1999 års riktlinjer för undsättning och omstrukturering. Enligt den versionen av riktlinjerna måste det egna bidraget vara betydande, men de angav ingen lägsta tröskel, vilken sattes till 50 % i 2004 års riktlinjer.

(265) Omstruktureringsstödet består huvudsakligen av kapitaltillskott eller omvandling av skuldinstrument till eget kapital, men i detta avseende utövade den portugisiska staten gemensam kontroll över stödmottagaren i egenskap av aktieägare innan undsättningsstödet beviljades och har nu ett bestämmande inflytande över både stödmottagaren och TAP Air Portugal (skälen 8–12). Av detta följer att den portugisiska staten har varit nära knuten till de strategiska och finansiella val som beskrivs i skälen 19–22) som ledde till att stödmottagaren blev ett företag i svårigheter. För att undvika överdrivet risktagande genom lämplig ansvarsfördelning är det värt att notera att statens ingripande genom att bevilja omstruktureringsstöd bidrar till att avhjälpa en situation med finansiella obalanser och förluster som staten är knuten till i sin egenskap av aktieägare med gemensam kontroll över stödmottagaren. Såsom Portugal har angett kommer TAP SGPS att […] (skäl 45).

(266) Av detta följer att stödmottagarens aktieägare, inklusive den portugisiska staten, kommer att dela ansvaret för omstruktureringen på ett lämpligt sätt, eftersom värdet på deras nuvarande innehav i praktiken kommer att minskas till noll i förlusttäckningen. TAP SGPS kommer dessutom gradvis att avyttra sina rörelsedrivande dotterbolag Cateringpor, Groundforce och M&E Brazil, som ska upphöra med sina kommersiella verksamheter. Till följd av detta kommer omstruktureringsstödet i form av ett statligt kapitaltillskott att beviljas enligt villkor som ger staten alla framtida vinster i stödmottagaren jämfört med det återstående egna kapitalet, vilket innebär att villkoret för ansvarsfördelning mellan befintliga aktieägare enligt punkt 67 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering är uppfyllt.

(267) Faktum är att de finansinstitut och investerare som innehar obligationer och är fordringsägare till stödmottagaren och/eller dess dotterbolag enligt skälen 67 a och 43 g innehar prioriterade fordringar som varken är underordnade betalningen av andra finansiella skulder men överordnade aktieägarna i händelse av insolvens eller likvidation eller är förlusttäckande. Riktlinjerna för undsättning och omstrukturering innehåller inget krav på att innehavare av prioriterade skulder ska dela ansvaret för en omstrukturering, men i detta fall deltar obligationsinnehavare och finansinstitut faktiskt till att täcka stödmottagarens omstruktureringskostnader (skäl 259).

(268) När det gäller innehavare av obligationer och i syfte att undvika överdrivet risktagande bör det noteras att stödmottagarens obligationsemissioner ägde rum i juni och december 2019 (skäl 23), relativt tätt inpå pandemin. Detta innebär att dessa investerare eller långivare inte har finansierat eller på annat sätt uppmuntrat till överdrivet risktagande eller expansion eller kommersiellt beteende som har bidragit till stödmottagarens svårigheter. Av detta följer att ansvarsfördelningen mellan stödmottagarens befintliga aktieägare är lämplig och tillräcklig.

(269) Kommissionen drar därför slutsatsen att omstruktureringsstödet är proportionerligt och omfattar en lämplig ansvarsfördelning.

6.4.2.4 Negativa effekter

(270) I punkt 38 f i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering anges att när omstruktureringsstöd beviljas ska åtgärder vidtas för att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Åtgärderna ska företrädesvis vara strukturella i form av avyttringar av fristående verksamheter och hjälpa små konkurrenter att expandera och företag att bedriva gränsöverskridande verksamhet. För att minska negativa effekter på konkurrens och handel ska mottagare av undsättnings- eller omstruktureringsstöd i princip inte heller ha tagit emot liknande stöd under de senaste tio åren. Återkommande undsättnings- eller omstruktureringsplaner ger nämligen upphov till tvivel angående stödmottagarens förmåga att bidra med aggregerad produktivitet och således till utvecklingen av berörda näringsverksamheter eller regioner, medan mer effektiva konkurrenter på den inre marknaden drabbas av subventionerad konkurrens från ett företag som annars skulle försvinna och därmed frigöra tillväxten och utvecklingen av marknaden.

6.4.2.5 Principen om att stöd får beviljas endast en gång

(271) Enligt punkterna 70 och 71 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering får stöd till företag i svårigheter beviljas för en enda undsättning eller omstrukturering. Om det är mindre än tio år sedan stödmottagaren beviljades undsättningsstödet, omstruktureringsstödet eller det tillfälliga omstruktureringsstödet, inklusive stöd som beviljats innan dessa riktlinjer trädde i kraft, samt eventuellt icke anmält stöd, tillåter kommissionen inte ytterligare stöd enligt dessa riktlinjer (principen om att stöd får beviljas endast en gång).

(272) Förutom Portugals förklaring i detta avseende visar en kontroll av kommissionens register att under de senaste tio åren har inget av företagen inom stödmottagarens ekonomiska enhet (som består av TAP SGPS, dess nuvarande systerbolag TAP Air Portugal och alla dotterbolag som de kontrollerar) gynnats av något annat undsättningsstöd, omstruktureringsstöd eller tillfälligt omstruktureringsstöd. Det undsättningsstöd på 1,2 miljarder euro som kommissionen godkände i sitt beslut av den 16 juli 2021 ingår i en enda omstrukturering som omstruktureringsstödet har beviljats för i enlighet med punkt 72 a i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

(273) I april och december 2021 hade kommissionen inga invändningar mot skadeersättningen till TAP Air Portugal enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget (fotnot 14). Såsom anges i punkt 15 i den tillfälliga ramen omfattar inte ”engångsvillkoret” i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering stöd som kommissionen förklarar förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget, eftersom den typen av stöd inte är ”undsättningsstöd, omstruktureringsstöd eller tillfälligt omstruktureringsstöd” i den mening som avses i punkt 71 i undsättnings- och omstruktureringsriktlinjerna.

6.4.2.6 Åtgärder som syftar till att begränsa snedvridningen av konkurrensen

(274) Såsom förklaras i punkterna 87–93 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska konkurrensåtgärder utformas i förhållande till stödets snedvridande effekter, särskilt till i) stödbelopp och stödtyp och de förhållanden och omständigheter under vilka stödet beviljats, ii) stödmottagarens storlek och relativa betydelse på marknaden och den berörda marknadens särdrag, och iii) i vilken utsträckning problemet med överdrivet risktagande kvarstår efter det att åtgärder som gäller eget bidrag och ansvarsfördelning har vidtagits.

(275) Strukturella åtgärder kan omfatta avyttring av tillgångar, minskad kapacitet eller minskad marknadsnärvaro. De bör hjälpa nya konkurrenter att komma in på marknaden, befintliga små konkurrenter att expandera och företag att bedriva gränsöverskridande verksamhet, med beaktande av den eller de marknader där företaget kommer att ha en betydande position på marknaden efter omstruktureringen, i synnerhet på sådana där det finns en betydande överkapacitet. Beteendemässiga ska garantera att stöd endast används för att finansiera återställandet av den långsiktiga lönsamheten.

(276) Såsom anges i detalj i skälen 75–98 gör Portugal åtagandet att TAP SGPS kommer att vidta följande åtgärder under omstruktureringsperioden för att minska den snedvridning av konkurrensen som stödet medför:

a) avyttra de andelar som TAP SGPS innehar i icke-kärnverksamheter, dvs. marktjänster (Groundforce), underhåll (M&E Brasil) och catering (Cateringpor),

b) begränsa flygplansflottan till högst [90–100] flygplan,

c) överföra upp till 18 dagliga ankomst- och avgångstider till en faktisk eller potentiell konkurrent på Lissabons flygplats,

d) införa ett förbud mot förvärv, och

e) ett reklamförbud.

i) Bedömning av avyttringen av icke-kärnverksamheter

(277) Kommissionen konstaterar att Groundforce och Cateringpor gick med vinst och var lönsamma fram till 2019. De svårigheter som dessa företag har för närvarande beror enbart på covid-19-krisen, som har haft en negativ inverkan på luftfartssektorn i stort. Kommissionen noterar dessutom med tillfredsställelse att värdet på TAP SGPS andel i […] uppskattas till miljoner euro […] och att potentiella investerare har visat intresse för att förvärva […]. Detta intresse från investerare visar att försäljningen av […] enligt fortlevnadsprincipen, följt av dess omstrukturering och återställande till lönsamhet när luftfartsmarknaden återhämtar, sig är ett realistiskt scenario. Av dessa skäl drar kommissionen slutsatsen att avyttringen av TAP SGPS andelar i Cateringpor och Groundforce uppfyller kraven i punkt 80 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, eftersom dessa två företag, som för närvarande har svårigheter till följd av covid-19-krisen i luftfartssektorn, kommer att kunna konkurrera effektivt på lång sikt om de drivs av en lämplig köpare som kan omstrukturera dem och återställer deras lönsamhet på lång sikt.

(278) Kommissionen anser även att avyttringen av TAP SGPS andelar i Cateringpor och Groundforce utgör en åtgärd som syftar till att begränsa snedvridningen av konkurrensen. Kommissionen gör denna bedömning eftersom båda de ovannämnda företagen är vertikalt integrerade i TAP SGPS-koncernen och är dess huvudsakliga leverantörer av catering- och marktjänster. Avyttringen av Cateringpor och Groundforce kommer därför att ge andra företag än TAP SGPS möjlighet att konkurrera på de respektive marknaderna och tillgodose TAP SGPS stora efterfrågan på tjänster. Dessa avyttringar utgör således giltiga åtgärder för att motverka snedvridning av konkurrensen.

(279) Kommissionen godtar däremot inte avyttringen av M&E Brasil som en åtgärd som syftar till att begränsa snedvridningen av konkurrensen, eftersom företaget har gått med förlust under mycket lång tid och hade svårigheter redan före covid-19-krisen (skäl 77). Avyttringen av företaget är därför snarare en åtgärd för att återställa lönsamheten på lång sikt enligt punkt 78 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering.

ii) Bedömning av begränsningen av flygplansflottan

(280) En av åtgärderna för att begränsa marknadsnärvaron eller kapaciteten är ett tak för flottans storlek till [90–100] flygplan fram till 2025. Detta tak motsvarar en minskning med […] flygplan jämfört med storleken på TAP Air Portugals flotta 2019. Portugal visar att detta tak är effektivt för att begränsa TAP Air Portugals marknadsnärvaro, som inte kommer att förfoga över tillräckligt många flygplan för att fullständigt tillgodose trafikefterfrågan 2025 enligt Iata-prognosen från oktober 2021 ([75]) i grundscenariot. Till följd av detta kommer stödmottagaren ha en begränsad marknadsnärvaro, inte när det gäller flygplansflottan före omstruktureringen, utan även i fråga om den marknadsställning som företaget förmodligen kommer ha vid utgången av omstruktureringsperioden. Denna minskning av antalet flygplan ligger dessutom i linje med de konkurrensåtgärder som kommissionen har ansett vara lämpliga i samband med omstrukturering av flygbolag ([76]).

(281) Mot bakgrund av omfattningen och varaktigheten av minskningen av flottan och de begränsningar som den medför för stödmottagarens verksamhet, anser kommissionen att begränsningen av flottan till [90–100] flygplan utgör en giltig åtgärd för att minska stödmottagarens marknadsnärvaro och kapacitet.

iii) Bedömning av åtagandet att överföra ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats

(282) Såsom anges i punkt 78 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering bör åtgärder för att begränsa snedvridning av konkurrensen särskilt vidtas på marknader där företaget kommer att ha en betydande position på marknaden efter omstruktureringen. Med tanke på att TAP för närvarande har, och kommer att behålla, en betydande marknadsställning på Lissabons flygplats efter omstruktureringen (se skäl 32), har Portugal föreslagit en specifik strukturell åtgärd för att minska den snedvridning av konkurrensen som stödet medför för lufttransporttjänster för passagerare till och från Lissabons flygplats.

Omfattning av åtagandet att överföra ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats

(283) Enligt punkt 80 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering bör strukturella åtgärder i regel bestå av avyttringar enligt fortlevnadsprincipen av lönsamma fristående företag som om de drivs av en lämplig köpare kan konkurrera effektivt på lång sikt.

(284) Den 3 december 2021 föreslog Portugal ett strukturellt åtagande enligt vilket TAP Air Portugal på grundval av artikel 8b i förordningen om ankomst- och avgångstider skulle överföra upp till 18 dagliga ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats till en part som tar på sig åtagandet. Den part som tar på sig åtagandet kommer att godkännas efter en förslagsinfordran som offentliggörs av övervakningsförvaltaren.

([75]) Se fotnot 34.

([76]) Kommissionens beslut av den 7 mars 2007 i ärende SA.20100 (C10/2006, f.d. N555/2005) – Omstrukturering av Cyprus Airways (EUT L 49, 22.2.2008, s. 25), skälen 129–133, kommissionens beslut av den 19 september 2012 om det statligt stöd SA.30908 (2011/C, f.d. N 176/2010, som Tjeckien har beviljat Czech Airlines, a.s. (EUT L 92, 3.4.2013, s. 16), skäl 139, kommissionens beslut av den 27 juni 2012 i ärende SA33015 (2012/C, f.d. 2011/N) Air Malta plc (EUT L 301, 30.10.2012, s. 29), skäl 130, kommissionens beslut av den 26 juli 2021 i ärende SA.63203 (2021/N) – Tyskland – Omstruktureringsstöd för Condor (ännu ej offentliggjort), skäl 145, kommissionens beslut av den 11 december 2020 i ärende SA 58463 (2020/N) – Omstruktureringsstöd för Corsair (EUT C 41, 5.2.2021, s. 8), skälen 5, 34, 88 b och 93.

(285) Det huvudsakliga syftet med det strukturella åtagandet avseende Lissabons flygplats är att säkerställa att TAP Air Portugal överför de ankomst- och avgångstider (rättigheter) som är nödvändiga för att en konkurrent ska kunna etablera eller utöka en bas vid den överbelastade flygplats där TAP Air Portugal har en betydande position på marknaden (Lissabons flygplats) och skapa förhållanden för att upprätthålla en effektiv konkurrens på längre sikt vid den flygplatsen ([77]). Såsom närmare anges nedan anser kommissionen att detta syfte har uppnåtts, eftersom det strukturella åtagandet utgörs av en kombination av i) en betydande mängd ankomst- och avgångstider(dvs. upp till 18 per dag), när en sådan mängd ankomst- och avgångstider normalt inte finns tillgängliga för nya aktörer eller aktörer som vill utöka sin verksamhet på Lissabons flygplats, särskilt inte under dagar eller veckor med högtrafik ([78]). och ii) lämpliga villkor för överföringen av ankomst- och avgångstider till den part som tar på sig åtagandet (dvs. fri överföring utan villkor).

(286) Enligt motiveringen i förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid Europeiska unionens flygplatser ([79]) ”måste en stark konkurrent som kommer till en viss flygplats bygga upp en livskraftig portfölj med ankomst- och avgångstider för att kunna konkurrera effektivt med det dominerande lufttrafikföretaget vid den flygplatsen (vanligen det ”nationella” lufttrafikföretaget).

(287) Bristande tillgång till ankomst- och avgångstider utgör ett stort hinder för inträde eller expansion på Europas mest trafikerade flygplatser ([80]). Enligt förordningen om ankomst- och avgångstider är ankomst- och avgångstider avgörande för flygbolagens verksamhet, eftersom endast flygbolag som innehar ankomst- och avgångstider har rätt att få tillgång till flygplatsernas infrastrukturtjänster som tillhandahålls av flygplatsledningen på samordnade flygplatser och följaktligen trafikera linjer till och från dessa flygplatser. Enligt förordningen om ankomst- och avgångstider får ankomst- och avgångstider endast bytas ut eller överföras mellan flygbolag under vissa angivna omständigheter och efter uttryckligt tillstånd från den samordnare av ankomst- och avgångstider som har utsetts enligt förordningen.

(288) Åtagandet att överföra ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats undanröjer därför det största hindret för TAP Air Portugals konkurrenters inträde och expansion på denna kraftigt överbelastade flygplats. De uppgifter som inhämtats från den portugisiska samordnaren av ankomst- och avgångstider (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) visar att ansökningarna om ankomst- och avgångstider är fler än den tillgängliga kapaciteten ([81]). Ansökningarna om de ytterligare ankomst- och avgångstider som är nödvändiga för att avsevärt öka trafiken på Lissabons flygplats kan inte heller tillgodoses via det normala förfarandet för tilldelning av ankomst- och avgångstider, eftersom det inte finns en tillräcklig ankomst- och avgångstidsreserv och fördelningen till reserven är fragmenterad, vilket innebär att det är svårt för starka konkurrenter att få fotfäste på flygplatsen.

(289) Kommissionen anser att ett åtagande enligt vilket TAP Air Portugal skulle överföra ankomst- och avgångstider på en överbelastad flygplats där företaget har en betydande marknadsställning för att låta konkurrenter etablera eller utöka en bas, utgör den effektivaste konkurrensåtgärden för att minimera snedvridning av konkurrensen. Med tanke på exempelvis krisen inom luftfartsindustrin, som kan leda till att andra tillgångar som är nödvändiga för att använda de överförda ankomst- och avgångstiderna (t.ex. flygplan) finns tillgängliga på marknaden till attraktiva villkor under hela perioden för genomförandet av åtagandena, påverkar inriktningen på ankomst- och avgångstider i det paket som TAP Air Portugal kommer att erbjuda inte företagets lönsamhet och konkurrenskraft ([82]).

(290) Med tanke på att ett konkurrerande flygbolags etablering eller utökning av en bas leder till strukturella förändringar av konkurrensförhållandena på Lissabons flygplats bekräftar kommissionen den strukturella karaktären hos det åtagande som Portugal har lämnat in.

([77]) Kommissionen noterar att det råder brist på uppställningsplatser för flygplan på Lissabons flygplats, vilket har gett upphov till en lokal regel (https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules). Den 1 december 2021 bekräftade de portugisiska myndigheterna att Lissabons flygplatsledning hade informerat dem om att den part som tar på sig åtagandet kommer att ha tillgång till flygplatsens infrastruktur (bl.a. uppställningsplatser).

([78]) Som exempel enligt NAV Portugal, […].

([79]) KOM(2011) 827 slutlig av den 1 december 2011.

([80]) Se t.ex. ärende SA.57153 – Tyskland – Covid-19 – Stöd till Lufthansa, skäl 224.

([81]) Enligt NAV Portugal motsvarade ansökningarna om ankomst- och avgångstider från samtliga flygbolag 167 264 ankomst- och avgångstider inför Iatas sommarsäsong 2020, medan 121 331 ankomst- och avgångstider fördelades i början av säsongen.

([82]) I sin beslutspraxis om företagskoncentrations- och antitrustärenden har kommissionen godtagit andra åtaganden (t.ex. särskilda prorata-avtal eller bonusprogram) i syfte att undanröja vissa hinder för inträde eller expansion på specifika linjer, t.ex. avsaknad av tillgång till matartrafik eller affärsresenärer (som ofta är medlemmar i bonusprogram). I detta ärende består det relevanta hindret av avsaknad av tillgång till flygplatsens överbelastade infrastruktur, vilket endast en överföring av ankomst- och avgångstider kan avhjälpa.

(291) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att åtagandet i form av en överföring av ankomst- och avgångstider är en lämplig åtgärd för att minimera snedvridningar av konkurrensen, eftersom den kommer att möjliggöra strukturell konkurrens med TAP Air Portugal om tillhandahållandet av passagerarflygtrafik till och från Lissabons flygplats, där TAP Air Portugal har en betydande marknadsställning.

(292) Kommissionen anser dessutom att 18 ankomst- och avgångstider per dag är ett tillräckligt antal för att den part som tar på sig åtagandet på ett lönsamt sätt ska kunna etablera eller expandera sin trafik med bas på Lissabons flygplats, genom att t.ex. stationera tre flygplan med tre rotationer per dag för vart och ett av dem ([83]). Om den part som tar på sig åtagandet är ett långdistansflygbolag skulle de 18 ankomst- och avgångstiderna per dag göra det möjligt för parten att stationera fler flygplan eller få tillgång till nödvändiga ankomst- och avgångstider för matarflyg. Eftersom ankomst- och avgångstider inte är kopplade till en viss linje kan flygbolagen använda dem enligt sin affärsplan (dvs. på den linje de önskar). På så sätt kommer den part som tar på sig övertagandet att uppnå stordriftsfördelar och bredd för att kunna konkurrera mer effektivt med TAP Air Portugal. I detta avseende konstaterar kommissionen att redan ett tillskott av tre flygplan, från endera av TAP Air Portugals två konkurrenter som har stationerat den största flottan på Lissabons flygplats (dvs. Ryanair och easyJet) skulle öka deras stationerade flotta med mer än 40 %, vilket skulle skapa ytterligare effektiv konkurrens på Lissabons flygplats.

(293) Kommissionen drar därför slutsatsen att omfattningen av det paket med ankomst- och avgångstider som ska överföras enligt det strukturella åtagandet är lämpligt och effektivt för att stärka konkurrensen på Lissabons flygplats genom att nya konkurrenter kan etablera en bas eller en redan etablerad konkurrent kan utöka sin bas.

(294) Kommissionen anser avslutningsvis att överföringen av ankomst- och avgångstider från TAP Air Portugal till den part som tar på sig åtagandet på grundval av artikel 8b i förordningen om ankomst- och avgångstider enligt det åtagande som Portugal har föreslagit är lämpligt både rättsligt och operativt sett.

(295) Enligt artikel 8b i förordningen om ankomst- och avgångstider är det under vissa omständigheter lagligt att överföra ankomst- och avgångstider utan ekonomisk ersättning. Dessa omständigheter omfattar situationer där ankomst- och avgångstider överförs som en del av ett åtagande som har erbjudits av den berörda medlemsstaten i ett slutligt beslut om statligt stöd. I dessa fall kan överföringen av ankomst- och avgångstider anses vara ett krav enligt unionsrätten. När det gäller det flygbolag som ska överföra ankomst- och avgångstider eller får direktiv om hur de ska användas är ett åtagande som ingås av medlemsstaten eller ett villkor som ställs faktiskt bindande för medlemsstaten, eftersom den måste fullgöra åtagandet eller uppfylla kravet för att kunna bevilja det berörda flygbolaget förenligt statligt stöd ([84]).

(296) Från ett operativt perspektiv skulle ankomst- och avgångstiderna överföras utan kostnad och villkor, vilket ger den part som tar på sig erbjudandet möjlighet att välja de ankomst- och avgångstider som bäst passar dess nya eller utökade trafik på Lissabons flygplats och använda de överförda ankomst- och avgångstiderna på ett flexibelt sätt på alla linjer till eller från Lissabons flygplats. Den villkorslösa överföringen av ankomst- och avgångstider ger således den part som tar på sig åtagandet möjlighet att i) fördela de överförda ankomst- och avgångstiderna enligt sin affärsmodell och på så sätt säkerställa en mer hållbar tillväxt, ii) fördela ankomst- och avgångstiderna så att stordriftsfördelar och turtäthet maximeras, och iii) justera ankomst- och avgångstiderna till utvecklingen i efterfrågan om de flygningar på linjen som ursprungligen planerades inte längre är lönsamma, vilket är av avgörande vikt en tidpunkt då efterfrågan på luftfartstjänster är ytterst skiftande.

([83]) Baserat på profilen för de ankomst- och avgångstider som användes på Lissabons flygplats en måndag i augusti 2019 av de nio flygplan som Ryanair och easyJet hade stationerade 2019, uppskattar Portugal att vart och ett av de stationerade flygplanen använder i genomsnitt 5,55 start- och ankomsttider per dag. TAP:s stationerade flygplan använder i genomsnitt avsevärt färre ankomst- och avgångstider.

([84]) Även om regler för statligt stöd inte uttryckligen nämns i artikel 8b i förordningen om ankomst- och avgångstider, vilket är fallet med regler för företagskoncentrationer och antitrust, kan artikel 8b anses omfatta regler för statligt stöd. Artikel 8b omfattar begränsningar, inskränkningar eller upphävanden av ankomst- och avgångstider som införts enligt unionsrätten (första meningen) och de omfattar förfaranden till följd av tillämpningen av nationell konkurrensrätt, artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget och koncentrationsförordningen (andra meningen), men är inte begränsade till dessa fall, vilket framgår av första meningen i artikel 8b och skäl 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ("För att undanröja alla tvivel bör det uttryckligen anges att tillämpningen av bestämmelserna i denna förordning varken påverkar tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget, särskilt artiklarna 81 och 82 i detta, eller rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer.") Reglerna för statligt stöd finns i fördragets kapitel om konkurrens, och det ligger i linje med en restriktiv tolkning av artikel 8b första meningen och en teleologisk tolkning av bestämmelsen i stort (läst mot bakgrund av ovannämnda skäl 17) att anse att en överföring av ankomst- och avgångstider kan omfattas av den bestämmelsen när överföringen är resultatet av krav från offentliga myndigheter enligt ett beslut om statligt stöd.

(297) Kommissionen bekräftar att valet av luftfartstjänster av den part som tar på sig åtagandet kan förefalla begränsas av de två skyddsåtgärder som syftar till att skydda TAP Air Portugals nav- och eker-trafik på Lissabons flygplats, nämligen i) begränsningen av antalet ankomst- och avgångstider före kl. 8.00 på morgonen lokal tid och före kl. 20.00 lokal tid som får överföras, och ii) det tidsfönster på 20- eller 60-minuter under vilket TAP Air Portugal måste överföra ankomst- och avgångstider(se skälen 84–85). Kommissionen anser dock att dessa skyddsåtgärder inte avsevärt begränsar möjligheterna för den part som tar på sig åtagandet att få tillgång till lämpliga ankomst- och avgångstider och konkurrera effektivt med TAP Air Portugal med hjälp av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. När det gäller begränsningarna av antalet ankomst- och avgångstider per dag har kommissionen använt de uppgifter som Portugal har inkommit med för att undersöka om taken var förenliga med gängse rotationer av stationerade flygplan, eller att de inte tillämpades om de inte var förenliga. Som ett exempel gäller begränsningen av antalet ankomst- och avgångstider före kl. 20.00 lokal tid som får överföras inte för stationerade flygplan som använder ankomst-och avgångstiderna för långdistansflygningar, i syfte att möjliggöra ansökningar om ankomst- och avgångstider från flygbolag som flyger från Lissabons flygplats under eftermiddagen och flyger under natten. När det gäller tidsfönstret innehåller åtagandet en bestämmelse som säkerställer att TAP Air Portugal inte kan utnyttja sin marginal för skönsmässiga bedömningar så att den part som tar på sig åtagandet inte kan bedriva sin trafik på ett effektivt sätt ([85]).

(298) Mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att överföringen av paketet med 18 ankomst- och avgångstider uppfyller villkoren för genomförbarhet och dragningskraft i det affärspaket som ska avyttras och villkoret för en strukturell förstärkning av effektiv konkurrens på Lissabons flygplats.

Varaktighet för åtagandet att överföra ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats

(299) Enligt punkt 78 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering bör avyttringar för att begränsa snedvridning av konkurrensen äga rum utan oskäligt dröjsmål, med hänsyn tagen till typen av tillgång som avyttras och eventuella hinder för avyttringen, och i alla händelser inom den period då omstruktureringsplanen ska genomföras.

(300) Enligt det åtagande som Portugal har lämnat in ska ankomst- och avgångstiderna överföras till potentiella parter som tar på sig åtagandet fram till utgången av omstruktureringsperioden, med andra ord så snart kommissionen godkänner en part som tar på sig åtagandet eller fram till utgången av 2025 (se skäl 27), beroende på vilket som inträffar först. Den motsvarande förslagsinfordran kommer dessutom att offentliggöras i tillräckligt god tid innan det allmänna förfarandet för fördelning av ankomst- och avgångstider för varje Iata-säsong inleds fram till dess att en part som tar på sig åtagandet har godkänts. Förslagsinfordran kommer således att offentliggöras före varje Iata-säsong med början under Iata-säsongen vintern 2022/2023 ([86]) fram till 2025, om inte TAP Air Portugal överför ankomst- och avgångstider till en part som tar på sig åtagandet och som har godkänts av kommissionen före det förfallodatumet.

(301) Kommissionen anser att de uppgifter som NAV Portugal har lämnat om flygbolags ansökningar om ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats ger starka indikationer på att konkurrenterna, trots negativa marknadsvillkor, skulle vara villiga att förvärva ytterligare ankomst- och avgångstider och träda in eller expandera på Lissabons flygplats. Kommissionen bedömer därför att det är sannolikt att ankomst- och avgångstiderna kommer att överföras till den part som tar på sig åtagandet före utgången av omstruktureringsperioden. I alla händelser förväntas denna tidsram vara tillräckligt lång för att sektorn för passagerarflyg ska kunna återhämta sig från covid-19-krisen och för att passagerartrafiken ska återgå till de nivåer som rådde före krisen.

(302) Mot bakgrund av samtliga ovanstående faktorer drar kommissionen slutsatsen att åtagandets varaktighet är lämplig.

Urvalskriterier för den part som tar på sig åtagandet avseende ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats

(303) Enligt punkt 80 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska en lämplig köpare av en avyttrad verksamhet kunna säkerställa att den kan konkurrera effektivt på lång sikt.

(304) Enligt det åtagande som Portugal har lämnat in ska en part som är villig att ta på sig åtagandet uppfylla följande villkor för att erhålla ankomst- och avgångstiderna:

a) Vara ett flygbolag som innehar en operativ licens som har utfärdats av en EU-medlemsstat eller ett EES-land.

([85]) *Ankomst- och avgångstiderna måste i möjligaste mån göra det möjligt för den part som tar på sig antagandet att rotera flygplansturerna, med beaktande av partens affärsmodell och kapacitetsbegränsningar.*

([86]) Iata-säsongen vintern 2022/2023 är den första Iata-säsong för vilken det allmänna förfarandet för fördelning av ankomst- och avgångstider inte har inletts på dagen för antagandet av detta beslut.

b) Vara oberoende i förhållande till och inte ha någon anknytning till TAP Air Portugal.

c) Inte vara föremål för konkurrensåtgärder efter att ha beviljats ett covid-19-rekapitaliseringsinstrument på över 250 miljoner euro ([87]).

d) Åta sig att trafikera sina linjer med de flygplan som flygbolaget har baserat på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider fram till det att omstruktureringsplanen har slutförts. Parter som är villiga att på sig åtagandet ska i sina förslag ange det antal flygplan som ska stationeras på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. I detta syfte ska en part som är villig att på sig åtagandet följa tillämplig arbetsrätt på EU- nivå och nationell nivå såsom den tolkas av de berörda EU-domstolarna (se t.ex. Nogueira, de förenade målen C-168/16 och C-169/16).

(305) Urvalskriteriet avseende operativ licens är nödvändigt för att säkerställa att den part som tar på sig åtagandet har förmåga att trafikera inrikeslinjer och linjer inom EU/EES-området utan begränsningar, vilket garanterar konnektiviteten på Lissabons flygplats. Kommissionen anser att detta är ett avgörande utvärderingskriterium.

(306) Urvalskriteriet avseende oberoende och avsaknad av anknytning är nödvändigt för att säkerställa att den part som tar på sig åtagandet kommer att konkurrera effektivt med TAP Air Portugal.

(307) Det uteslutningskriterium som är tillämpligt på stödmottagare av omfattande rekapitaliseringsstöd som är föremål för konkurrensåtgärder är nödvändigt för att undvika att företag som har varit föremål för ytterligare åtgärder för att återställa lika villkor enligt punkt 72 i den tillfälliga ramen kan få en konkurrensfördel genom liknande strukturella åtgärder för att begränsa snedvridning av konkurrensen ([88]).

(308) När det gäller det sista urvalskriteriet rörande basen är detta nödvändigt för att möjliggöra effektiv konkurrens och på så sätt säkerställa att åtagandena är ändamålsenliga. Det stöder dessutom inträde och expansion av en bärkraftig konkurrent på Lissabons flygplats som kan konkurrera med TAP Air Portugal på linjer till eller från flygplatsen.

(309) Kommissionen konstaterar att urvalskriteriet avseende basen kompletteras av de två bestämmelserna i åtagandet som syftar till att maximera antalet flygplan som är stationerade på Lissabons flygplats och använder åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. Den första bestämmelsen syftar till att koppla ihop antalet ankomst- och avgångstider före kl. 8.00 som ska överföras, vilka har ett högt kommersiellt värde, med antalet stationerade flygplan. Den andra bestämmelsen består av rangordningskriterier, som uppmuntrar den part som tar på sig åtagandet att stationera flygplan på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider. När det gäller konkurrerande förslag kommer kommissionen, i fallande ordning, att prioritera förslag som lämnas in av parter som är villiga att ta på sig åtagandet som i synnerhet i) kommer att tillhandahålla den största platskapaciteten med avseende på de stationerade flygplan som använder åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider, från det att trafiken inleds till dess att omstruktureringsplanen har slutförts, och ii) kommer att flyga direkt till flest destinationer med de stationerade flygplanen med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider, från det att trafiken inleds till dess att omstruktureringsplanen har slutförts (direkta förbindelser, utan hänsyn till turtätheten).

(310) Mot bakgrund av samtliga ovanstående faktorer drar kommissionen slutsatsen att urvalskriterierna för parter som är villiga att ta på sig åtagandet är lämpliga, eftersom de i) gör det möjligt för ett tillräckligt antal flygbolag som kan vara intresserade av de tillgängliga ankomst- och avgångstiderna att delta i förslagsinfordran, och ii) säkerställer proportionerliga krav för tillgång till ankomst- och avgångstiderna, vilket i sin tur gör det enklare att genomföra åtgärderna för att bibehålla en effektiv konkurrens.

Inverkan av överföringen av ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats på utsikterna till återställande av TAP Air Portugals lönsamhet

(311) Enligt punkt 92 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering får åtgärder som begränsar snedvridningen av konkurrensen inte äventyra utsikterna för att stödmottagarens lönsamhet återställs (vilket är risken om en åtgärd är mycket kostsam att genomföra eller, i undantagsfall som vederbörligen styrkts av den berörda medlemsstaten, skulle minska stödmottagarens verksamhet i sådan utsträckning att en återgång till lönsamhet skulle äventyras) och bör inte heller vidtas på bekostnad av konsumenter och konkurrens.

([87]) Enligt detta kriterium ska en part som är villig att ta på sig åtagandet men kumulativt uppfyller följande två villkor inte vara berättigad: i) Ha gynnats av covid-19-rekapitalisering som överstiger 250 miljoner euro. ii) Vara föremål för ytterligare åtgärder för att bibehålla en effektiv konkurrens på de relevanta marknader där de har en betydande position på marknaden i den mening som avses i punkt 72 i den tillfälliga ramen.

([88]) Eftersom antalet parter som är villiga att ta på sig antagandet som är föremål för konkurrensåtgärder enligt den tillfälliga ramen förväntas vara begränsat, minskar detta uteslutningskriterium inte ändamålsenligheten hos åtagandet att överföra ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats.

(312) I detta sammanhang har kommissionen bedömt den utsträckning i vilken överföringen av 18 dagliga ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats skulle i) minska TAP Air Portugals trafik, med hänsyn till att företaget tillämpar en nav- och ekermodell på flygplatsen, och ii) hur överföringen skulle påverka återställandet av TAP Air Portugals lönsamhet vid utgången av omstruktureringsperioden (2025).

(313) Vad gäller den operativa inverkan av överföringen av 18 dagliga ankomst- och avgångstider konstaterar kommissionen att det åtagande som Portugal har föreslagit är utformat för att beakta TAP Air Portugals transatlantiska strategi och navmodell. Åtagandet omfattar i synnerhet två åtgärder för att undvika att de ankomst- och avgångstider som ska överföras koncentreras till de timmar som är avgörande för Lissabonnavet (huvudsakligen morgontider), men inte är kritiska för annan trafik än navtrafik. Den första åtgärden består av att begränsa antalet ankomst- och avgångstider som ska överföras under tre perioder av dagen. TAP Air Portugal skulle i synnerhet inte vara skyldigt att överföra i) mer än en ankomst- och avgångstid före kl. 8.00 (lokal tid) per flygplan som den part som tar på sig åtagandet har baserat på Lissabons flygplats med användning av åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider, ii) mer än hälften av åtagandets totala antal kompensationsankomst- och avgångstider före kl. 12.00 lokal tid), och iii) fler ankomst- och avgångstider före kl. 20.00 (lokal tid) än åtagandets totala antal kompensationsankomst- och avgångstider, minus en ankomst- och avgångstid per flygplan som den part som tar på sig antagandet har baserat på Lissabons flygplats med användning åtagandets kompensationsankomst- och avgångstiderna för kortdistansflygningar. Den andra åtgärden är utformad för att ge TAP Air Portugal en viss flexibilitet när det gäller de exakta tiderna för de ankomst- och avgångstider som ska överföras, på villkor att justeringen av de begärda tiderna inte negativt påverkar den trafik som planeras av den part som tar på sig åtagandet och därmed den effektiva konkurrens som åtagandet skapar. TAP Air Portugal ska närmare bestämt överföra ankomst- och avgångstider som motsvarar de ankomst- och avgångstider som begärs av den part som tar på sig åtagandet inom +/–20 minuter för kortdistansflygningar och inom +/–60 minuter för långdistansflygningar, utom om TAP Air Portugal inte har ankomst- och avgångstider inom det relevanta tidsfönstret. Förutom dessa två specifika åtgärder konstaterar kommissionen att den part som tar på sig åtagandet uppmuntras att använda åtagandets kompensationsankomst- och avgångstider för baserad trafik, vilket ytterligare minskar risken för att parten begär ankomst- och avgångstider som koncentreras till ett begränsat antal morgontimmar.

(314) Detta innebär att det åtagande som Portugal har föreslagit innehåller bestämmelser som på ett effektivt sätt begränsar risken för att överföringen av ankomst- och avgångstider skadar TAP Air Portugals linjenät och bidrag till Lissabonnavets konnektivitet, utan att på ett otillbörligt sätt begränsa den trafik som den part som tar på sig åtagandet bedriver.

(315) Vad gäller den finansiella effekten av överföringen av 18 dagliga ankomst- och avgångstider bedömde kommissionen huruvida TAP Air Portugals lönsamhet skulle återställas i slutet av omstruktureringen, såsom anges i punkt 52 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ([89]), i ett negativt scenario där TAP Air Portugals trafik efter överföringen av ankomst- och avgångstiderna skulle minskas strukturellt jämfört med den anmälda omstruktureringsplanen. I detta syfte har kommissionen använt de finansiella prognoser för 2025 som Portugal har inkommit med som en del av känslighetsanalysen. Prognoserna har justerats för att beakta den uppskattade minskningen av intäkter ([90]), rörelseresultat och nettoinkomst till följd av överföringen av 18 ankomst- och avgångstider.

(316) Kommissionen har tillämpat standardtesten för återställande av lönsamhet baserat på indikatorer för avkastning på sysselsatt kapital, avkastning på eget kapital, skuldsättning och kreditvärdighet. På grundval av detta och enligt tabell 3 nedan har konstaterar kommissionen att TAP Air Portugal i slutet av omstruktureringsperioden skulle

a) ha en avkastning på sysselsatt kapital som ligger något över (alternativ)kostnaden för att anskaffa mer kapital och skuld (test 1),

b) ha en lämplig avkastning på eget kapital som ligger något över (alternativ)kostnaden för att anskaffa mer kapital och skuld (test 2),

c) ha återställt sitt (positiva) egna kapital och ha uppnått en mycket bättre skuldsättningsposition än den position som företaget i svårigheter för närvarande har (test 3), och

d) ha en kreditvärdighet som ger tillträde till kapitalmarknaderna utan behov av statligt stöd (garanti) (test 4).

([89]) Enligt punkt 52 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering uppnås långsiktig lönsamhet när stödmottagaren kan uppvisa en skälig kapitalavkastning och är i stånd att konkurrera på marknaden av egen kraft.

([90]) De minskade intäkterna till följd av överföringen av ankomst- och avgångstider motsvarar intäktsunderskottet till följd av färre kortdistansflygningar jämfört med en situation där ankomst- och avgångstiderna inte skulle ha överförts. Eftersom TAP Air Portugals kortdistansflygningar även ansluter till det globala nätet omfattar de minskade intäkterna både förlusten av direkta intäkter från passagerare på kortdistansflygningar och intäkter från passagerare som använder kortdistansflyg som anslutning till ett långdistansflyg.

Tabell 3

Inverkan av överföringen av 18 ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats på återställandet av TAP Air Portugals lönsamhet

2025	**Omstruktureringsplanen** *Ingen överföring av ankomst- och avgångstider*	**Känslighetsanalys** *Överföring av 18 ankomst- och avgångstider*
Lönsamhetstest 1: ROCE > WACC på 7,5–8 %, test 2: ROE > kapitalkostnad på 10,5–11 %		
ROCE (=(1−21 %)*EBIT/CE)	(…)	(…)
ROE (= nettoinkomst/eget kapital)	(…)	(…)
Skuldsättning och kreditvärdighet: test 3, företag i svårigheter (UiD) om EBITDA/ränta < 1 *och* skuld/eget kapital > 7,5, test 4: Skuld/EBITDA < 3–3,5		
Nettoskuld/eget kapital	(…)	(…)
EBITDA/räntekostnader	(…)	(…)
Nettoskuld/EBITDA	(…)	(…)

(317) Kommissionen har också prövat om TAP Air Portugal i mer negativa scenarier (känsligheter) inte skulle behöva ytterligare stöd (t.ex. om nettoinkomsten fortfarande är positiv och företaget bevisligen fortfarande har tillträde till finansmarknaderna).

(318) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen å ena sidan att åtagandet att överföra 18 ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats inte äventyrar återställandet av TAP Air Portugals lönsamhet.

(319) Å andra sidan bekräftar kommissionen att TAP Air Portugal i slutet av omstruktureringsperioden skulle ha en positiv men relativt låg marginal (omkring […] % år 2025). Företagets skuldsättningsgrad i förhållande till dess kapitalbas skulle dessutom vara […]. Känslighetsanalysen bygger på stressade marknadsvillkor, såsom stigande bränslekostnader och inflation, men visar inte konsekvenserna för TAP:s lönsamhet av oförutsägbara och dramatiska efterfrågechocker som de chocker som orsakats av pandemin. Med tanke på att minskningen av TAP Air Portugals verksamheter utöver de verksamheter som genomförs som ett led av omstruktureringen på ett oproportionerligt sätt påverkar TAP Air Portugals nettoinkomst, kan en överföring av fler än 18 ankomst- och avgångstider äventyra återställandet av företagets lönsamhet under de mest negativa marknadsförhållandena.

Slutsats om åtagandet att överföra ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats

(320) Mot bakgrund av samtliga ovanstående faktorer drar kommissionen slutsatsen att det åtagande som Portugal har föreslagit för att begränsa snedvridningen konkurrensen på Lissabons flygplats, där TAP Air Portugal kommer att ha en betydande marknadsställning efter omstruktureringen, uppfyller villkoren för godkännande enligt riktlinjerna för undsättning och omstrukturering och kommer att genomföra som sådana.

iv) Bedömning av förbudet mot förvärv och reklam

(321) När det gäller beteendemässiga åtgärder förbinder sig Portugal att följa de beteendemässiga åtgärder som anges i punkt 84 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering, nämligen i) förbud mot att förvärva aktier i ett företag under omstruktureringsperioden, utom när det är nödvändigt för att säkerställa stödmottagarens långsiktiga lönsamhet, med förbehåll för kommissionens godkännande, och ii) avstå från att göra reklam för statligt stöd som en konkurrensfördel när företaget marknadsför sina produkter och tjänster (skäl 98). Enligt punkt 83 i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering ska sådana åtgärder garantera att ”stöd endast används för att finansiera återställandet av den långsiktiga lönsamheten och att stödet inte missbrukas för att förlänga allvarliga och ihållande snedvridningar av marknadsstrukturen eller för att skydda stödmottagaren från sund konkurrens”.

(322) Kommissionen anser därför att åtgärderna för att minska begränsningarna av konkurrensen är lämpliga för att minska omstruktureringsstödets negativa konsekvenser.

6.4.2.7 Insyn

(323) Enligt punkt 38 g i riktlinjerna för undsättning och omstrukturering måste medlemsstaterna, kommissionen, de ekonomiska aktörerna och allmänheten enkelt kunna få tillgång till alla relevanta rättsakter och uppgifter om det stöd som beviljas. Detta innebär att Portugal måste följa bestämmelserna om öppenhet i punkt 96 i riktlinjerna. Kommissionen konstaterar att Portugal kommer att tillhandahålla den relevanta informationen på webbplatsen

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

6.5 **Slutsats om förenlighet**

(324) Enligt artikel 9.6 i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([91]) ska beslut om att avsluta det formella granskningsförfarandet fattas så snart tveksamheten inte längre föreligger angående den anmälda åtgärdens förenlighet med den inre marknaden.

(325) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att de tveksamheter som den gav uttryck för i beslutet om att inleda förfarandet inte längre föreligger och att omstruktureringsstödets negativa effekter på luftfartssektorn är begränsade, särskilt mot bakgrund av åtgärderna för att begränsa snedvridningen av konkurrensen, vars genomförande Portugal ska säkerställa. Omstruktureringsstödets positiva effekter på utvecklingen av den berörda näringsverksamheten, dvs. luftfartsförbindelser som säkerställer Portugals konnektivitet samt anknutna verksamheter inom turismsektorn som gynnas därav, på villkor att Portugal säkerställer att omstruktureringsplanen genomförs, uppväger därför de kvarstående negativa effekterna på konkurrens och handel, som således inte påverkas negativt i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. De åtaganden som Portugal har lämnat bör därför fastställas som villkor för stödets förenlighet.

(326) I sin övergripande bedömning drar kommissionen därför slutsatsen att omstruktureringsstödet uppfyller artikel 107.3 c i EUF-fördraget, eftersom det underlättar utvecklingen av flygtrafik och relaterade verksamheter och inte snedvrider konkurrensen i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

(327) Kommissionen anser avslutningsvis att det är nödvändigt att Portugal lämnar regelbundna rapporter om genomförandet av omstruktureringsplanen var sjätte månad fram till utgången av omstruktureringsperioden. Dessa rapporter ska i synnerhet innehålla datum för utbetalning av den finansiering som Portugal har åtagit sig att tillhandahålla och uppgifter om stödmottagarens egna bidrag, utvecklingen av flygplanen i och kapaciteten för TAP Air Portugals flotta, eventuella avvikelser från omstruktureringsplanens finansiella eller operativa åtgärder när det gäller intäkter, kostnadsbegränsningar och kostnadsminskningar till följd av omstruktureringsåtgärderna samt inkomster och de korrigerande åtgärder som Portugal i förekommande fall avser att vidta eller vidtar med avseende på stödmottagaren.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det omstruktureringsstöd som Portugal planerar att genomföra till förmån för den ekonomiska enhet som för närvarande står under fullständig kontroll av den portugisiska staten, bestående av Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal och alla deras kontrollerade dotterbolag, i form av åtgärder till ett belopp av 2 550 miljoner euro, är förenligt med den inre marknaden, med förbehåll för villkoren i artikel 2.

Artikel 2

(1) Portugal ska säkerställa att Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal eller i förekommande fall deras dotterbolag, inom de relevanta tidsfristerna fullständigt ska genomföra de åtgärder som ingår i den omstruktureringsplan som beskrivs i detta beslut.

([91]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9).

(2) Portugal ska säkerställa att Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal eller i förekommande fall deras dotterbolag, inom omstruktureringsplanens relevanta tidsfrister fullständigt ska genomföra de åtgärder för att begränsa snedvridning av konkurrensen som beskrivs i detta beslut, nämligen

a) fullständigt avyttra aktieinnehavet i SPdH–Serviços Portugueses de Handling, SA och Catering de Portugal, SA,

b) begränsa flottan för Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal till högst [90–100] flygplan,

c) erbjuda överföring av arton dagliga ankomst- och avgångstider på Lissabons flygplats,

d) avstå från att förvärva aktier i ett företag, utom när det är nödvändigt för att säkerställa den långsiktiga lönsamheten för Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal eller i förekommande fall deras dotterbolag, och om så är fallet, med förbehåll för kommissionens godkännande av förvärvet, och

e) avstå från att beskriva det statliga stödet som en konkurrensfördel när företaget marknadsför sina produkter och tjänster.

(3) Portugal ska lämna regelbundna rapporter till kommissionen om genomförandet av omstruktureringsplanen. Rapporterna ska lämnas var sjätte månad med början från dagen för antagandet av detta beslut och fram till utgången av omstruktureringsperioden den 31 december 2025. Dessa rapporter ska i synnerhet innehålla datum för den faktiska utbetalning av den finansiering som staten har åtagit sig att tillhandahålla och uppgifter om stödmottagarens egna bidrag, utvecklingen av linjenätet, marknadspositionen, flygplanen i och kapaciteten för Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugals flotta, eventuella avvikelser från omstruktureringsplanens finansiella eller operativa åtgärder när det gäller intäkter, kostnadsbegränsningar och kostnadsminskningar samt inkomster till följd av omstruktureringsåtgärderna och de korrigerande åtgärder som Portugal i förekommande fall avser att vidta eller vidtar med avseende på stödmottagaren.

Artikel 3

Portugal ska inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Republiken Portugal.

Utfärdat i Bryssel den 21 december 2021.

På kommissionens vägnar
Margrethe VESTAGER
Ledamot av kommissionen