

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2022/763,
annettu 21 päivänä joulukuuta 2021,
valtiontuesta SA.60165-2021/C (ex 2021/N), jonka Portugali aikoo toteuttaa TAP SGPS:n hyväksi
(tiedoksiannettu numerolla C(2021) 9941)
(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

ottaa huomioon päätöksen, jolla komissio päätti aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan 2 kohdan mukaisen tukea SA.60165 (2021/C) koskevan menettelyn ⁽¹⁾,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa ⁽²⁾ ja ottaa huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Portugali ilmoitti 10 päivänä kesäkuuta 2021 suunnitelmistaan myöntää valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettujen suuntaviivojen, jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat' ⁽³⁾, nojalla 3,2 miljardia euroa valtiontukea rakenneuudistustukena Portugalin valtion yksinomaisessa määräysvallassa olevalle taloudelliselle yksikölle, joka koostuu Transportes Aéreos Úses SGPS S.A:sta, jäljempänä 'TAP SGPS', ja sen nykyisestä sisaryhtiöstä Transportes Aéreos Portugueses, S.A:sta, jäljempänä 'TAP Air Portugal', sekä kaikille niiden määräysvallassa oleville tytäryhtiöille (johdanto-osan 8–14 kappale). Ilmoitusta edelsi TAP SGPS:lle myönnetty 1,2 miljardin euron pelastamislaina, jota komissio ei vastustanut 10 päivänä kesäkuuta 2020 antamassaan päätöksessä, jäljempänä 'alkuperäinen pelastamistukipäätös' ⁽⁴⁾. Portugali toteutti pelastamistuen, maksoi sen TAP SGPS:lle heinäkuussa 2020 ja toimitti TAP SGPS:ää koskevan rakenneuudistussuunnitelman 10 päivänä joulukuuta 2020. Ilmoitukseen oli liitetty päivitetty versio rakenneuudistussuunnitelmasta ja muita liiteasiakirjoja.
- (2) Unionin yleinen tuomioistuin kumosi 19 päivänä toukokuuta 2021 alkuperäisen pelastamistukipäätöksen mutta lykkäsi kumoamisen vaikutuksia, kunnes komissio antaisi uuden päätöksen ⁽⁵⁾. Komissio hyväksyi 16 päivänä heinäkuuta 2021 uuden päätöksen, jossa ei esitetty vastalauseita pelastamistuesta ⁽⁶⁾ ja jota vastaan nostettiin toinen kumoamiskanne ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Komission päätös C(2021) 5278 final, annettu 16 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa SA.60165 (EUVL C 317, 6.8.2021, s. 13).

⁽²⁾ EUVL C 317, 6.8.2021, s. 13.

⁽³⁾ Komission tiedonanto – Suuntaviivat valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen (EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Komission päätös, annettu 10 päivänä kesäkuuta 2020, asiassa SA. 57369 (2020/N) – Covid-19 – Portugali – TAP:lle myönnetty tuki (EUVL C 228, 10.7.2020, s. 1).

⁽⁵⁾ Unionin yleisen tuomioistuimen tuomio 19.5.2021, Ryanair DAC v. komissio, T-465/20, ECLI:EU:T:2021:284. Unionin yleinen tuomioistuin totesi, että komissio ei esittänyt alkuperäisessä pelastamistukipäätöksessään SEUT-sopimuksen 296 artiklan mukaisia syitä eikä erityisesti sitä, kuuluiko TAP SGPS pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdassa tarkoitettuun yhtymään. Tuomioistuin määräsi, että kyseisen päätöksen kumoamisen vaikutuksia oli lykättävä enintään kahden kuukauden ajan tuomion antamisesta, jos komissio päättäisi tehdä uuden päätöksen SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan nojalla, ja kohtuullisen pituisen ylimääräisen ajanjakson ajaksi, jos komissio päättäisi aloittaa SEUT-sopimuksen 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn.

⁽⁶⁾ Komission päätös, annettu 16 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa SA. 57369 – TAP SGPS:lle myönnetty pelastamistuki (EUVL C 345, 27.8.2021, s. 1).

⁽⁷⁾ Asia T-743/21, Ryanair v. komissio, vireillä unionin yleisessä tuomioistuimessa.

- (3) Komissio ilmoitti Portugalille 16 päivänä heinäkuuta 2021 päivätyllä kirjeellä päättäneensä aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdan mukaisen menettelyn, joka koskee kyseistä rakenneuudistustukea, jäljempänä 'aloittamispäätös'. Portugali toimitti kyseistä päätöstä koskevat huomautuksensa 19 ja 27 päivänä elokuuta 2021 päivätyillä kirjeillä.
- (4) Komission päätös menettelyn aloittamisesta julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽⁸⁾. Komissio kehotti asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kuukauden kuluessa päätöksen julkaisemisesta.
- (5) Komissio sai 39 huomautusta asianomaisilta osapuolilta 6 päivänä syyskuuta 2021 päättyneessä määräajassa. Huomautukset toimitettiin edelleen Portugalille kommentoitaviksi. Portugali toimitti 5 päivänä lokakuuta 2021 päivätyllä kirjeellä kommentteja asianomaisten osapuolten esittämistä huomautuksista.
- (6) Komissio pyysi 29 päivänä lokakuuta 2021 päivätyllä kirjeellä lisätietoja rakenneuudistussuunnitelmasta sekä sitä tukevasta rakenneuudistustuesta ja rahoituksesta, ja Portugali vastasi tähän kirjeeseen 16 päivänä marraskuuta 2021. Komissio ja Portugalin viranomaiset järjestivät videoneuvotteluja, jotka koskivat ilmoituksessa suunniteltuja kilpailutoimenpiteitä, ja komissio pyysi 25 päivänä lokakuuta 2021 lisätietoja myös Lissabonin lentoasemalle ja sieltä pois suuntautuvien matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoiden kilpailurakenteesta, muun muassa päivitettyjä tietoja lentoasemalla toimivien lentoliikenteen harjoittajien lähtö- ja saapumisajoista. Portugali vastasi 2 ja 8 päivänä marraskuuta 2021 ja toimitti lisätietoja 16, 25, 27 ja 30 päivänä marraskuuta 2021 sekä 3 päivänä joulukuuta 2021.
- (7) Portugali suostui poikkeuksellisesti luopumaan vetoamasta SEUT-sopimuksen 342 artiklasta, luettuna yhdessä neuvoston asetuksen N:o 1/1958 ⁽⁹⁾ 3 artiklan kanssa, johtuviin oikeuksiinsa ja hyväksymään tämän päätöksen sekä sitä koskevan SEUT-sopimuksen 297 artiklan mukaisen tiedoksiannon laatimisen englannin kielellä.

2. TUEN KUVAUS

2.1 Tuensaaja: omistusrakenne ja operatiiviset tytäryhtiöt

- (8) Rakenneuudistustuen saaja on taloudellinen yksikkö, joka on tällä hetkellä Portugalin valtion yksinomaisessa määräysvallassa (johdanto-osan 11 ja 12 kappale) ja johon kuuluvat TAP SGPS ja sen nykyinen sisaryhtiö TAP Air Portugal sekä kaikki niiden määräysvallassa olevat tytäryhtiöt. TAP SGPS on vuonna 2003 perustettu holdingyhtiö, kun taas TAP Air Portugal perustettiin vuonna 1945 Portugalin kansalliseksi lentoyhtiöksi. Vuonna 2017 määräysvaltaa TAP SGPS:ssä käyttivät yhdessä Parpública – Participações Públicas SGPS S.A, jäljempänä 'Parpública', joka on Portugalin valtion omistuksia hallinnoiva julkinen yritys, sekä kaksi yritystä, HPGB SGPS S.A ⁽¹⁰⁾, jäljempänä 'HPGB', ja DGN Corporation, jäljempänä 'DGN', jotka toimivat Atlantic Gateways SGPS, Lda -konsortion, jäljempänä 'AGW', välityksellä ⁽¹¹⁾. Kun komissio teki alkuperäisen pelastamistukipäätöksen, Parpública omisti 50 prosenttia ja AGW 45 prosenttia TAP SGPS:n osakkeista, ja loput 5 prosenttia osakkeista olivat TAP SGPS:n työntekijöiden omistuksessa. Omistustilanne muuttui TAP SGPS:n käynnissä olevan pelastamis- ja rakenneuudistusprosessin täytäntöönpanon yhteydessä.
- (9) Kun TAP SGPS:n pelastamis- ja rakenneuudistusprosessi alkoi, TAP Air Portugal oli kokonaan TAP SGPS:n omistuksessa ja sen suurin tytäryhtiö, jonka osuus TAP SGPS:n liikevaihdosta oli noin 98 prosenttia. Portugalin viranomaiset selittävät, että kesäkuuhun 2020 asti TAP SGPS:n osakasrakennetta ei suunniteltu muutettavan, koska kaikki tuensaajan osakkeenomistajat olivat yhtä mieltä siitä, että TAP Air Portugalin toiminnan jatkaminen ja TAP SGPS:n pitkän aikavälin elinkelpoisuus edellyttää pelastamistukea.

⁽⁸⁾ Ks. alaviite 1.

⁽⁹⁾ Neuvoston asetus N:o 1, annettu 15 päivänä huhtikuuta 1958, Euroopan talousyhteisössä käytettäviä kieliä koskevista järjestelyistä (EYVL 17, 6.10.1958, s. 385).

⁽¹⁰⁾ HPGB SGPS S.A:n toimipaikka on Lissabonissa, ja yhtiö toimii yritysten hallinnoinnin toimialalla. HPGB SGPS S.A:lla on tässä toimipaikassa [...] työntekijää. HPGB SGPS S.A:n yritysryhmässä on [...] yritystä.

⁽¹¹⁾ HPGB:tä, DGN:ää ja AGW-konsortiota koskevia lisätietoja on alaviiteessä 6 mainitun, 16 päivänä heinäkuuta 2021 asiassa SA.57369 annetun komission päätöksen johdanto-osan 11–15 kappaleessa.

- (10) Portugalin viranomaiset tarkastelivat kysymystä TAP SGPS:n määräysvallasta vasta heinäkuun 2020 alussa, kun AGW:n kanssa käydyt neuvottelut pelastamislainasopimuksen toteuttamisesta olivat päätyneet umpikujaan. [...]. Koska TAP SGPS oli taloudellisesti lähes romahduspisteessä, mikä vaati pelastamistuen pikaista toteuttamista, Portugalin viranomaiset päättivät tehdä AGW:n osakkeenomistajien kanssa yksityisen sopimuksen DGN:n omistusosuusien ostamisesta [...]. [...] Portugalin valtiovarainministeriö (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, jäljempänä 'DGTF') osti suoraan aiemmin AGW:n hallussa olleet TAP SGPS:n osakkeet, joiden osuus TAP SGPS:n osakepääomasta oli 22,5 prosenttia. Näin ollen Portugalin valtiolla on nykyisin suoraan ja välillisesti enemmistö-osakkuus, joka vastaa 72,5:tä prosenttia TAP SGPS:n osakepääomasta ja vastaavista taloudellisista oikeuksista (50 % Parpública ja 22,5 % DGTF:n kautta). HPGB omisti aiemmin osuuden AGW-konsortioista eikä suoraan TAP SGPS:stä, mutta ostettuaan AGW:n osuuden HPGB omistaa tällä hetkellä suoraan 22,5 prosentin osuuden TAP SGPS:stä.
- (11) Portugalin viranomaiset vahvistavat, että Portugalin tasavallan DGTF:n kautta tekemän osakkuussopimuksen mukaan [...]. [...] ⁽¹²⁾, [...] ⁽¹³⁾. Se, että Portugalin valtiolla on määräysvalta 72,5 prosenttiin osakepääomasta [...], antaa Portugalin valtiolle yksinomaisen määräysvallan TAP SGPS:ään.
- (12) Pelastamistuen myöntämisen jälkeen myös TAP SGPS:n omistusosuus TAP Air Portugalissa muuttui, kun Portugalin valtio merkitsi DGTF:n kautta TAP Air Portugalin 462 miljoonan euron pääomankorotukseen kuuluvat osakkeet ⁽¹⁴⁾. Valtio on omistanut 24 päivästä toukokuuta 2021 lähtien DGTF:n kautta suoraan noin 92 prosenttia TAP Air Portugalin osakepääomasta. Loput 8 prosenttia on tällä hetkellä TAP SGPS:n omistuksessa. TAP Air Portugal on TAP Logistics Solutions S.A:n ainoa osakkeenomistaja. Kyseinen yritys perustettiin 30 päivänä joulukuuta 2019 harjoittamaan rahti- ja postitoimintaa.
- (13) TAP SGPS:llä on osakkuuksia seuraavissa yrityksissä, jotka tarjoavat lentoliikenteeseen liittyviä palveluja Portugalissa ja muissa maissa.
- 100 prosentin omistusosuus Portugalía Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos S.A:sta, jäljempänä 'Portugalia';
 - 100 prosentin omistusosuus terveydenhuoltopalvelujen alalla toimivasta U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde SA -yrityksestä, jonka pääasiakas on myös TAP Air Portugal;
 - 100 prosentin omistusosuus TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços S.A:sta ja 99,83 prosentin omistusosuus Aeropar Participações Lda:sta, jotka molemmat toimivat holdingyhtiöinä;
 - 78,72 prosentin omistusosuus TAP Manutenção e Engenharia Brasil S.A:sta, jäljempänä 'M&E Brasil', joka huoltaa TAP Air Portugalin ja kolmansien osapuolten ilma-aluksia;
 - 49 prosentin omistusosuus (43,9 % suoraan ja 5,1 % Portugalian kautta) SPdH – Serviços Portugueses de Handling S.A:sta (tunnetaan myös nimellä Groundforce Portugal), joka toimii lentoasemien maahuolinta-alalla Portugalissa; ja
 - 51 prosenttia Cateringpor – Catering de Portugal S.A:sta, joka toimii lentoliikenteen ateriapalvelujen tarjoajana ja jonka pääasiakas on TAP Air Portugal.
- (14) Edellä kuvatuista pelastamis- ja rakenneuudistusprosessin aikana määräysvallassa tapahtuneista muutoksista huolimatta tässä päätöksessä tehtävillä viittauksilla tuensaajayritykseen, joka hyötyy rakenneuudistuksesta, tarkoitetaan TAP SGPS:ää ja kaikkia sen tytäryhtiöitä sen pelastamis- ja rakenneuudistusprosessin alkaessa kesäkuussa 2020, myös TAP Air Portugalia, ellei toisin mainita. Viittauksilla TAP Air Portugaliin tarkoitetaan kaikkia TAP SGPS:n lentoliikennettä harjoittavia tytäryhtiöitä, myös Portugaliaa, ellei toisin mainita.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Komission päätös C(2021) 2991 final, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.62304 (2021/N) – Portugali – Covid-19: Vahingonkorvaus TAP Portugalille (EUVL C 240, 18.6.2021, s. 1).

2.2 Tuensaaja: pääasiallinen toiminta ilmailualalla

- (15) TAP Air Portugal harjoittaa tuensaajan taloudellisessa yksikössä matkustaja- ja rahtilentoliikennettä. TAP Air Portugalin käytössä oli vuonna 2019, ennen sen rakenneuudistusta, 108 ilma-alusta, mukaan lukien ilma-alusten vuokraamista miehistöineen koskevien sopimusten nojalla liikennöidyt ilma-alukset, ja se lensi 92 kohteeseen 38 maassa, kuljetti yli 17 miljoonaa matkustajaa ja liikennöi yli 130 000:ta lentoa. Näitä lentoja liikennöitiin vuonna 2019 erityisesti säännöllisillä reiteillä esimerkiksi Lissabonin, Porton, Faron sekä neljän Azorien ja Madeiran saaren lentoasemilta sekä kansainvälisiin kohteisiin, muun muassa [...] eurooppalaiselle (Portugalin ulkopuolella sijaitsevalle) lentoasemalle, sekä [...] kohteeseen Brasiliassa ⁽¹⁵⁾, [...] kohteeseen Afrikassa ⁽¹⁶⁾ ja [...] kohteeseen Pohjois-Amerikassa ⁽¹⁷⁾. TAP Air Portugal on jäsentänyt toimintansa pääasiassa Lissabonin lentoaseman ympärille, joka toimii sen keskuslentoasemana.
- (16) Portugali toteaa, että TAP Air Portugal on merkittävä matkustaja- ja rahtiyhteyksien tarjoaja Portugaliin, Portugalista ja Portugalissa. Vuonna 2019 TAP Air Portugal oli ainoa lentoyhtiö, joka liikennöi [...] sen [...] reitistä kesäkaudella ja [...] sen [...] reitistä talvikaudella. TAP Air Portugalilla on tärkeä asema erityisesti Portugalin ja sellaisten maiden välisten yhteyksien kannalta, joissa on portugalia puhuvia maahanmuuttajayhteisöjä. TAP Air Portugalia pidetään myös yhtenä Portugalin talouden tukipilarina erityisesti siksi, että se edistää matkailualan kehitystä Portugalissa.
- (17) Muut, erityisesti eurooppalaiset lentoyhtiöt, tarjoavat matkustaja- tai rahtilentoliikennepalveluita Portugaliin, kuten Ryanair, joka on toiseksi suurin Portugalissa toimiva lentoyhtiö, Wizz Air ja easyJet, Lufthansa-konsernin lentoyhtiöt (kuten Brussels Airlines ja Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair ja IAG:n lentoyhtiöt (erityisesti Vueling ja Iberia).

2.3 Tuensaajan vaikeuksien tausta ja taloudellinen tilanne

- (18) Tuensaajan nykyinen vaikea tilanne johtuu sekä vakavaraisuus- että likviditeettiongelmista, joita covid-19-pandemian aiheuttama akuutti likviditeettikriisi pahensi voimakkaasti.
- (19) Ensinnäkin TAP SGPS:lle oli vuosina 2006–2015 kertynyt [...] miljoonaa euroa [...]. Ottaen huomioon lentoyhtiöiden painoarvon TAP SGPS:n tuloissa [...].
- (20) TAP SGPS:lle aiheutui viime vuosina myös poikkeuksellisia toiminnan keskeytymisestä johtuneita kustannuksia, jotka haittasivat kannattavuuden ja kilpailukyvn kasvua. [...] miljoonaa euroa [...] [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] miljoonaa euroa [...] [...], minkä taustalla olivat lentojen viivästysten ja peruutusten suuri määrä sekä Brasiliaan ja Angolaan liittyvästä liiketoiminnasta johtuva erittäin suuri valuuttakurssiriski.
- (21) Kun otetaan huomioon, että TAP Air Portugal tuotti noin [...] prosenttia TAP SGPS:n tuloista, kyseisen lentoyhtiön toiminta vaikutti merkittävästi sen emoyhtiön kokonaistaloudelliseen tilanteeseen. Sen jälkeen, kun TAP SGPS oli yksityistetty vuonna 2015 ⁽¹⁹⁾, TAP Air Portugal käynnisti muutosprosessin ja oli operatiivisesti tarkasteltuna kasvupolulla, sillä sen tulot kasvoivat [...] prosenttia vuoteen 2019 asti. Muutosprosessi kohdistui [...].
- (22) Muutosprosessiin liittyvät toimet toteutettiin pääasiassa vuosina 2018 ja 2019, jolloin lentoyhtiölle toimitettiin [...] polttoainetehokasta A339-lentokonetta. Tämän jälkeen muutettiin tuotetta, myyntiä ja välineitä ja parannettiin hankintoja ja järjestelmiä. Operatiivisella puolella TAP Air Portugal lisäsi toimintaansa arvokkailla markkinoilla, kuten Brasiliassa ja Pohjois-Amerikassa. Muutosprosessi, erityisesti vuoteen 2019 asti toteutetut uuden lentokaluston käyttöönotto ja vanhan kaluston käytöstäpoisto, auttoi vähentämään yhteenlaskettuja kustannuksia tarjottua istuin kilometriä kohden (CASK) ⁽²⁰⁾. Se aiheutti kuitenkin myös suuria kertaluonteisia kustannuksia, jotka liittyivät [...]. Lisäksi TAP Air Portugalin kilpailukyky oli edelleen työvoimakustannusten ja tehokkuuden osalta sen vertaisyritysten kilpailukykyä huonompi.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Lentoyhtiön lukuun toimiva lentoyhtiö tai maahuolitsija määrittelee kustannukset toiminnan epäsäännöllisyydestä johtuviksi, jos lentopäivän tai sitä edeltävän päivän häiriöt aiheuttavat sen, että asiakas ei voi käyttää lippuun merkittyä lentoa tai lentoja.

⁽¹⁹⁾ Vuonna 2015 yksityistettiin 61 prosenttia TAP SGPS:n osakepääomasta. Portugalin valtio osti vuonna 2017 osan osakepääomasta takaisin AGW:ltä ja nosti näin omistusosuutensa 50 prosenttiin.

⁽²⁰⁾ Kustannuksia tarjottua istuin kilometriä kohden (Cost of Available Seat Kilometre, CASK) käytetään yksikkökustannuksen mittarina. Se ilmaistaan kunkin istuinpaikan liikennöinnin rahallisen arvona [senttiä/istuinpaikka] kilometriä kohden.

- (23) TAP Air Portugalin liikkeeseen laskemien etuoikeutettujen vakuudettomien joukkovelkakirjalainojen, joiden määrä oli 375 miljoonaa euroa, tarjousaika päättyi 2 päivänä joulukuuta 2019. Joukkovelkakirjalainojen erääntymisaika oli viisi vuotta, säännöllinen vuosikupongi 5,625 prosenttia ja efektiivinen korko 5,75 prosenttia ⁽²¹⁾. Liikkeeseenlaskulla pyrittiin kattamaan yrityksen yleisiä menoja sekä maksamaan velka osittain takaisin ja pidentämään sen keskimääräistä maturiteettia. Liikkeeseenlasku sai alustavasti luottokelpoisuusluokitukset BB– (Standard & Poor's) ja B2 (Moody's), jotka ovat alle "investointiluokka"-luokituksen. Useita kuukausia aikaisemmin, 24 päivänä kesäkuuta 2019, TAP Air Portugal oli laskenut liikkeeseen 200 miljoonan euron arvosta joukkovelkakirjalainoja, joiden erääntymisaika oli neljä vuotta ja säännöllinen vuosikupongi 4,375 prosenttia ⁽²²⁾. Vaikka näiden kahden kesä- ja joulukuussa 2019 toteutetun liikkeeseenlaskun määrät ja ehdot eroavat toisistaan, kyseisiä liikkeeseenlaskuja kohtaan osoitettu kiinnostus osoittaa, että tuensaaja pystyi saamaan rahoitusta markkinoilta kohtuullisin ehdoin ennen covid-19-pandemian puhkeamista.
- (24) Muutosprosessi keskeytyi maailmanlaajuisen covid-19-pandemian ja sitä seuranneen talouskriisin vuoksi, jonka alkaessa TAP Air Portugal ei ollut vielä pystynyt vähentämään merkittävästi kustannuksiaan, etenkin työvoimakustannuksia, kilpailijoihin ja erityisesti halpalentoyhtiöihin verrattuna.
- (25) Tämän seurauksena ja covid-19-epidemian aiheuttamien valtion asettamien ennennäkemättömien matkustusrajoitusten ja karanteenimääräysten vuoksi luottoluokituslaitos Standard & Poor's laski 20 päivänä maaliskuuta 2020 TAP Air Portugalin pitkän aikavälin luottoluokituksen luokkaan B– ja lyhyen aikavälin maksuvalmiutta koskevan luokitusnäytymän luokkaan CCC+. Samassa ilmoituksessa Standard & Poor's asetti liikkeeseen lasketun joukkolainan 375 miljoonan euron takaisinsaannin todennäköisyydeksi 45 prosenttia. Lisäksi luottoluokituslaitos Moody's laski 19 päivänä maaliskuuta 2020 TAP Air Portugalin maksukyvyttömyyden todennäköisyyttä koskevan luokituksen luokkaan Caa1-PD ja yritysluokituksen luokkaan Caa1. Joulukuussa 2019 liikkeeseen laskettujen 375 miljoonan euron etuoikeutettujen velkakirjojen vuotuinen kokonaistuottoprosentti (velkakirjat erääntyivät joulukuussa 2024) oli 28 päivänä toukokuuta 2020 jälkimarkkinoilla 9,45. Toisin sanoen tässä vaiheessa näiden TAP Air Portugalin liikkeeseen laskemien joukkovelkakirjojen ostajat edellyttivät arvopaperin nimellisarvosta alennusta, jonka avulla saavutettaisiin 9,45 prosentin tuotto, suostuakseen pitämään ne eräpäivään asti. Portugalin viranomaisten toimittamat tiedot vahvistavat [...] TAP Air Portugalin ja tuensaajan taloudellisen tilanteen [...] ⁽²³⁾, [...].
- (26) TAP SGPS:n ja TAP Air Portugalin vaikeudet kumuloituivat ja johtivat varallisuusarvon jyrkkään heikkenemiseen. TAP SGPS kirjasi vuoden 2019 lopussa [...] miljoonan euron negatiivisen oman pääoman, joka kasvoi [...] miljardiin euroon vuonna 2020. Myös TAP Air Portugalin oma pääoma oli negatiivinen vuonna 2020 ([...] miljardia euroa).

2.4 Kuvaus rakenneuudistussuunnitelmasta ja rakenneuudistustuesta

- (27) Rakenneuudistustuella tuetaan vuoden 2020 ja vuoden 2025 lopun välisen ajanjakson, jäljempänä 'rakenneuudistuskautsi', kattavan rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoa. Suunnitelma koskee taloudellista yksikköä, joka on tällä hetkellä Portugalin valtion yksinomaisessa määräysvallassa (johdanto-osan 11 ja 12 kappale) ja johon kuuluvat TAP SGPS ja sen nykyinen sisaryhtiö TAP Air Portugal sekä kaikki niiden määräysvallassa olevat tytäryhtiöt.

2.4.1 Toiminnan uudelleenjärjestely

- (28) Rakenneuudistussuunnitelman tarkoituksena on puuttua TAP SGPS:n vaikeuksien perimmäisiin syihin ja saada yritys kannattavaksi vuoteen 2025 mennessä. Koska TAP Air Portugalin osuus TAP SGPS:n taseesta oli merkittävä, kun TAP SGPS joutui vaikeuksiin rakenneuudistussuunnitelman kattamien toimintojen osalta, useimmat toiminnan uudelleenjärjestelyä koskevat toimenpiteet, joilla vähennetään kustannuksia ja vahvistetaan rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjä tuloja ja ennusteita, koskevat TAP Air Portugalia. Rakenneuudistussuunnitelma sisältää kesäkuussa 2020 aloitettuja tai vielä toteutettavia toimenpiteitä, jotka liittyvät neljään pilaariin: i) keskittyminen ydinstrategiaan, ii) kapasiteetin mukauttaminen, iii) toimintakustannuksia koskevan tilanteen parantaminen ja iv) tulojen lisääminen. Jäljempänä alajaksoissa 2.4.1.1–2.4.1.4 tehdään selkoa TAP:n rakenneuudistussuunnitelman kustakin pilarista sellaisina kuin ne ovat viimeisimmän päivityksen mukaan.

⁽²¹⁾ Ilmoitus: "TAP ilmoittaa vuonna 2024 erääntyvien ja 5,625 prosentin koron tuottavien etuoikeutettujen velkakirjojen hinnaksi 375 miljoonaa euroa", 22.11.2019. Sijoittajien kysynnän ansiosta liikkeeseenlaskulla saatiin lopulta hankittua enemmän rahaa (75 miljoonaa euroa enemmän kuin alkuperäiset 300 miljoonaa euroa) ja alemmalla korolla (20 peruspistettä) kuin alun perin suunniteltiin.

⁽²²⁾ Viite: ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

⁽²³⁾ Tuloksen korkoja, veroja, poistoja, kuoletuksia ja rakenneuudistus- tai vuokratuloja. EBITDAR-käyttökate on mittari, jota käytetään pääasiassa rakenneuudistuksen edellisen vuoden aikana läpikäyneiden yritysten taloudellisen tilanteen ja tuloksen analysointiin.

2.4.1.1 Keskittyminen ydinstrategiaan

- (29) Rakenneuudistussuunnitelman toimintalogiikkana on keskittyä ydintoimintaan eli TAP Air Portugalin ja Portugalian välityksellä harjoitettavaan ilmailuliiketoimintaan ja siirtyä vähitellen pois muusta kuin ydinliiketoiminnasta ja luopua siitä. Tämän logiikan mukaisesti rakenneuudistussuunnitelmassa kaavaillaan, että TAP SGPS luopuu asteittain kaikista muista tuloja tuottavista palvelutoiminnoista, joita se on tarjonnut markkinoilla, myymällä, luovuttamalla tai lopettamalla kolme liiketoiminta-alaa seuraavasti: Ensinnäkin TAP SGPS aikoo luopua omistuksestaan ilma-alusten huollon alalla toimivassa brasilialaisessa M&E Brasil -tytäryhtiössään [...]. Toinen luovutus koskee maahuolintapalvelujen tarjoajan Groundforcen [...], [...]. Kolmanneksi TAP SGPS aikoo luopua omistuksestaan ateriapalveluja tarjoavassa Cateringporissa [...].

2.4.1.2 Kapasiteetin mukauttaminen

- (30) TAP Air Portugalin kapasiteetin mukauttamiseen tähtäävät toimenpiteet koostuvat pääasiassa TAP Air Portugalin lentokaluston mukauttamisesta oikean kokoiseksi ja TAP Air Portugalin reittiverkon optimoinnista. Lentokalustoa koskevan suunnitelman mukaan [...]. TAP Air Portugalin lentokalustoa koskeva suunnitelma johtaa kokonaisuutena siihen, että vuonna 2025 lentokalusto on yhtenäisempi ja toimintakustannukset pienemmät, koska uudet ilma-alukset kuluttavat vähemmän polttoainetta ja niiden huoltotarve on vähäisempi.
- (31) Reittiverkon optimoinnin osalta rakenneuudistussuunnitelma lisää Lissabonin roolia yhteyksien keskuslentoasemana, mikä on ratkaisevan tärkeää, kun otetaan huomioon TAP Air Portugalin kotimarkkinoiden pieni koko. Keskuslentoaseman käyttö on strategian kannalta hyödyllistä [...]. [...]. Reittiverkon optimointitoimenpiteisiin kuuluvat myös kustannustehokkaampi reittien ja ilma-alusten yhteensovittaminen sekä tappiollisten ja yhteyksien kannalta vähäarvoisten reittien vähentäminen. Esimerkiksi vuonna 2020 kohteita, joihin TAP Air Portugal liikennöi, oli [...] vähemmän kuin vuonna 2019 ([...]–[...]), ja se lykkäsi [...] lisäreitit avaamista määräämättömäksi ajaksi.
- (32) Mitä tulee TAP Air Portugalin jalansijaan Lissabonin lentoasemalla, TAP Air Portugalin lentokaluston väheneminen heikentää sen kykyä tarjota matkustajalentoliikennepalveluja kyseenalaistamatta kuitenkaan sitä merkittävää markkina-asemaa, joka TAP Air Portugalilla on tällä hetkellä ja jonka sillä odotetaan olevan rakenneuudistuskauden lopussa Lissabonin keskuslentoasemalla ⁽²⁴⁾. TAP Air Portugalin merkittävän markkina-aseman säilyttämiseen Lissabonin lentoasemalla vuoteen 2025 asti on kaksi pääsyä:
- a) Ensinnäkin TAP Air Portugal aikoo osana rakenneuudistussuunnitelmaa keskittyä edelleen keskeiseen säteittäiseen reittiverkkoon perustuvaan lentoliikennetoimintaansa Lissabonin lentoasemalla ⁽²⁵⁾. Tämän seurauksena lentoasemalla vallitsevien markkina-asemien ja kilpailurakenteen ei odoteta olennaisesti muuttuvan, vaikka TAP Air Portugal on vähentänyt hallussaan olevia lähtö- ja saapumisaikoja [...] prosentilla ([...] päivittäisellä lähtö- ja saapumisaajalla) IATA:n talvikaudella 2021–2022 verrattuna IATA:n talvikauteen 2019–2020 ja molemmat seuraavaksi suurimmat lähtö- ja saapumisaikojen haltijat (Ryanair ja easyJet) ovat alustavasti onnistuneet lisäämään lähtö- ja saapumisaikojaan IATA:n kesäkaudeksi 2022 verrattuna IATA:n kesäkauteen 2019 ⁽²⁶⁾. Portugalin toimittamien tietojen mukaan TAP Air Portugalin lähtö- ja saapumisaikojen osuus Lissabonin lentoaseman kokonaiskapasiteetista olisi [45–55] prosenttia IATA:n kesäkaudella 2022 ja seuraavilla IATA:n kausilla, kun taas Ryanairin vastaava osuus olisi [10–20] prosenttia ja easyJetin osuus [5–10] prosenttia. Lisäksi TAP Air Portugalin käytössä koko rakenneuudistuskauden ajan oleva lentokalusto, [90–100] ilma-alusta, olisi selvästi suurin Lissabonin lentoasemalla. Portugalin arvioiden mukaan Ryanairilla olisi seitsemän ja easyJetillä viisi Lissabonin lentoasemalle sijoitettua ilma-alusta ⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ Komission päätöskäytännön mukaisesti lentoliikenteen harjoittajalla tietyllä lentoasemalla olevien lähtö- ja saapumisaikojen ja sen kapasiteettirajoitusten katsotaan mittaavan lentoliikenteen harjoittajan kykyä kilpailla kyseiselle lentoasemalle saapuvan tai siltä lähtevän matkustajalentoliikenteen markkinoilla (ks. esimerkiksi 5 päivänä huhtikuuta 2021 asiassa SA.59913 annettu komission päätös C(2021) 2488 final, johdanto-osan 209 kappale, EUVL C 240, 18.6.2021, s. 1; 25 päivänä kesäkuuta 2020 asiassa SA.57153 annettu komission päätös C(2020) 4372 final, johdanto-osan 178 kappale, EUVL C 397, 20.11.2020, s. 1).

⁽²⁵⁾ Esimerkkinä voidaan mainita, että Lissabonin lentoasemalle sijoitettujen ilma-alusten määrä vähenee vain vähän verrattuna tilanteeseen ennen rakenneuudistusta. IATA:n kesäkaudella 2019 TAP Air Portugalilla oli keskimäärin noin [90–100] Lissabonin lentoasemalle sijoitettua ilma-alusta ja [5–15] Porton lentoasemalle sijoitettua ilma-alusta. IATA:n kesäkaudella 2022 sillä olisi keskimäärin noin [90–100] ilma-alusta Lissabonin lentoasemalla ja [0–10] ilma-alusta Porton lentoasemalla. Vuosina 2023–2025 TAP Air Portugal odottaa lisäävänsä ilma-aluksia vain vähän vuoteen 2022 verrattuna. Erittely Lissabonin lentoasemalle sijoitetun lentokaluston ja Porton lentoasemalle sijoitetun lentokaluston välillä perustuu ilma-alusten jakamiseen sen mukaan, miten niin kutsutut blokkitunnit jakautuvat Lissabonin tai Porton toimintojen välillä. Kaikki TAP Air Portugalin ilma-alukset on virallisesti sijoitettu Lissabonin lentoasemalle, vaikka kaikki sen lennot eivät saavu tälle lentoasemalle tai lähte siltä. Porton lennot resursoidaan lentämällä Lissaboniin sijoitetuilla ilma-aluksilla kääntyviä lentoja eli rotaatioita muun muassa siten, että ne ovat yön yli Portossa. TAP Air Portugal ei sijoita ilma-aluksia muille lentoasemille, joilla se toimii.

⁽²⁶⁾ Portugalin 16 päivänä marraskuuta 2021 esittämä huomautus.

⁽²⁷⁾ Portugalin 8 päivänä marraskuuta 2021 esittämä huomautus.

- b) Koska matkustajaliikenteen kysynnän elpyminen on suhteellisen voimakasta, joskin haurasta, Lissabonin lentoaseman ruuhkautumisasteen odotetaan palautuvan rakenneuudistuskauden aikana korkealle [90–100] prosentin tasolle, jolla se oli ennen covid-19-pandemiaa TAP Air Portugalin ja halpalentoyhtiöiden nopean kasvun jälkeen. Näin ollen Lissabonin lentoaseman vakavien kapasiteettirajoitteiden, jotka liittyvät erityisesti siihen, että lentoasemalla on vain yksi kiitorata, odotetaan estävän koko rakenneuudistuskauden ajan TAP Air Portugalin kilpailijoiden pääsyn markkinoille tai niiden toiminnan laajentumisen, koska osaa niiden tarpeista saada lentoaseman infrastruktuuripalveluja Lissabonin lentoasemalla ei voida täyttää.

2.4.1.3 Kustannusten vähentäminen

- (33) TAP Air Portugal aikoo vähentää toimintakustannuksia rakenneuudistussuunnitelman aikana kolmella keinolla.
- (34) Ensimmäinen keino on ilma-alusten toimittajien ja vuokralle antajien kanssa tehtyjen sopimusten neuvottelemisen uudelleen. TAP Air Portugal sopi toimittajiensa kanssa [...] alkuperäisen sopimuksen mukaisesta [...] ajanjaksosta [...], mikä johti [...] miljardin euron pääomamenojen lykkäämiseen, kunnes rakenneuudistussuunnitelma on saatu päätökseen. Lisäksi TAP Air Portugal sai aikaan [...] miljoonan euron käteissäastöt neuvottelemalla vuokralle antajien kanssa tehdyt sopimukset uudelleen ja [...] miljoonan euron käteistulot myymällä ilma-aluksia ja antamalla niitä vuokralle.
- (35) Toinen keino toimintakustannusten pienentämiseksi on joukko toimenpiteitä, joilla vähennetään kolmansista osapuolista aiheutuvia kustannuksia. Ensinnäkin TAP Air Portugal odottaa säästävänsä liiketoimintasuunnitelmakauden aikana [...] miljoonaa euroa polttoainekustannuksissa (josta [...] miljoonaa euroa [...]) käyttämällä uusia ja energiatehokkaampia ilma-aluksia, sovittamalla reitit ja ilma-alukset paremmin yhteen ja ottamalla käyttöön polttoaineen optimointiohjelmiston. Toiseksi TAP aikoo saavuttaa [...] miljoonan euron säästöt vuodessa [...] avulla. [...]. Kolmanneksi rakenneuudistussuunnitelmassa ennakoidaan saavutettavan [...] miljoonan euron vuotuiset kustannussäästöt neuvottelemalla tiettyjen palvelujen tarjoajien kanssa tehdyt sopimukset uudelleen [...].
- (36) Kolmas keino vähentää TAP Air Portugalin toimintakustannuksia on työvoimakustannusten pienentäminen, jonka TAP Air Portugal odottaa tuottavan vuosittain [...] miljoonan euron säästöt. Niistä kertyy rakenneuudistussuunnitelman keston aikana noin [...] miljardia euroa. Näiden kustannussäästöjen saavuttamiseksi TAP Air Portugal on toteuttanut seuraavat toimenpiteet:
- a) Henkilöstön määrää (kokoaikavastaavina ilmaistuna) vähennetään 1 200 työntekijällä vuonna 2020 ja vuoden 2021 alussa pääasiassa siten, että määräaikaisia työsopimuksia ei uusita, ja edelleen 2 000 työntekijällä vuonna 2021.
- b) Lisäksi palkkoja alennetaan, automaattisia palkankorotuksia lykätään ja työehtosopimusten lausekkeiden soveltaminen keskeytetään tuottavuuden lisäämiseksi ja työvoimakustannusten alentamiseksi vuoteen 2024 asti. Näitä toimenpiteitä sovelletaan koko henkilöstöön ammattiliittojen kanssa tehtyjen ”hätätilannesopimusten” avulla seuraavasti:
- i) Yli 1 330 euron suuruisia kiinteitä palkkoja alennetaan kattavasti 25 prosenttia vuosina 2021–2023 ja 20 prosenttia vuonna 2024 (lentäjien osalta palkanalennus on 50 % vuonna 2021 ja laskee asteittain 35 %:iin vuodeksi 2024); lisäksi matkustamomiehistöt ja tietyt ammattiliittoihin kuuluvat huolto- ja korjausmekaanikot hyväksyivät työaikansa lyhentämisen siten, että lyhennys on 15 prosenttia vuonna 2021 ja vähenee asteittain 5 prosenttiin vuodeksi 2023, jotta 750 kokoaikavastaavaa voidaan rahoittaa eikä heitä tarvitse irtisanoa.
- ii) Automaattisten palkankorotusten ja automaattisten ylennysten sekä useiden palkan osatekijöiden soveltaminen keskeytetään.
- iii) Matkustamomiehistön määrä kussakin lentokoneessa vähennetään lentokonevalmistajan ilmoittamaan matkustamomiehistön vähimmäismäärään.
- c) Hätätilannesopimuksissa useat ammattiliitot sitoutuivat TAP Air Portugalin vuoden 2025 työvoimakustannustavoitteisiin. Nämä tavoitteet saavutetaan joko allekirjoittamalla uusia työehtosopimuksia tai, jos neuvottelut epäonnistuvat, irtisanomalla nykyiset työehtosopimukset ja käyttämällä työehtojen perustana yleistä työläinsäädäntöä, joka on huomattavasti vähemmän rajoittava kuin nykyiset työehtosopimukset. [...].

2.4.1.4 Tulojen lisääminen

- (37) TAP Air Portugal odottaa, että sen tulot kasvavat noin [...] miljoonaa euroa vuodessa vakiintuneessa vaiheessa, eli kun rakenneuudistussuunnitelma on saatu päätökseen, mutta se ottaa rakenneuudistussuunnitelmassa huomioon vain [...] miljoonan euron vuotuisen tulojen kasvun (vakiintuneessa vaiheessa). Tulojen kasvu johtuu pääasiassa [...].

2.4.2 Yhteenveto rakenneuudistuksen kustannuksista ja rahoituslähteistä

- (38) Rakenneuudistussuunnitelman mukaan rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttaminen aiheuttaa rakenneuudistuksen nettokustannuksia, joita ei kateta odotetuilla toimintakustannusten vähennyksillä tai muilla tuloilla, joiden suuruudeksi arvioidaan [...] miljardia euroa vuoteen 2025 mennessä. Suurin osa [...] miljardin euron rakenneuudistuskustannuksista johtuu siitä, että rakenneuudistuskaudella ei pystytä kattamaan kokonaan kustannuksia, jotka on katettava, jotta TAP SGPS ei olisi vaarassa menettää maksukykyään tai liikennelupaansa. Jäljelle jäävät rakenneuudistuskustannukset johtuvat lainojen takaisinmaksuista, joiden määrä on enintään [...] miljoonaa euroa, uusien ilma-alusten hankinnasta enintään [...] miljoonalla eurolla ja henkilöstölle maksettavista [...] miljoonan euron korvauksista. Rakenneuudistuskustannuksiin ei sisälly ennen tätä päätöstä ilmoitettu tuki, joka on myönnetty korvauksena SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaisista poikkeuksellisista tapahtumista johtuneiden lentoliikenteen julkisten rajoitusten TAP Air Portugalille aiheuttamasta vahingosta, kuten asiaa koskeissa komission päätöksissä ⁽²⁸⁾ todetaan.
- (39) Portugalin mukaan TAP SGPS ei tällä hetkellä pysty [...] ilman valtion tukea, koska sen taloudellinen tilanne on heikentynyt ja ala ja talous ovat kärsineet pahasti covid-19-epidemiasta. Tästä huolimatta TAP Air Portugal on kuitenkin hankkinut [...] miljoonaa euroa [...], josta Portugalin tasavalta on taannut [...] prosenttia, ja jäljelle jäävän [...] prosentin osuuden vakuutena on TAP Air Portugal [...]. Portugali katsoo, että merkittävien pääomankorotustoimenpiteiden toteuttamisen pitäisi mahdollistaa TAP SGPS:n pääsy pääomamarkkinoille [...] alkaen, jotta yksityisiltä sijoittajilta voidaan hankkia lisävaroja.
- (40) Kun valtion takaama [...] miljoonan euron rahoitus ja pääomankorotus on toteutettu, TAP Air Portugal saisi [...] alkaen rahoitusta ilman valtiontakausta vähintään [...] miljoonaa euroa [...]. Yksityisen markkinarahoituksen saatavuuden vuoksi ei tarvita ylimääräistä valtion takaaman lainarahoituksen muodostamaa enintään [...] miljoonan euron likviditeettipuskuria, joka sisältyi alkuperäiseen ilmoitukseen rakenneuudistuksesta varopuskurina.
- (41) Valtion kokonaisrahoitus, sellaisena kuin se on tarkistettuna 16 päivänä marraskuuta 2021, sisältää oman pääoman ehtoisia tai luonteisia toimenpiteitä, jotka toteutetaan seuraavasti:
- a) 1,2 miljardin euron pelastamislaina, joka muunnetaan omaksi pääomaksi samalla nimellisarvolla ja johon lisätään vuonna 2021 kertynyt noin [...] miljoonan euron korko;
 - b) [...] miljoonaa euroa, joka on [...] prosentin osuus [...] miljoonan euron lainasta, josta valtio takaa [...] prosenttia ja joka myönnetään [...] loppuun mennessä ja maksetaan takaisin [...] valtion pääomasijoituksella. Lainan korko on myöntämishetkellä sovellettavien markkinaehtojen mukainen ([...]), mutta se ei ylitä komission viitekorkotiedonannon ⁽²⁹⁾ mukaista viitekorkoa.
 - c) [...] miljoonan euron suora pääomasijoitus, jonka valtio toteuttaa [...].

⁽²⁸⁾ Komission päätös, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.62304 (2021/NN) – Portugali – Covid-19: TAP Portugalille maksettava vahingonkorvaus (EUVL C 240, 18.6.2021, s. 1), sekä komission päätökset, annettu 21 päivänä joulukuuta 2021, asiassa SA.63402 (2021/N) – Covid-19: TAP:lle maksettava vahingonkorvaus II (ei julkaistu) ja asiassa SA.100121 (2021/N) – Covid-19: TAP:lle maksettava vahingonkorvaus III. TAP Air Portugalille korvauksena myönnettyt määrät ovat tuloja, jotka toimintatulojen tavoin pienentävät jäljellä olevia kustannuksia, joita ei voida kattaa aiemmilla ja nykyisillä toimintatuloilla tai rakenneuudistustuen saajan omilla tai esimerkiksi lainanantajien tai tavarantekijien rahoitusosuuksilla.

⁽²⁹⁾ Komission tiedonanto viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta (EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6).

- (42) Portugali ilmoitti rahoittavansa toimenpiteet suoraan valtion talousarviosta⁽³⁰⁾, mikä edellyttää tarvittavia täytäntöönpanotoimia, kuten sitä, että yritys hyväksyy osakepääomaan tehtävät muutokset ja tulevat laina- ja takauksisopimukset.
- (43) TAP SGPS:n oma ja sen eri osakkaiden rahoitusosuus rakenneuudistuskustannuksista on noin [...] miljardia euroa. Se jakautuu vuosille 2020–2025 ja sisältää seuraavat toimenpiteet:
- a) rakenneuudistuksesta johtuvien korvausten maksaminen työntekijöille – [...] – [...] [...] miljoonaa euroa ([...] [...] miljoonaa euroa [...]);
 - b) yhteensä [...] miljoonan euron arvoiset kolmansien osapuolten rahoitusosuudet tai kustannustehokkuustoimenpiteet, joista [...] miljoonaa euroa on jo toteutettu vuonna 2021 ja [...] miljoonaa euroa on peräisin voimassa olevista sopimuksista ja jotka koostuvat seuraavista osista:
 - i) [...] miljoonaa euroa, jotka liittyvät lentoasemapalveluihin, ateriapalveluihin ja lennonaikaisiin palveluihin ja johtuvat kohdelentoasemien catering-sopimusten uudelleenneuvottelemisesta (eli uusista ehdotuspyynnöistä) sekä Lissabonin lentoaseman ateriapalvelujen toimittajien kanssa tehtyjen sopimusten, lennonaikaisten ostosten ja siivous-, lipunmyynti- ja muiden lentoasemapalveluiden uudelleenneuvottelemisesta,
 - ii) [...] miljoonaa euroa, jotka liittyvät lentokalustoon sekä seurantaan ja arviointiin eli ostajan toimittaman kaluston, materiaalien ja alennusten uudelleenneuvottelemiseen,
 - iii) [...] miljoonaa euroa, jotka liittyvät yrityspalveluihin ja kiinteistöihin (esimerkiksi pysäköintimaksujen ja tiedotusvälineille maksettavien maksujen, mainonnan ja oikeudellisen tuen uudelleenneuvottelemisen),
 - iv) [...] miljoonaa euroa, jotka liittyvät tietotekniikkaan (esimerkiksi lisenssien uudelleenneuvottelu, viestintäalustat, käyttäjätuen ulkoistaminen), ja
 - v) [...] miljoonaa euroa, jotka liittyvät miehistön majoitukseen ja polttoaineeseen (eli kohdelentoasemien kuljetus- ja majoitusjärjestelyjen uudelleenneuvottelemisen);
 - c) uusien ilma-alusten vuokrasopimukset, joiden arvo on vähintään [...] miljoonaa euroa ja joihin on jo sitouduttu [...];
 - d) muut rahoitusosuudet, jotka liittyvät omaisuuserien asteittaiseen käytöstäpoistoon ja uudelleenneuvotteluihin alkuperäisten laitevalmistajien kanssa ja joiden kokonaismäärä on noin [...] miljoonaa euroa jakautuen seuraavasti:
 - i) [...] miljoonaa euroa, [...] [...] miljoonaa euroa,
 - ii) [...] miljoonaa euroa [...],
 - iii) [...] miljoonaa euroa [...];
 - e) uusi [...] miljoonan euron rahoitus, joka on hankittu [...] kanssa tai jonka tämä on järjestänyt:
 - i) [...] miljoonan euron laina, jota valtio ei takaa ja jolle TAP Air Portugal asettaa vakuuden [...] miljoonan euron lainasta, ja
 - ii) [...] miljoonan euron uusi velka instrumentilla, jonka luokitus on [...] [...] miljoonaa euroa [...]; tämä uusi velka on riippuvainen mahdollisesti syntyvistä likviditeettitarpeista ja korvaa tosiasialisesti valtion alun perin antaman [...] miljoonan euron likviditeettitakauksen, jonka myöntämistä ei enää katsota rakenneuudistukseksi⁽³¹⁾;
 - f) tytäryhtiön luovutukseen liittyvien ennakoimattomien menojen maksu [...] [...] miljoonaa euroa ([...] % [...], [...] % [...], [...] % [...]), [...] (32);
 - g) kahden joukkovelkakirjalainan liikkeeseenlaskun (johdanto-osan 23 kappale) [...] miljoonan euron nimellismäärän ja syndikaattilainojen takaisinmaksun lykkääminen, joka johtuu kyseisiä joukkovelkakirjalainoja ja lainoja koskevista sopimusvakuuksista luopumisesta; nykyiset velkojat luopuivat oikeudestaan siihen, että tuensaaja maksaa velkansa takaisin ajoissa [...] ([...] [...] miljoonaa euroa, [...] [...] miljoonaa euroa, [...] [...] miljoonaa euroa); [...].
- (44) Portugali toteaa 10 päivänä kesäkuuta ja 16 päivänä marraskuuta 2021 toimittamissaan huomautuksissa, että kaikki nämä omaa rahoitusosuutta koskevat toimenpiteet on toteutettu tai toteutetaan aivan lähitulevaisuudessa. Ne perustuvat osapuolten kanssa jo sovittuihin sitoviin sitoumuksiin, jotka on pantu täytäntöön sisäisillä määräyksillä. Työvoiman rakenneuudistustoimenpiteiden osalta kustannussäästöt perustuvat TAP Air Portugalin, Portugalian ja työntekijäjärjestöjen välisiin hätätilannesopimuksiin, jotka tehtiin sen jälkeen, kun aiemmin voimassa olleiden työehtosopimusten soveltaminen oli keskeytetty.

⁽³⁰⁾ Rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisvuosina hyväksyttävät valtion talousarviota koskevat lait. Ks. vuoden 2021 osalta valtion talousarvion 2021 hyväksymisestä 31 päivänä joulukuuta 2020 annetun lain nro 75-B/2020 166 §.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Vastuunjaon osalta Portugali toteaa, että TAP SGPS:n kokonaisosakepääoma on [...] miljoonaa euroa [...]. Jotta varmistetaan tuensaajan osakkeenomistajien asianmukainen vastuunjako, osakepääoman kokonaismäärä alennetaan TAP SGPS:n kirjanpidossa [...]. Ennen tätä alentamista [...] tappioiden kattamiseksi. On huomattava, että [...]. Edellä mainitun pääoman alentamisen ja tappioiden kattamisen jälkeen Portugalin valtio merkitsee DGTF:n kautta noin [...] miljoonan euron pääomankorotuksen TAP SGPS:ssä, jolloin siitä tulee TAP SGPS:n ainoa osakas. Lisäksi TAP Air Portugalista tulee suora tuensaaaja, kun pääoma alennetaan tappioiden kattamiseksi ja sen jälkeen omaa pääomaa lisätään. Ensimmäinen tukitoimenpide eli jo myönnetyn 1,2 miljardin euron pelastamislainan muuntaminen omaksi pääomaksi toteutetaan vasta tappioiden kattamisen ja pääoman alentamisen jälkeen.
- (46) Portugali myöntää 10 päivänä kesäkuuta 2021 antamassaan ilmoituksessa, sellaisena kuin se on päivitettyä 16 päivänä marraskuuta 2021, että oman rahoitusosuuden määrä on alle 50 prosenttia arvioituista rakenneuudistus-kustannuksista. Portugali korostaa tässä yhteydessä, että nykyisessä tilanteessa, jossa lentoliikennealan näkymät ovat epävarmat ja ala kärsii pahasti covid-19-epidemian suorista ja epäsuorista vaikutuksista, tuensaaaja on [...]. Portugali ilmoittaa, että [...]. Covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen lentoyhtiöiden oli kuitenkin lähes mahdotonta hankkia rahoitusta velkarahoitusmarkkinoilta, ja rahoituslaitokset alensivat yleisesti lentoliikennealalle myönnettävien luottojen rajoja jyrkästi.
- (47) Portugali korostaa tuensaajan sidosryhmiin kohdistuvien kustannussäästötoimenpiteiden laajuutta ja väittää, että tällaiset toimenpiteet ovat todellisia omia rahoitusosuuksia rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseksi, koska ne ovat tehokkaita ja pitkäkestoisia. Portugalin mukaan oman rahoitusosuuden määrä on merkittävä, koska se vastaa enimmäismäärää, jonka tuensaaaja voi maksaa covid-19-pandemiaan liittyvissä erityisolosuhteissa.

2.4.3 Vakavaraisuus- ja likviditeettitarpeet: tuleva elinkelpoisuuden palauttaminen

- (48) Portugali toimitti 10 päivänä kesäkuuta 2021 ilmoitetun ja 16 päivänä marraskuuta 2021 muutetun rakenneuudistussuunnitelman perusskenaarion mukaiset rahoitusennusteet, joissa viitataan TAP Air Portugalin (johon Portugalia sisältyy) keskeisiin ilmailutoimintoihin, jotka on selostettu 2.4.1.1 jaksossa. Näiden ennusteiden mukaan [...]. Rakenneuudistussuunnitelman päättyessä vuonna 2025 TAP Air Portugal odottaa sen oman pääoman tuoton (RoE) olevan [...] prosenttia ja sijoitetun pääoman tuoton (ROCE) [...] prosenttia.
- (49) Likviditeettiennusteiden osalta TAP odottaa [...]. Rahoitusennusteissa ennakoidaan myös omavaraisuusastetta ja nettovelan suhdetta omaan pääomaan [...], joista edellisen odotetaan olevan vuonna 2025 [...] prosenttia ja jälkimmäisen [...] prosenttia. Lisäksi nettovelan ja EBITDA-käyttökäteen välistä suhdetta koskevat ennusteet pienenevät asteittain [...] vuonna 2022 [...] vuonna 2025.

Taulukko 1

10 päivänä kesäkuuta 2021 ilmoitetut rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteet (perusskenaario)

miljoonaa euroa	Rakenneuudistuskausi					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tulot	1 060	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Tulos ennen korkoja ja veroja (EBIT)	(965)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettotulot	(1 230)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nettovelat	4 110	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Liiketoiminnan rahavirta	(244)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Oma pääoma	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Lähde: Yrityksen tiedot. Kaikki tiedot koskevat TAP Air Portugalia (johon Portugalia sisältyy).

- (50) TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palauttaminen edellyttää kustannusten vähentämistä, sillä tuloennusteet noudattavat lentoliikenteen elpymistä. Kustannussäästöt johtuvat 2.4.1.1–2.4.1.3 jaksossa kuvatuista rakenneuudistustoimenpiteistä, joiden avulla TAP Air Portugal aikoo pienentää yksikkökustannuksen tarjotulta istuinkilometrilta (CASK) [...] sentistä [...] senttiin vuosina 2019–2025. Tämä [...] sentin CASK-yksikkökustannus johtuu pääasiassa rakenneuudistustoimenpiteistä, jotka vaikuttivat TAP Air Portugalin suurimpiin kustannuseriin vuonna 2019, eli polttoainekustannuksiin ([...] senttiä vuonna 2019) ja työvoimakustannuksiin ([...] senttiä vuonna 2019). Polttoaineen osalta TAP Air Portugal odottaa [...] sentin säästöjä tarjottua istuinkilometriä kohti olettaen, että vaihtokurssi ja polttoaineen hinta vastaavat Bloomberg-tietokannasta saatuja nykyisiä markkinaodotuksia. Säästöt johtuvat polttoainetehokkaampien ilma-alusten hankinnasta, reittien ja ilma-alusten paremmasta soveltamisesta yhteen sekä polttoaineen optimointiohjelmiston käyttöönotosta (2.4.1.3 jakso). Työvoiman osalta TAP Air Portugal odottaa kokoaikavastaavia vähentävien toimenpiteiden ja työntekijöiden kanssa tehtyjen sopimusten uudelleen neuvottelun (2.4.1.3 jakso) tuottavan [...] sentin säästöt tarjottua istuinkilometriä kohti.
- (51) Suurin osa ennustetuista tuloista on peräisin matkustajalentoliikenteestä, kun taas huollosta sekä rahti- ja postiliikenteestä saatavat tulot muodostavat noin [...] prosenttia kokonaistuloista vuonna 2025. Arvioidessaan matkustajalentoliikenteestä saatavia tuloja TAP Air Portugal olettaa elpymisen olevan perustason mukaisten IATA:n ennusteiden mukaista (lokakuu 2020) ⁽³³⁾, mutta se myös olettaa lentoliikenteen vuosittaisen määrän vähenevän. Vaikka IATA esimerkiksi odottaa lentoliikenteen kasvavan 49 prosentista vuonna 2021 jopa 109 prosenttiin vuonna 2025 verrattuna vuoden 2019 matkustajamäärään, TAP olettaa, että tämä osuus on [...] prosenttia vuonna 2021 ja [...] prosenttia vuonna 2025. Lisäksi TAP Air Portugal olettaa, että vuonna 2025 tuotto on [...] senttiä ja käyttöaste [...] prosenttia, jolloin tuotto on pienempi ([...] senttiä) ja käyttöaste korkeampi ([...] %) kuin vuonna 2019. TAP Air Portugal ennustaa myös 2.4.1.4 jaksossa kuvatuista rahtiin ja oheistoimintoihin liittyvistä toimenpiteistä johtuvien tulojen lisääntyvän. Kun otetaan huomioon kaikki tulolähteet, TAP Air Portugal odottaa tulojen CASK-yksikkökustannusta kohden pienenevän vuoden 2019 [...] sentistä [...] senttiin vuonna 2025.
- (52) Rakenneuudistussuunnitelmassa, josta ilmoitettiin 10 päivänä kesäkuuta 2021, esitettiin epäsuotuisa skenaario, joka perustui kolmen parametrin – polttoainekustannusten, kysynnän ja tuoton – kielteiseen kehitykseen. Kun parametrien vaihtelu epäsuotuisassa skenaariossa on kielteistä, TAP Air Portugalin liiketoiminnan rahavirta ja liikevoitto [...], ja pessimistinen oletus muuttaa ainoastaan tulosten suuruutta. Vain kaikkein epäedullisimmassa skenaariossa, jossa kaikkien kolmen kyseisen muuttujan oletetaan kehittyvän kielteisesti, [...].
- (53) Lisäksi Portugali toimitti 9 päivänä marraskuuta 2021 päivitettyt tiedot ilmoitetun rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteista. Päivityksessä otetaan huomioon lentoliikenteen markkinoiden viimeaikainen kehitys suhteessa ilmoitettuun ennusteisiin, erityisesti liikenteen elpymisnäköymien paraneminen ⁽³⁴⁾ ja lentopetrolin hintojen nousu, ja oletetaan, että liikennekustannukset nousevat [...] prosenttia viimeaikaisen inflaatiokehityksen mukaisesti. Nämä tarkistetut oletukset johtavat sekä tulojen että kustannusten kasvuun ilmoitettuihin ennusteisiin verrattuna. Kokonaisuutena liikevoitto [...], mutta se on [...] eli [...] miljoonaa euroa ilmoitetuissa ennusteissa esitetyn [...] miljoonan euron sijasta. Vastaavasti nettotulos muuttuu positiiviseksi [...] ([...] [...] miljoonaa euroa), [...] [...] miljoonaa euroa. Vuonna [...] sijoitetun pääoman tuotto olisi [...], kun taas oman pääoman tuotto olisi [...] [...] prosenttia.

2.5 Aloittamispäätöksessä esitetyt alustavat havainnot

- (54) Portugalin 10 päivänä kesäkuuta 2021 päivätyssä ilmoituksessa toimittamien tietojen perusteella komissio katsoi aloittamispäätöksessä TAP SGPS:lle myönnetyn ilmoitetun valtiontuen olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan ja 108 artiklan 3 kohdan mukaista sääntöjenmukaista valtiontukea. Se arvioi kyseisen tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla ja päätti aloittaa muodollisen tutkintamennettelyn todettuaan, että useat näissä suuntaviivoissa vahvistetut sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytykset eivät ensi näkemältä näyttäneet täyttyvän.
- (55) Aloittamispäätöksessä komissio katsoi alustavasti, että TAP SGPS, joka nimettiin tuensaajaksi, oli oikeutettu rakenneuudistustukeen erityisesti siksi, että sen kertynyt negatiivinen oma pääoma kasvoi vuoden 2019 lopun [...] miljoonasta eurosta [...] miljardiin euroon vuonna 2020. Komissio katsoi myös, että rakenneuudistustuki oli tarpeen, jotta rakenneuudistussuunnitelma voitiin toteuttaa onnistuneesti, ja että sen muoto oli asianmukainen havaittujen likviditeetti- ja vakavaraisuusongelmien ratkaisemiseksi.

⁽³³⁾ Euroopan kotimaan liikenteen ja Euroopasta Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan, Saharan eteläpuoleiseen Afrikkaan ja Pohjois-Afrikkaan suuntautuvan liikenteen kysynnän elpymistä koskevat tiedot. *Lähde:* IATA / Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report, lokakuu 2020.

⁽³⁴⁾ Portugalin kotimaan liikenteen ja Portugalista muualle Eurooppaan, Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan ja Afrikkaan suuntautuvan liikenteen kysynnän elpymistä koskevat tiedot TAP:n vuonna 2019 suorittamien matkustajien punnitusten mukaan. *Lähde:* IATA / Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report, lokakuu 2021.

- (56) Komissio totesi, että varovaisten oletusten perusteella arvio odotettavissa olevista voitoista ja noin [...] prosenttin oman pääoman tuotosta [...] rakenneuudistuskauden loppuun mennessä tuki Portugalin väitettä, jonka mukaan rakenneuudistussuunnitelmalla varmistettaisiin tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja se toimisi vakaasti myös epäsuotuisassa skenaariossa. Ilman valtion toimenpidettä tuensaaja ja siten myös TAP Air Portugal poistuisivat väistämättä markkinoilta, mikä aiheuttaisi sosiaalisia vaikeuksia, kielteisiä heijastusvaikutuksia koko Portugalin talouteen – joka on vahvasti riippuvainen matkailualasta – ja vaikeasti korvattavan, tärkeän palvelun keskeytymisen.
- (57) Sen jälkeen komissio esitti epäilyjä ensin tuen oikeasuhteisuudesta ⁽³⁵⁾ ja huomautti, että vuonna 2021 tehtäviä uusia ilma-alusten vuokrasopimuksia lukuun ottamatta suurin osa oman rahoitusosuuden lähteistä oli peräisin kustannusten vähentämisestä eli yksinomaan kustannusten välttämisestä ilman markkinasijoittajan tai lainantajan myöntämää uutta rahoitusta. Komissio totesi, että oma rahoitusosuus vastaisi enintään [...] prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, ja oli epäselvää, voitiinko työvoimakustannusten vähennyksiä, joiden osuus on yli [...] prosenttia omasta rahoitusosuudesta, hyväksyä. Vastuunjakovaatimusten osalta komissio totesi, ettei sille, miksi TAP SGPS:n joukkovelkakirjojen haltijoiden velan osittainen vähentäminen ei periaatteessa olisi mahdollista, ollut esitetty mitään perusteluja.
- (58) Komissio esitti epäilyjä myös kilpailun vääristymistä rajoittavista toimenpiteistä ⁽³⁶⁾. Komissio huomautti muun muassa, että i) oli kyseenalaista, voitaisiinko tiettyjen tappiollista toimintaa koskevien omaisuuserien ehdotettuja luovutuksia pitää tuen aiheuttaman kilpailun vääristymisen poistamisena ja riittäisivätkö ehdotetut luovutukset ylipäättään poistamaan tällaisen vääristymän, ii) Portugalin viranomaisten näkemys, jonka mukaan lähtö- ja saapumisaikojen luovutus oli ennenaikaista ja tarpeetonta, ei perustunut mihinkään määrälliseen analyysiin, joka olisi osoittanut, että tällaiset luovutukset todella vaarantaisivat TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palauttamisen, kun otetaan huomioon sen vahva asema lähtö- ja saapumisaikojen suhteen pahasti ruuhkautuneella Lissabonin lentoasemalla, ja iii) vaikka vuodeksi 2025 ennustettu lentokaluston kokonaiskapasiteetti oli pienempi kuin ennen rakenneuudistusta, ei voitu mitenkään todentaa, että rakenneuudistuskauden aikana uusien ilma-alusten hankinnoilla luotava kapasiteetti ei olisi liiallinen, eikä ollut olemassa mitään sitoumusta pitää kapasiteetti pienempänä rakenneuudistussuunnitelman keston ajan.
- (59) Komissio totesi lopuksi, että suunnitelman kesto oli yli viisi vuotta, mutta ennusteet kysynnän kehityksestä vuoden 2025 loppuun mennessä olivat epävarmoja hyvin tiukoissa stressiskenaarioissa, jotka saattavat vaatia enemmän tukea ⁽³⁷⁾.

3. PORTUGALIN HUOMAUTUKSET

- (60) Portugali toimitti huomautuksensa aloittamispäätöksestä 19 päivänä elokuuta 2021.
- (61) Portugali muistuttaa alustavana huomautuksena covid-19-pandemian aiheuttamasta lentoliikenteen ennennäkemättömästä ja yleisestä pysähtymisestä sekä tämän tuhoisista ja epäsymmetrisistä seurauksista lentoliikenteen harjoittajille. Portugali huomauttaa, että ennen pandemiaa TAP Air Portugal tuotti voittoa erillisenä yrityksenä ja osoitti selkeitä merkkejä taloudellisesta vakaudesta. Portugali huomauttaa lopuksi, että pandemia lykkäsi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen – joita oli tarkoitus soveltaa 31 päivään joulukuuta 2020 asti – uudelleentarkastelua. Vaikka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoja ei ole suunniteltu covid-19-pandemian kaltaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin, niissä jätetään tilaa sääntöjen joustavammalle soveltamiselle erityisesti, kun on kyse oman rahoitusosuuden katsomisesta riittävän suureksi ja asianmukaiseksi. Portugalin mukaan covid-19-pandemiaan ja sen aiheuttamiin TAP:n liiketoimintamalliin kohdistuneisiin vaikutuksiin liittyvät ainutlaatuiset olosuhteet ja haasteet oikeuttavat alan aiempiin tavanomaisiin pelastamis- ja rakenneuudistustoimiin verrattuna joustavamman lähestymistavan. Covid-19-pandemian luoma ennennäkemätön toimintaympäristö edellyttää pelastamista ja rakenneuudistusta koskevien sääntöjen ja periaatteiden joustavaa täytäntöönpanoa.

3.1 Rahoitusennusteet ja elinkelpoisuuden palauttaminen

- (62) Portugali korostaa, että rakenneuudistussuunnitelman ennusteet perustuvat luotettaviin ja varovaisiin oletuksiin. Portugali painottaa, että vaikka IATA:n ennusteet ylittävät vuoden 2019 tasot jo vuoteen 2024 mennessä, suunnitelman perusskenaarion kysyntäennusteet nousevat takaisin vuoden 2019 tasolle vasta [...]. Vastaavasti TAP Air Portugalin tulojen kehitys alkaa vuonna 2021 alhaisemmalta tasolta verrattuna matkustajaennusteeseen, eli vuonna 2021 matkustajatulot ovat [...] prosenttia ja matkustajamäärä [...] prosenttia vuoden 2019 tasosta.

⁽³⁵⁾ Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 83–88 kappale.

⁽³⁶⁾ Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 97–100 kappale.

⁽³⁷⁾ Ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 74 ja 75 kappale.

- (63) Portugali korostaa, että TAP Air Portugal on käyttänyt kapasiteettiaan ketterästi. Yritys pystyi kohdentamaan kapasiteettinsa uudelleen osamarkkinoille, joilla on kysyntää, ja kompensoi näin Brasiliaan ja Brasiliasta suuntautuvan matkustamisen kehitystä Afrikan liikennevirtojen vahvemman elpymisen avulla. Se oli myös käyttöasteiden laskiessa aktiivisesti korvannut suuremmat ilma-alukset pienemmillä ilma-alustyypeillä ja esimerkiksi muuntanut matkustajalentokoneita rahtiliikenteessä käytettäväksi. Tämä ketterä kapasiteetin käyttö ja joustavat toiminnot yhdistettynä tiukkoihin kustannusten hillitsemistoimiin johtivat siihen, että käteisvaroja kului vähemmän kuin rakenneuudistussuunnitelmassa odotettiin, vaikka kysyntäskenaario oli huonompi (esimerkiksi TAP Air Portugalin liikevoitto vuoden 2021 ensimmäisellä puoliskolla oli [...] miljoonaa euroa enemmän kuin suunnitelmassa ennustettiin).
- (64) Portugali huomauttaa TAP Air Portugalin olettaneen, että yksikkötuotto tarjotulta istuinkilometrilta (RASK) alittaisi aikaisemman tason ([...] senttiä vuoteen 2025 mennessä, kun se vuonna 2018 oli jopa [...] senttiä) ja sen, mitä yritys on tällä hetkellä pystynyt saavuttamaan (kompensoimalla rakenneuudistussuunnitelman matkustajamääriin verrattuna pienemmän matkustajamäärän). Portugali toteaa myös, että rakenneuudistussuunnitelmassa ei otettu huomioon jopa [...] miljoonan euroa lisätuloja, jotka saatiin ilmoituksen jälkeen yksilöidyistä prosessien ja menetelmien parannuksista, keskeisten järjestelmien ja välineiden päivityksistä sekä kustannuksia vähentävistä lisäaloitteista (esimerkiksi lentokaluston vuokrasopimuksista, maksujen lykkäyksistä ja tulevista neuvottelukierroksista hyväksymisen jälkeen).
- (65) Rakenneuudistuskauden keston osalta Portugali väittää, että monia rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyviä toimenpiteitä on toteutettu jo vuodesta 2020 lähtien, vaikka rakenneuudistustuki myönnetään vasta vuoden 2021 viimeisellä neljänneksellä. TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palauttamisen [...] kannalta keskeisen valtion toimenpiteen kesto on näin ollen alle viisi vuotta.

3.2 Oikeasuhteisuus ja valtiontuen rajoittaminen välttämättömään

- (66) Marraskuun 16 päivänä 2021 toimittamissaan huomautuksissa Portugali ilmoitti uusista oman rahoitusosuuden lähteistä, ei enää vaatinut työvoimakustannusten vähentämisen luokittelua oman rahoitusosuuden lähteeksi sekä esitti uuden erittelyn rakenneuudistuskustannuksista ja huomautuksia vastuunjakoa koskevista toimenpiteistä.

3.2.1 Uudet oman rahoitusosuuden lähteet

- (67) Portugali yksilöi seuraavat uudet oman rahoitusosuuden lähteet:
- a) *Nykyisten luotonantajien antama tuki*: Portugali huomauttaa, että TAP Air Portugal onnistui saamaan tukea nykyisiltä luotonantajilta. Covid-19-pandemian ja siitä johtuvan EBITDAR-käyttökateen heikkenemisen vuoksi TAP Air Portugal on [...]. Yritys onnistui kuitenkin saamaan luotonantajat luopumaan sopimusvakuuksista, millä vältettiin myyntiä ja ennen aikaista takaisinmaksua koskevien optioiden syntyminen. Portugalin mukaan tällaiset luopumiset ovat yksi vastuunjaon ja oman rahoitusosuuden muoto, koska [...] (johdanto-osan 43 kappaleen g alakohta).
 - b) *Uusi sijoittajilta saatava ja markkinarahoitus*: Portugali huomauttaa, että mahdolliset uudet sijoittajat, jotka ovat kiinnostuneita hankkimaan osakkeita tulevaisuudessa, ovat ottaneet yhteyttä TAP Air Portugalisiin, ja yritys on neuvotellut uudesta rahoituksesta (johdanto-osan 43 kappaleen e alakohta).
 - c) *Ilma-alusten lisärahoitus*: Portugali esittää näyttöä uusista ilma-alusten vuokraamisen rahoitusta koskevista sitoumuksista, joilla tällaisen rahoituksen määrää lisätään [...] miljoonasta eurosta yhteensä [...] miljoonaan euroon (johdanto-osan 43 kappaleen c alakohta).

3.2.2 Työvoimakustannusten vähentäminen

- (68) Työvoimakustannusten vähentämisestä, josta komissio esitti epäilyjä, Portugali totesi olennaisilta osin, että se auttaa minimoimaan tuen ja että työvoimakustannusten supistukset ovat tuensaajan velkojen tosiasiallisia, pysyviä ja peruuttamattomia rahoitusosuuksia. Portugali korostaa, että Portugalin lainsäädännön mukaan työntekijät ovat etuoikeutettuja velkoja suhteessa työnantajiin, koska työntekijöiden saatavat asetetaan likvidaatiossa ensisijaisiksi muiden taattujen tai etuoikeutettujen saatavien edelle. Näin ollen omana rahoitusosuutena ehdotetut yhteensä [...] miljoonan euron työvoimakustannusten supistukset sisältävät tällaisia luottoja. Portugali huomauttaa lopuksi, että TAP Air Portugal saavutti tällaisia kustannussäästöjä neuvotteluilla ja vaati työntekijöitä luopumaan osasta tulevia saataviaan. Näin ollen ne vastaavat velkojen kuolemusta tai muita kumppanien (esimerkiksi ilma-alusten toimittajien tai vuokralle antajien) myöntämiä sopimuserusteisten kustannusten alennuksia, joilla nämä sekä osallistuvat kustannuksiin että osoittavat luottavansa tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen.

- (69) Portugali myönsi, että oman rahoitusosuuden aiheuttamien tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiin kohdistuvien vaikutusten olisi yleensä oltava verrattavissa myönnetyn tuen vaikutuksiin ja että kustannusten pienentäminen ei ole pääomankorotustoimenpide, mutta poikkeukselliset olosuhteet huomioon ottaen voidaan silti hyväksyä oma rahoitusosuus, jolla ei ole myönnettyyn tukeen verrattavissa olevia vaikutuksia. Portugali ei enää 16 päivänä marraskuuta 2021 toimittamissaan huomautuksissa sisällyttänyt työvoimakustannusten supistuksia tuensaajan rakenneuudistuskustannuksiin maksaman oman rahoitusosuuden lähteisiin.

3.2.3 Rakenneuudistuskustannusten erittely ja rahoituslähteet

- (70) Portugali toimitti 16 päivänä marraskuuta 2021 jäljempänä esitettävän erittelyn rakenneuudistuskustannuksista sekä omien rahoitusosuuksien laskennasta ja niiden osuudesta ottaen huomioon uudet oman rahoitusosuuden lähteet.

Taulukko 2

Rakenneuudistuskustannusten erittely ja rahoituslähteet (miljoonaa euroa pyöristettynä)

Rakenneuudistuskustannukset		Rahoituslähteet	milj. euroa	%
		Oma rahoitusosuus		
Uusien ilma-alusten hankinta	[...]	Henkilöstölle maksettavat korvaukset	[...]	[...] %
Velan takaisinmaksu	[...]	Uudelleen neuvotellut sopimukset kolmansien osapuolten kanssa	(...)	[...] %
[...]	[...]	Uusien ilma-alusten vuokraus	[...]	[...] %
Henkilöstölle maksettavat korvaukset	[...]	Muut rahoitusosuudet	[...]	[...] %
Liiketoiminnan tappiot	[...]	Joukkovelkakirjalainojen ja pankkilainojen sopimusvakuudet (markkina-arvo)	[...]	[...] %
		Tilapäinen likviditeetti ([...] % ilman takausta)	[...]	[...] %
		Uudet pankkilainat	[...]	[...] %
		M&E Brasiliin liittyvät ennakoinnattomat menot	[...]	[...] %
		Valtiontuki		
		Pääomasijoitus	[...]	[...] %
		Tilapäinen likviditeetti ([...] %:lla takaus)	[...]	[...] %
		Oman rahoitusosuuden määrä	[...]	[...] %
		Rakenneuudistustuen määrä	[...]	[...] %
		RAHOITUS YHTEENSÄ	(...)	

- (71) Portugali huomauttaa, että rahoitusosuuksia, joiden osuus rakenneuudistuskustannuksista on alle 50 prosenttia, on jo hyväksytty muissa ilmailualan rakenneuudistustukea koskeissa asioissa ⁽³⁸⁾ ja että covid-19-pandemia katsotaan poikkeukselliseksi olosuhteeksi, kuten komissio on todennut covid-19-pandemiaa koskeissa tilapäisissä puitteissa ⁽³⁹⁾, jäljempänä 'tilapäiset puitteet'. Näin ollen Portugali toteaa, että oman rahoitusosuuden tarkistettu määrä on merkittävä etenkin, kun otetaan huomioon covid-19-pandemian aiheuttamat ilmailualan epävarmuustekijät.

⁽³⁸⁾ Komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.34191 – Väitetty tuki Air Balticille (EUVL L 183, 10.7.2015, s. 1), ja komission päätös, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2012, asiassa SA.33015 – Air Malta (EUVL L 301, 30.10.2012, s. 29).

⁽³⁹⁾ Komission tiedonanto Tilapäiset puitteet valtiontukitoimenpiteille talouden tukemiseksi nykyisessä covid-19-epidemiassa (C(2020) 1863, EUVL C 91 I, 20.3.2020, s. 1), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 18 päivänä marraskuuta 2021 annetulla komission tiedonannolla Kuudes muutos valtiontukitoimenpiteitä talouden tukemiseksi tämänhetkessä covid-19-epidemiassa koskeviin tilapäisiin puitteisiin ja muutos Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta lyhytaikaisiin vientiluottotavauutuksiin annetun komission tiedonannon liitteeseen (C(2021) 8442 final, EUVL C 473, 24.11.2021, s. 1).

3.2.4 Vastuunjako

- (72) Portugali toistaa, että vastuunjako varmistetaan TAP SGPS:n osakkaiden tasolla. TAP SGPS:n tappiot on kirjattu kokonaisuudessaan vuoden 2020 konsernitilinpäätökseen, ja ne vastaavat yhteensä [...] miljoonan euron negatiivista omaa pääomaa. Rakenneuudistussuunnitelman hyväksymisen jälkeen [...] miljoonan euron [...] kokonaismäärä vähennetään [...] miljoonaan euroon TAP SGPS:n kirjanpidossa. Sitä ennen [...] tappioiden kattamiseksi.
- (73) Portugali selittää lisäksi, että TAP SGPS:n on rakenneuudistussuunnitelman mukaisesti palattava lainamarkkinoille mahdollisimman pian. Tappioiden säilyttäminen velkojille haittaa TAP SGPS:n mahdollista tulevaa pyrkimystä hankkia varoja yksityiseltä sektorilta, vaikka se tarjoaisi vakuuksiakin. Luottomarkkinoiden toimijat katsoisivat sen olevan tosiasiallisesti maksukyvyttömyystilanteessa, jolloin luottoluokituslaitokset alentaisivat sen luokituksen välittömästi huonoimpaan luottokelpoisuusluokkaan. Tämä puolestaan johtaisi siihen, että pankit pidättäytyisivät tulevaisuudessa liiketoimista yrityksen kanssa. Portugali toteaa lopuksi, että luotonantajien luopuminen tietystä asianomaisiin lainasopimuksiin tai liikkeeseen laskettuihin velkakirjalainoihin perustuvasta oikeudesta (johdanto-osan 43 kappaleen g alakohhta) olisi katsottava yhdeksi vastuunjaon muodoksi pelastamis- ja rakenneuudistussuunta- viivojen mukaisesti.

3.3 Toimenpiteet, joilla rajoitetaan kilpailun vääristymistä

- (74) Portugali esitti 10 päivänä kesäkuuta 2021 ilmoitetussa rakenneuudistussuunnitelmassa omaisuuserien luovutuksen, kapasiteetin vähentämisen tai markkinaläsnäolon osalta TAP SGPS:n omistamien, sen ydinliiketoimintaan kuulumattomien yritysten eli Groundforcen, M&E Brasilin ja Cateringporin osakkeiden myyntiä. Mahdollisen lähtö- ja saapumisaikojen siirron suhteen Portugali katsoi aluksi, että TAP Air Portugalin tapauksessa sitoumus luopua lähtö- ja saapumisajoista Lissabonin lentoasemalla olisi ennenaikainen ja mitä todennäköisimmin tarpeeton tehokkaan kilpailun varmistamiseksi ja että se vaarantaisi yhteydet ja TAP Air Portugalin soveltaman keskuslentoasemamallin ja siten mahdollisesti yrityksen elinkelpoisuuden palauttamisen. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana Portugali perusteli, selvensi tai laajensi edelleen toimenpiteitä, joilla pyritään rajoittamaan kilpailun vääristymistä. Lopullisessa muodossaan ehdotetut toimenpiteet ovat seuraavat:

3.3.1 Lentoliikenteeseen vertikaalisesti integroituneiden toimintojen osakeosuuksien luovutus

- (75) Portugalin mukaan Groundforce on ollut aiemmin kannattava, sillä vuonna 2019 sen nettotulos oli [...] miljoonaa euroa ja tulot [...] miljoonaa euroa, mutta se kärsi pahasti covid-19-kriisistä. Groundforce menetti vuonna 2020 tuloja [...] miljoonaa euroa verrattuna vuoteen 2019 ja [...]. Näiden vaikeuksien vuoksi Groundforce aloitti valvotun maksukyvyttömyysmenettelyn, joka johtaa lopulta yrityksen rakenneuudistukseen tai likvidaatioon. Tässä yhteydessä useat johtavat eurooppalaiset maahuolintapalvelujen tarjoajat ovat jo osoittaneet kiinnostusta Groundforcea kohtaan.
- (76) Cateringpor on vuonna 1994 perustettu ateriapalveluyritys. Se on TAP SGPS:n pääasiallinen ateriapalvelujen tarjoaja, ja TAP SGPS on myös sen enemmistöosakas (omistusosuus 51 %) ja pääasiallinen tulonlähde ([...] % tuloista vuonna 2019). Yritys on ollut aiemmin yleensä kannattava, ja sen nettotulos oli [...] miljoonaa euroa ja nettotulot [...] miljoonaa euroa vuonna 2019. Cateringpor kärsi kuitenkin Groundforcen tavoin covid-19-kriisistä, mikä johti tarjottujen aterioiden vähenemiseen [...] prosentilla ja nettotuloksen supistumiseen [...] miljoonalla eurolla vuoteen 2019 verrattuna. Näiden vaikeuksien voittamiseksi Cateringpor käynnisti meneillään olevan rakenneuudistusprosessin [...], jonka päätteeksi TAP SGPS aikoo [...] prosenttia [...]. Ennusteiden mukaan [...] miljoonaa euroa.
- (77) M&E Brasil on Brasiliaan sijoittautunut huolto-, korjaus- ja peruskorjauspalvelujen tarjoaja, ja TAP SGPS on sen enemmistöosakas. M&E Brasil tarjoaa laajarunkoisten ilma-alusten huoltopalveluja TAP SGPS:lle, jonka osuus sen tuloista vuonna 2019 oli [...] prosenttia. [...] on ollut [...] huolimatta [...]. Covid-19-kriisi pahensi yrityksen vaikeuksia, sillä vuonna 2020 sen tulot (noin [...] miljoonaa euroa) pienenivät puoleen vuoden 2019 tuloista ([...] miljoonaa euroa) [...] ([...] miljoonaa euroa [...] [...], [...] miljoonaa euroa [...]). [...] miljoonaa euroa [...] [...].
- (78) Koska edellä mainitut luovutukset supistavat merkittävästi TAP Air Portugalin vertikaalisesti integroituneita lentoliikenteen oheistoimintoja, Portugali katsoo, että ne ovat hyväksyttävä toimenpide kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi pelastamis- ja rakenneuudistussuunta- viivojen mukaisesti.

3.3.2 Lentokaluston vähentäminen ja sen koon jäädyttäminen

- (79) Rakenneuudistussuunnitelmassa harkitaan myös kapasiteetin supistamista lentokaluston uudelleenmitoittamisen, reittiverkon yksinkertaistamisen ja kysynnän vähentymiseen sopeutumisen seurauksena. TAP Air Portugal vähensi jo lentokalustoaan 108 ilma-aluksesta [90–100] ilma-alukseen helmikuuhun 2021 mennessä. Portugali sitoutuu siihen, että TAP Air Portugalin lentokalusto on rakenneuudistussuunnitelman toteutuksen aikana ja vuoden 2025 loppuun asti enintään [90–100] ilma-alusta.

3.3.3 Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttaminen

- (80) Kun otetaan erityisesti huomioon TAP Air Portugalin suuri lähtö- ja saapumisaikojen osuus sen tukikohtana käyttämällä, voimakkaasti ruuhkautuneella Lissabonin lentoasemalla (johdanto-osan 32 kappale) ⁽⁴⁰⁾, komissio katsoo tässä päätöksessä, että TAP Air Portugalilla on rakenneuudistuksen jälkeen merkittävä markkina-asema matkustajalentoliikennepalvelujen markkinoilla Lissabonin lentoasemalla.
- (81) Tältä osin Portugali toimitti 3 päivänä joulukuuta 2021 uuden rakenteellisen sitoumuksen, jonka mukaan se rajoittaa edelleen tuen kilpailua vääristäviä vaikutuksia matkustajalentoliikennepalvelujen tarjoamiseen Lissabonin lentoasemalle tai sieltä pois suuntautuvilla reiteillä, joilla TAP Air Portugalin odotetaan säilyttävän merkittävän markkina-aseman rakenneuudistuksen jälkeen.
- (82) Portugali sitoutui erityisesti siihen, että TAP Air Portugal siirtäisi enintään 18 päivittäistä lähtö- ja saapumisaikaa (talvi- ja kesäkausi) toiselle lentoliikenteen harjoittajalle (tosiasialliselle tai mahdolliselle kilpailijalle), jotta tämä voi perustaa uuden tukikohdan ⁽⁴¹⁾ tai laajentaa nykyistä tukikohtaansa Lissabonin lentoasemalla. Tällaisesta lentoliikenteen harjoittajasta käytetään jäljempänä nimitystä 'sitoumusta hyödyntävä taho' ⁽⁴²⁾.
- (83) TAP Air Portugalin lähtö- ja saapumisaikojen siirtoa koskevan sopimuksen allekirjoitushetkellä sitoumusta hyödyntävän tahon käyttöön asettamat lähtö- ja saapumisajat vastaavat sitoumusta hyödyntävän tahon pyytämiä lähtö- ja saapumisaikoja ja saavat poiketa niistä lyhyiden lentojen osalta +/- 20 minuuttia ja kaukolentojen osalta +/- 60 minuuttia. Jos TAP Air Portugalilla ei ole lähtö- ja saapumisaikoja asianomaisessa aikaikkunassa, TAP Air Portugal tarjoutuu siirtämään sitoumusta hyödyntävän tahon pyyntöä ajallisesti lähimpänä olevat lähtö- ja saapumisajat.
- (84) Edellä esitetystä poiketen TAP Air Portugal ei olisi velvollinen siirtämään
- a) useampaa kuin yhtä lähtö- ja saapumisaikaa ennen klo 8.00 (paikallista aikaa) kutakin sitoumusta hyödyntävän tahon Lissabonin lentoasemalle korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaikojen avulla sijoittamaa ilma-alusta kohden;
 - b) enempää kuin puolet kaikista korjaustoimenpiteellä siirrettävistä lähtö- ja saapumisaajoista ennen klo 12.00 (paikallista aikaa); eikä
 - c) useampia lähtö- ja saapumisaikoja ennen klo 20.00 (paikallista aikaa) kuin korjaustoimenpiteellä siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärä vähennettynä yhdellä lähtö- ja saapumisajalla kutakin sitoumusta hyödyntävän tahon Lissabonin lentoasemalle lyhyiden lentojen liikennöintiä varten sijoittamaa ilma-alusta kohden.
- (85) Jos pyydetään useampaa kuin yhtä lähtö- ja saapumisaikaa ennen klo 8.00 (paikallista aikaa) kutakin sijoitettua ilma-alusta kohden, yli puolta kaikista korjaustoimenpiteellä siirrettävistä lähtö- ja saapumisaajoista ennen klo 12.00 (paikallista aikaa) tai useampia lähtö- ja saapumisaikoja ennen klo 20.00 (paikallista aikaa) kuin korjaustoimenpiteellä siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärä vähennettynä yhdellä lähtö- ja saapumisajalla kutakin sitoumusta hyödyntävän tahon korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle lyhyiden lentojen liikennöintiä varten sijoittamaa ilma-alusta kohden, TAP Air Portugal tarjooa sitoumusta hyödyntävälle taholle tapauksen mukaan lähimmän lähtö- ja saapumisajan klo 8.00 (paikallista aikaa) jälkeen, klo 12.00 (paikallista aikaa) jälkeen tai klo 20.00 (paikallista aikaa) jälkeen.
- (86) Lähtö- ja saapumisaikojen olisi oltava sellaiset, että sitoumusta hyödyntävä taho voi mahdollisuuksien mukaan liikennöidä ilma-aluksilla kohtuullisesti kääntyviä lentoja (niin kutsuttuja rotaatioita) ottaen huomioon hyväksyttävän mahdollisen sitoumusta hyödyntävän tahon liiketoimintamallin ja ilma-alusten käyttöä koskevat rajoitukset.
- (87) Portugali sitoutui siihen, että TAP Air Portugal ei hankkisi luovutettuja lähtö- ja saapumisaikoja takaisin sitoumusta hyödyntävältä taholta.

⁽⁴⁰⁾ Tällaista tekijöiden yhdistelmää (paljon lähtö- ja saapumisaikoja tukikohtana käytetyllä, erittäin ruuhkautuneella lentoasemalla) ei ole havaittu millään muulla EU:n lentoasemalla, jolle tai jolta TAP Air Portugal tarjoaa matkustajalentoliikenteen palveluja.

⁽⁴¹⁾ Tukikohta tarkoittaa, että ilma-alukset pysäköidään yön yli lentoasemalle ja että niillä liikennöidään useita reittejä kyseiseltä lentoasemalta. Tämä tarkoittaa lyhyiden lentojen osalta sitä, että ilma-aluksen päivän ensimmäinen lento lähtee Lissabonin lentoasemalta ja viimeinen lento saapuu Lissabonin lentoasemalle.

⁽⁴²⁾ Kuten johdanto-osan 88 kappaleessa selitetään tarkemmin, mahdollisten sitoumusta hyödyntävien tahojen on sitouduttava sijoittamaan Lissabonin lentoasemalle ne ilma-alukset, jotka käyttävät TAP Air Portugalilta siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja. Vaatimus uuden tai laajennetun tukikohdan käyttämisestä Lissabonin lentoasemalla korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla on perusteltu lentoasemaa tukikohtana käyttävien ja muiden liikenteenharjoittajien perinteisiin liikenteenharjoittajiin kohdistaman kilpailupaineen suhteellisen suuruuden vuoksi.

- (88) Jotta mahdollinen sitoumista hyödyntävä taho voidaan hyväksyä, sen on täytettävä seuraavat edellytykset:
- a) Sen on oltava lentoliikenteen harjoittaja, jolla on jonkin EU:n tai ETA:n jäsenvaltion myöntämä liikennelupa.
 - b) Sen on oltava riippumaton TAP Air Portugalista ja erillinen siitä.
 - c) Siihen ei sovelleta kilpailua koskevia korjaustoimenpiteitä, jos se on saanut yli 250 miljoonan euron arvoisen covid-19:ään liittyvän pääomitusinstrumentin.
 - d) Sen on sitouduttava liikenneomiaan kaikilla korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle sijoitetuilla ilma-aluksilla rakenneuudistussuunnitelman loppuun asti. Mahdolliset sitoumista hyödyntävät tahot ilmoittavat ehdotuksissaan korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle sijoitettavien ilma-alusten määrän⁽⁴³⁾. Jotta mahdollinen sitoumista hyödyntävä taho sitoutetaan sijoittamaan lentokentälle ilma-aluksia korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla, sen on sitouduttava noudattamaan sovellettavaa EU:n ja kansallista työlaainsäädäntöä siten kuin EU:n tuomioistuimet ovat sitä tulkinneet⁽⁴⁴⁾.
- (89) Komissio hyväksyy sitoumista hyödyntävän tahon avoimella ja syrjimättömällä valintamenettelyllä (ehdotuspyyntö).
- (90) Komissiota avustaa toimitsijamies, joka nimitetään välittömästi tämän päätöksen hyväksymisen jälkeen.
- (91) Toimitsijamies julkaisee ehdotuspyynnön riittävän ajoissa ennen kunkin IATA:n kauden yleisen lähtö- ja saapumisaikojen jakamisen menettelyn aloittamista, kunnes komissio hyväksyy sitoumista hyödyntävän tahon, ja ehdotuspyyntö julkaistaan riittävän näkyvästi.
- (92) Komissio arvioi saadut ehdotukset toimitsijamiehen avustuksella. Se voi hylätä ehdotukset, jos ne eivät ole uskottavia taloudelliselta tai toiminnalliselta kannalta tai EU:n kilpailulainsäädännön kannalta.
- (93) Jos saadaan kilpailevia ehdotuksia, komissio asettaa etusijalle alenevassa järjestyksessä ne mahdolliset sitoumista hyödyntävät tahot, jotka nimenomaisesti i) tarjoavat suurimman istuinkapasiteetin korjaustoimenpiteellä siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja käyttävien ilma-alusten osalta toiminnan alkamisesta rakenneuudistussuunnitelman päättämiseen asti ja ii) liikennöivät suurimpaan määrään kohteita sellaisilla suorilla lennoilla, joita liikennöidään lentoasemalle sijoitetuilla korjaustoimenpiteellä siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja käyttävillä ilma-aluksilla toiminnan alkamisesta rakenneuudistussuunnitelman päättämiseen asti (suorat yhteydet ottamatta huomioon lentojen tiheyttä).
- (94) Jos komissio antaa näiden kahden perusteen osalta useille ehdotukselle saman tai samankaltaisen arvioinnin (samanarvoiset tarjoukset), se asettaa etusijalle TAP Air Portugalin parhaaksi katsoman ehdotuksen (TAP Air Portugal voi käyttää mitä tahansa valitsemaansa perustetta, kunhan perusteet ovat läpinäkyviä).
- (95) TAP Air Portugal tekee pian komission arvointipäätöksen jälkeen lähtö- ja saapumisaikojen siirtosopimuksen, jonka toimitsijamies tarkastaa ja komissio hyväksyy, sen parhaiten sijoittautuneen mahdollisen sitoumista hyödyntävän tahon kanssa, joka on vahvistanut, että se aikoo perustaa tukikohdan tai laajentaa tukikohtaansa Lissabonin lentoasemalla korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla.
- (96) TAP Air Portugal siirtää lähtö- ja saapumisaikat maksutta sitoumista hyödyntävälle taholle neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93⁽⁴⁵⁾, jäljempänä 'lähtö- ja saapumisaikoja koskeva asetus', 8 b artiklan mukaisesti.

⁽⁴³⁾ Komissio arvioi mahdollisten sitoumista hyödyntävien tahojen toimittamien ehdotusten, muun muassa korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle sijoitettavilla ilma-aluksilla tapahtuvaa liikennöintiä koskevan liiketoimintasuunnitelman, toiminnallisen ja taloudellisen uskottavuuden. Jotta sitoumista hyödyntävä taho voidaan hyväksyä, sen on osoitettava uutta tai laajennettua Lissabonin lentoaseman tukikohtaansa koskevan liiketoimintasuunnitelman toiminnallinen ja taloudellinen uskottavuus. Epäselvyyksien välttämiseksi on kuitenkin syytä selvittää, että sitoutuminen kaikkien korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalla sijoitettujen ilma-alusten liikennöintiin ei kuitenkaan ole sitoumista hyödyntävälle taholle sen hyväksymisen jälkeen asetettava lähtö- ja saapumisaikojen tosiasialisen siirtämisen tai käytön ehto. Toisin sanoen: kun sitoumista hyödyntävä taho on hyväksytty, korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaikat siirretään ehdoilla ja sitoumista hyödyntävä taho voi käyttää niitä vapaasti.

⁽⁴⁴⁾ Ks. esim. unionin tuomioistuimen tuomio, Nogueira, yhdistetyt asiat C-168/16 ja C-169/16, ECLI:EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, annettu 18 päivänä tammikuuta 1993, lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 14, 22.1.1993, s. 1). Asetuksen 8 b artiklan mukaan "[e]dellä 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu oikeus lähtö- ja saapumisaikojen sarjaan ei voi johtaa korvausvaatimuksiin, jos oikeutta rajoitetaan tai se poistetaan yhteisön lainsäädännön nojalla, erityisesti perustamissopimuksen lentoliikennettä koskevien sääntöjen soveltamiseksi. Tämä asetus ei vaikuta julkisten viranomaisten valtuuksiin vaatia lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä lentoliikenteen harjoittajien välillä ja antaa ohjeita niiden jakamisesta kansallisen kilpailulainsäädännön tai EY:n perustamissopimuksen 81 tai 82 artiklan tai yrityskeskittymien valvonnasta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 nojalla. Tällaisia siirtoja voidaan suorittaa ainoastaan ilman rahallista korvausta".

- (97) Lähtö- ja saapumisajat tarjotaan siirrettäviksi rakenneuudistuskauden loppuun asti (eli vuoden 2025 loppuun asti, ks. johdanto-osan 27 kappale). Ehdotuspyyntöä ei missään olosuhteissa järjestetä rakenneuudistuskauden päätyttyä.

3.3.4 Yritysosto- ja mainostamiskielto

- (98) Näiden omaisuuserien luovutusten ja markkinakapasiteettia ja -läsnäoloa vähentävien toimenpiteiden lisäksi Portugali esitti sitoumuksia, joiden mukaan tuensaaaja pidättäytyisi i) hankkimasta osakkeita mistä tahansa yrityksestä rakenneuudistuskauden aikana, paitsi jos se on välttämätöntä sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi ja jos komissio hyväksyy sen, ja ii) esittämästä valtiontukea kilpailuetuna, kun se markkinoi tuotteitaan ja palveluitaan.

4. KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

- (99) Kolmannet osapuolet toimittivat 6 päivään syyskuuta 2021 mennessä 39 vastausta huomautusten esittämistä koskevaan pyyntöön. Määräajan jälkeen toimitettiin vielä neljä huomautusta. Ajoissa toimitettuihin huomautuksiin sisältyi kahden suoran kilpailijan – Ryanairin ja euroAtlantic Airwaysin, jäljempänä 'EAA' – sekä liikeympärysten, kuten matkatoimistojen, matkanjärjestäjien tai näiden yhteenliittymien (13), suurten hotelliketjujen (1), lipunmyyntitoimistojen (2), palvelun- ja tavarantoimittajien (1) ja lentoaseman pitäjien tai lennonjohtoviranomaisten (2) esittämiä olennaisia huomautuksia. Lisäksi huomautuksia saatiin valtiollisilta elimiltä, kuten useiden Brasilian osavaltioiden edustustoilta ja Brasilian matkailuministeriöltä (8) sekä matkailua ja kaupallista tai kulttuurivaihtoa edistävilta elimiltä (10).
- (100) Kaikki kolmannet osapuolet kahta suoraa kilpailijaa ja erästä muuta osapuolta lukuun ottamatta tukevat yleisesti ottaen rakenneuudistustukea ja vahvistavat, että TAP Air Portugalilla on tärkeä rooli Portugalin ja unionin ja muiden maailman alueiden välisten yhteyksien sekä Portugalin talouden kannalta.

4.1 Kilpailijoiden huomautukset

4.1.1 Ryanair

Vaikutus tarkasti määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen

- (101) Ryanair on eri mieltä komission alustavasta päätelmästä, jonka mukaan rakenneuudistustuki edistää yhteisen edun mukaista tavoitetta. Ryanairin näkemyksen mukaan ei ole näyttöä vaikeasti korvattavan tärkeän palvelun keskeytymisen riskistä, koska tilalle tulevat kilpailijat korvaavat TAP Air Portugalin palvelun. Myös Ryanair tarjoaa yhteyksiä EU:n ulkopuolisiin kohteisiin, kuten Israeliin, Turkkiin ja Ukrainaan. Ryanair totesi myös liikennöivänsä lentoja Marokkoon ja Yhdistyneeseen kuningaskuntaan Portugalin lentoasemilta.
- (102) Lisäksi Ryanair on eri mieltä väitteestä, jonka mukaan muut mannertenvälisiä yhteyksiä Lissabonin kautta tarjoavat merkittävät EU:n lentoliikenteen harjoittajat käyttäisivät säteittäisen reittiverkon mallia ja kuljettaisivat sen mukaisesti matkustajia Portugalista muissa jäsenvaltioissa sijaitsevien keskuslentoasemiensa kautta sen sijaan, että ne perustaisivat uuden keskuslentoaseman Portugaliiin. Ryanair huomauttaa tältä osin, että myös suuret kansainvälisen lentoliikenteen harjoittajat, kuten American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways ja Emirates, liikennöivät tärkeimpiin kaukokohteisiin (kuten New Yorkiin, São Paulo, Torontoon, Montrealiin, Philadelphiin, Bostoniin, Washington DC:hen ja Dubaihin) suoraan Lissabonista ja TAAG Angola tarjoaa suoria lentoja Lissabonin ja Luandan välillä. Ryanairin näkemyksen mukaan näihin kohteisiin voitaisiin edelleen lentää Portugalista ilman vaihtoa tai kauttakulkua toisen lentoyhtiön keskuslentoaseman kautta, vaikka TAP Air Portugal lakkauttaisi joitakin kaukoliikenteen reittejä.
- (103) Ryanairin mukaan useat kilpailijat liikennöivät samoja reittejä kuin TAP Air Portugal kotimaassa Madeiran ja Azorien autonomisille alueille, muihin portugalinkielisiin maihin, maihin, joissa on portugalia puhuvia yhteisöjä, sekä muihin maihin Euroopassa ja sen ulkopuolella. TAP Air Portugalin lisäksi useat muut lentoyhtiöt, kuten Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores ja Azores Airlines, liikennöivät reittejä Portugalista Madeiran ja Azorien autonomisille alueille.

- (104) Ryanair väittää tässä yhteydessä, että TAP Air Portugal kilpailee kotimaan reiteillään myös suurnopeusrautatiejärjestelmän tai Flixbusin kaltaisten kaupunkien välisiä yhteyksiä tarjoavien linja-autoyhtiöiden kanssa ja että nämä voivat jatkossakin varmistaa yhteydet koko Portugalissa ja sen alueilla.
- (105) Ryanair väittää, että se kilpailee TAP Air Portugalin kanssa useilla lähtöpaikka/määräpaikka-kaupunkiparien reiteillä. Päätelmiensä tueksi Ryanair toimitti liitteitä, jotka sisälsivät tietoja Portugalin kaupunkiparireiteistä, joilla Ryanair ja TAP kilpailivat vuonna 2020, ja TAP:n Euroopan-reiteistä ja kilpailijoista maaliskuussa 2021. Ryanairin mukaan Ryanair-konserni kilpaili 17:llä TAP Air Portugalin kaupunkiparireitillä vuonna 2019, 29 kaupunkiparireitillä vuonna 2020 ja 24 kaupunkiparireitillä vuonna 2021, eli paljon enemmän kuin mikään muu lentoyhtiö. Ryanair toimitti myös omasta pyynnöstään laaditun selvityksen⁽⁴⁶⁾. Selvityksessä analysoidaan useilla Euroopan merkittävimmillä markkinoilla toimivien suurimpien lentoyhtiöiden kokoa ja liikennelupien alkuperää. Se kattaa vuosina 2014 ja 2019 tarjotun Euroopan sisäisen kokonaiskapasiteetin ja vuotta 2021 koskevat nykyiset ennusteet. Sen lisäksi, että selvityksessä yksilöidään tärkeimpien lentoyhtiöiden osuudet näinä vuosina, siinä tarkastellaan tärkeimpien markkinoiden kasvuvauhtia viiden vuoden aikana vuosina 2014–2019, johtavien lentoyhtiöiden osuutta tästä kasvusta ja lentoyhtiöiden liikennöimien reittien kokonaiskasvua samalla ajanjaksolla. Sen jälkeen tämä toistetaan vuoteen 2021 päättyvien kahden vuoden osalta nykyhetkeä koskevan ennusteen mukaisesti. Erityisesti Portugalin osalta selvityksessä todetaan, että halpalentoyhtiöiden osuus istuinkapasiteetin kasvusta vuosina 2014–2019 oli 44,3 prosenttia, ja muiden lentoyhtiöiden kuin niiden johtavien lentoyhtiöiden, joiden kotipaikka on Portugalissa, osuus kasvusta oli lisäksi 29,3 prosenttia. Selvityksen mukaan molempien johtavien lentoyhtiöiden, joiden kotipaikka on Portugalissa, osuus tämän viisivuotiskauden kasvusta oli vain 26,4 prosenttia. Selvityksessä todetaan, että myös yhteyksien osalta halpalentoyhtiöt ovat olleet saman viisivuotiskauden aikana tuloksellisempia ja lisänneet kokonaisuutena verkkoihinsa 199 uutta reittiä. Vertailun vuoksi voidaan todeta, että molemmat johtavat portugalilaiset lentoyhtiöt ovat vähentäneet reittiensä määrää yhteensä 12 reitillä. Euroopan sisäisten ulkomaan reittien osalta nämä luvut ovat +199 ja –10. Tämä ero on selvityksen mukaan Portugalin johtaville lentoyhtiöille pettymys, koska niiden hallussa on istuinkapasiteettina mitattuna 30 prosenttia koko markkinoista ja 65 prosenttia kotimarkkinoista. Selvityksessä on myös taulukko, jossa esitetään halpalentoyhtiöiden ennuste niiden markkinaosuuden kasvusta Portugalin markkinoilla pandemian aikana. Selvityksessä päätellään seitsemän havainnon perusteella, että perinteisten ”kansallisten lentoyhtiöiden” tukeminen kansallisella tasolla ei ole johtanut suurempaan kasvuun eikä parempiin yhteyksiin, ja todetaan edelleen, että yleiseurooppalaiset halpalentoyhtiöt ovat saavuttaneet tämän avoimemmilla markkinoilla.
- (106) Lisäksi Ryanairin mukaan Portugali on yksi niistä kohteista, joissa Ryanair-konserni aikoo laajentaa toimintaansa. Tässä yhteydessä reitit, joilla Ryanair-konserni ja TAP Air Portugal kilpailevat suoraan keskenään, ovat Ryanairin mukaan taloudellisesti merkittäviä. Ryanairin mukaan Ryanair-konserni ja TAP Air Portugal kilpailevat etenkin kansainvälisillä reiteillä tärkeisiin kaupunkeihin, kuten Lontoon, Berliiniin, Dubliniin, Pariisiin, Roomaan, Milanoon ja Wieniin, ja näillä reiteillä on taloudellista merkitystä, koska ne yhdistävät Portugalin Euroopan suurimpiin ja vauraimpiin kaupunkeihin. Ryanair ja TAP Air Portugal kilpailevat myös kotimaan reiteillä, esimerkiksi Lissabonin sekä Ponta Delgadan ja Terceiran välisillä reiteillä.
- (107) Samassa tarkasti määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamiseen kohdistuvan vaikutuksen yhteydessä Ryanair väittää, että aloittamispäätöksessä ei selitetty, miksi TAP Air Portugal olisi järjestelmän kannalta keskeinen yritys, eikä siinä edes käytetä ilmauksia ”järjestelmän kannalta keskeinen” tai ”systeeminen”. Ryanair katsoo, että kun eurooppalaiset lentoyhtiöt nyt ovat toipumassa kriisistä, muut lentoyhtiöt korvaavat nopeasti yhden lentoyhtiön menetetyn kapasiteetin, koska ne haluavat käyttää ylikapasiteettiaan ja toimia tehokkaammin.
- (108) Ryanair katsoo, että vaikka osa TAP Air Portugalin toiminnasta todella olisikin luonteeltaan systeemistä, komissio ei ole pystynyt määrittämään, voitaisiinko tällaiset koko järjestelmän kannalta merkittävät toiminnot säilyttää pienentämällä konsernin kokoa ja vähentämällä tai poistamalla muita kuin systeemisiä ja tappiollisia toimintoja. Ryanairin mukaan muilla lentoyhtiöillä ja liikenteenharjoittajilla on jo tärkeä rooli Portugalin ja sen alueiden yhteyksissä, ja ne voivat tarjota saman palvelun kuin TAP Air Portugal ja ottaa TAP Air Portugalin palvelun hoidettavakseen, jos se poistuu markkinoilta.
- (109) Ryanair väittää siis, että tehokkaammat lentoyhtiöt, jotka jo palvelevat yhteistä etua, ovat korvaamassa TAP Air Portugalin. Tästä syystä TAP Air Portugalin rakenneuudistus ei palvelisi yhteistä etua, koska se vaarantaisi tämän prosessin.

⁽⁴⁶⁾ ”Lading market shares in key European passenger markets”, 10.8.2021, laadittu komission asiassa SA.62304 (2021/NN) – Portugali – Covid-19: TAP Portugalille maksettava vahingonkorvaus 23 päivänä huhtikuuta 2021 antamaan päätökseen esitettyjä Ryanairin huomautuksia varten; laatija: Yhdistyneeseen kuningaskuntaan sijoittautuneen Goodbody-yhtiön lentoyhtiöanalytikko Mark Simpson.

TAP Air Portugalin pitkän aikavälin elinkelpoisuus

- (110) Ryanair valittaa ensinnäkin, että aloittamispäätöksen johdanto-osan 73 kappaletta ja 2.3.3 jaksoa, joissa viitataan pitkän aikavälin elinkelpoisuuteen, on muokattu huomattavasti ja niistä on poistettu kaikki taloudelliset tiedot ja rakenneuudistussuunnitelman aikajärjestyksessä olevat välitavoitteet. Näin ollen Ryanairin ei ole mahdollista esittää yksityiskohtaisia huomautuksia, koska tietoja ei ole riittävästi. Ryanair esittää kuitenkin yleisen huomautuksen, jonka mukaan TAP Air Portugalin ongelmat johtuvat huimavauhtisesta kasvusta, jota TAP ei pystynyt hyödyntämään saadakseen tuloja ja kattaakseen kustannuksensa, koska sen kilpailukyky ei ollut riittävä. Tässä yhteydessä näyttää siltä, että TAP Air Portugalin suunnitelma jatkaa kapasiteetin kasvattamista heti, kun markkinaolosuhteet jälleen normalisoituvat, toistaisi epäonnistuneen strategian, joka alun perin johti TAP Air Portugalin vaikeuksiin.

Tuen tarkoituksenmukaisuus

- (111) Ryanair katsoo, että tämän edellytyksen täyttymisen todentaminen edellyttäisi saatavilla olevien eri vaihtoehtojen vertailua, jotta voidaan määrittää vähiten vääristävä vaihtoehto. Aloittamispäätöksessä ei kuitenkaan esitetty muita vaihtoehtoja, jotka olisivat tai eivät olisi olleet valtiontukea, eikä verrattu tukea niihin. Näin ollen siinä ei todennettu tuen tarkoituksenmukaisuutta.

Tuen oikeasuhteisuus

- (112) Rakenneuudistustuen oikeasuhteisuudesta Ryanair väittää, ettei aloittamispäätöksessä esitetä mitään näyttöä TAP SGPS:n yrityksistä hankkia yksityisiä varoja. Ryanair katsoo, että koska ei voida osoittaa, ettei TAP SGPS päässyt rahoitusmarkkinoille ennen tuen myöntämistä, vaikuttaa erityisen epäilyttävältä, ettei se olisi päässyt rahoitusmarkkinoille tuen myöntämisen jälkeen. Lisäksi Ryanair väittää, että TAP SGPS:n pitäisi pystyä hankkimaan yksityisiä varoja oman pääoman ehtoisten toimenpiteiden toteuttamisen jälkeen, joten [...] miljoonan euron "puskuri" olisi liiallinen. Ryanair valittaa myös siitä, että aloittamispäätöksessä ei esitetä riittävästi taloudellisia tietoja, jotta asianomaiset osapuolet voisivat arvioida yksityiskohtaisesti tuen määrän oikeasuhteisuutta.
- (113) Ryanair huomauttaa kriittisesti, että aloittamispäätöksessä ei esitetä perusteita Portugalin oletukselle, jonka mukaan Standard & Poor'sin antama luottoluokitus B- tekisi lainanoton rahoitusmarkkinoilta mahdolliseksi. Ryanairin mukaan Portugali ei ole kuvaillut mitään konkreettista epäonnistunutta TAP:n yritystä saada rahoitusta eikä selittänyt, miksi vakuuksia ei ollut saatavilla velan takaamiseksi. Ryanairin mielestä TAP Air Portugalin lähtö- ja saapumisaikojen ja muiden omaisuuserien muodostama salkku olisi merkittävä vakuus.
- (114) Vastuunjaon osalta Ryanair on huolissaan siitä, että jäljelle jäävää yksityistä osakkeenomistajaa (HPGB) kohdellaan suosivasti. Ryanairin mukaan aloittamispäätöksessä ei esitetty tosiseikkoja, joiden perusteella Ryanair voisi esittää huomautuksia siitä, ovatko HPGB ja erityisesti TAP SGPS:n muut sidosryhmät täyttäneet vastuunjakoa koskevan ehdon.

Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

- (115) Ryanair yhtyy komission päätelmään, jonka mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet eivät ole perusteltuja ja vaikuttavat riittämättömiltä jopa aloittamispäätöksessä esitettyjen riittämättömien tietojen perusteella.
- (116) Lähtö- ja saapumisaikojen luovuttamisen osalta Ryanair väittää, että myönnetyn tuen valtava määrä ja riittämätön oma rahoitusosuus edistävät lähtö- ja saapumisaikojen luovutusta, joka ylittää selvästi Lufthansan luovutusten tason ⁽⁴⁷⁾.
- (117) Ryanairin näkemyksen mukaan Lufthansaa koskevan päätöksen sisältämiä lähtö- ja saapumisaikojen luovutuksia (24 lähtö- ja saapumisaikaa päivässä) vastaavassa mitassa toteutettavat Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen luovutukset eivät häiritä Portugalin (mukaan lukien Brasilia) yhteyksiä tai TAP Air Portugalin keskuslentoasematoimintoja (esimerkiksi tekemällä sen reiteistä kannattamattomia). Ryanairin näkemyksen mukaan se, että TAP Air Portugal säilyttäisi lähtö- ja saapumisaikat, joita se ei voisi käyttää esimerkiksi liikenteen tai lentokaluston vähenemisen vuoksi, merkitsisi niukan resurssin hamstrausta, ja tämän vuoksi lähtö- ja saapumisaikoja olisi luovutettava vähintään samassa suhteessa kuin TAP Air Portugalin lentokalustoa vähennetään. Lisäksi elinkelpoisten lentoyhtiöiden lähtö- ja saapumisaikojen kysyntä Lissabonin ja Porton lentoasemilla on Ryanairin mukaan suurta.

⁽⁴⁷⁾ Komission päätös, annettu 25 päivänä kesäkuuta 2020, asiassa SA.57153 (2020/N) – Covid-19 – Lufthansalle myönnetty tuki (EUVL C 397, 20.11.2020, s. 1).

- (118) Tämän vuoksi Ryanair ehdottaa, että komission olisi harkittava TAP Air Portugalille sopivaa kokoa, joka takaisi Portugalille riittävät yhteydet, eikä se saisi sulkea pois mahdollisuutta, että TAP Air Portugalin sopiva koko saattaisi merkitä markkinoilta poistumista. Ryanairin mielestä komission ei pitäisi lähtökohtaisesti sulkea pois skenaariota, jossa TAP Air Portugal tarjoaisi ainoastaan kaukoliikennepalveluja ja muut lentoyhtiöt (mukaan lukien halpalentoyhtiöt) toimisivat yhteisiä reittitunnuksia käyttävinä tai jopa tosiasiallisina liikenteenharjoittajina nykyisillä Lissaboniin suuntautuvilla kokoojareiteillä.
- (119) Lisäksi Ryanair katsoo kapasiteetin jäädyttämisen ja toiminnan vähentämisen osalta, että aloittamispäätöksessä ei tarkastella riittävästi pienentämisskenaariota.

4.1.2 EAA

- (120) Aluksi EAA esittää, että hyväksymällä marraskuussa 2020 valtion vuoden 2021 talousarviota koskevan lain, jossa Portugalin hallitus varasi 500 miljoonan euron rahoitustuen TAP SGPS:lle, Portugalin valtio sitoutui asettamaan käyttöön valtion varoja. EAA pitää tätä valtiontukea, josta ei ilmoitettu komissiolle.
- (121) EAA valittaa, että valtion myöntämä rahoitustuki TAP SGPS:n rakenneuudistuksen tukemiseksi oli TAP SGPS:ää suosivaa syrjivää kohtelua. Taustatietona EAA ilmoittaa pyytäneensä Portugalilta toistuvasti vastaavansuhteista tukea. Vaikka EAA on tehnyt kaikkensa ja esittänyt tuesta taloudelle aiheutuvat edut, Portugali on kieltäytynyt tarkastelemasta tosiseikkoja eikä ole antanut mitään merkittävää apua.
- (122) EAA ilmoittaa myös, että se kuljetti 8 500 lennolla yhteensä yli 1,4 miljoonaa matkustajaa, joista 430 000 (30 % kyseisenä ajanjaksona lentäneistä matkustajista) matkusti Portugalista tai Portugaliin. Se oli ensimmäinen portugalilainen lentoyhtiö, joka aloitti tilauslennot Pohjois-Brasiliaan, ja kun TAP Air Portugal aloitti reittilennot kyseiselle alueelle ja tarjosi matkanjärjestäjille hyvin alhaisia hintoja, EAA löysi uusia mahdollisuuksia. Vuonna 2020 EAA:n toiminnan painopiste siirtyi covid-19-pandemian vuoksi tilauslentoihin.

Tukivälineen tarkoituksenmukaisuus

- (123) EAA:n näkemyksen mukaan rakenneuudistustuen tavoitteena on tarjota maksuvalmiustukea rakenneuudistussuunnitelman toteuttamiseen ja tasapainottaa TAP SGPS:n negatiivinen oma pääoma. Kyseinen tuki on kuitenkin pääosin omaa pääomaa ja osittain takaus, joka sekin muunnetaan omaksi pääomaksi kaikkein epäedullisimmassa skenaariossa, jossa pääomamarkkinoille pääsyä ei saavuteta. Tämä tukiväline ei vaikuta tarkoituksenmukaiselta, koska se ei rajoitu siihen, mikä on välttämätöntä. Vähemmän vääristävä toimenpide muun kuin oman pääoman luonteisen rahoitusvakuuden muodossa riittäisi helpottamaan pääsyä pääomamarkkinoille ja palauttamaan tällä tavoin TAP SGPS:n likviditeetin ja vakavaraisuuden. Jos toimittaisiin näin, TAP SGPS:n olisi löydettävä omat rahoitusmenetelmänsä ja siten myös saavutettava omaa rahoitusosuutta koskevat tavoitteet.

Tuen oikeasuhteisuus

- (124) EAA yhtyy komission alustavissa päätelmissä esitettyihin huolenaiheisiin, jotka koskevat tuen oikeasuhteisuutta ja erityisesti sitä, olisiko TAP SGPS:llä riittävästi omia rahoitusosuuksia. Lisäksi EAA ilmaisee huolensa siitä, että Portugali ennakoii jo vahingonkorvauksen myöntämistä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla.
- (125) Ryanairin tavoin myös EAA valittaa siitä, että aloittamispäätöksestä on poistettu liikaa tietoja, minkä vuoksi oikeasuhteisuudesta on mahdotonta esittää mielekkäitä huomautuksia.

Oikeutetut kilpailutoimenpiteet TAP Air Portugalin hyväksi

- (126) EAA yhtyy komission huoleen siitä, että tappiollisen toiminnan lopettaminen ei riitä poistamaan rakenneuudistustuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä, ja katsoo, että Portugalin hallituksen rakenneuudistussuunnitelmassa ehdottamat toimenpiteet eivät riitä tuen aiheuttamien kilpailun vääristymien poistamiseen. EAA katsoo, että kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi tarvitaan kattavampia toimenpiteitä, kun otetaan huomioon TAP Air Portugalille myönnetyn tuen suuruus. Tätä varten EAA on yksilöinyt useita kumulatiivisesti tarkasteltavia toimenpiteitä, jotka ovat sen mukaan tarpeen, jotta voidaan rajoittaa tämän suuruudesta ja tyypiltään ja ominaisuuksiltaan vastaavasta tuesta aiheutuvia kilpailun vääristymiä.
- (127) EAA esittää myös konkreettisia ehdotuksia kilpailutoimenpiteiksi. Se ehdottaa erityisesti, että TAP Air Portugalin olisi vähennettävä osuuttaan reiteistä, joilla myös EAA toimii, ja tehtävä avoimia yhteisen reittitunnuksen käyttöä koskevia sopimuksia EAA:n kanssa Portugalista São Tomé ja Príncipeen ja Guinea-Bissauhun suuntautuvilla lennoilla. EAA ilmoittaa, että se on ollut ainoa portugalilainen lentoyhtiö, joka on vuodesta 2008 lähtien pystynyt liikennöimään jatkuvasti suorina lentoja São Tomé ja Príncipeen. Lisäksi TAP Air Portugal keskeytti vuoden 2013 joulusta lähtien kolmen vuoden ajaksi lennot Guinea-Bissauhun turvallisuussyistä, ja tänä aikana EAA oli ainoa portugalilainen liikenteenharjoittaja, joka pystyi takaamaan lentoyhteyden kyseisiin maihin ja viime kädessä portugaliala puhuvaan maailmaan. Lisäksi EAA katsoo, että komission olisi pyydettävä sitoumusta, jonka mukaan TAP Air Portugal ei sovelta saalistushinnoittelua São Tomé ja Príncipen- ja Guinea-Bissaun -reiteillä, joilla TAP Air Portugal ja EAA kilpailisivat suoraan.
- (128) EAA vaatii, että TAP Air Portugal ei käytä valtiontukea avatakseen uusia reittejä ennen pandemiaa liikennöimiensä reittien lisäksi ja että se luopuu kannattaviin kohteisiin suuntautuvien lentojen tiheydestä. Lisäksi EAA ehdottaa, että TAP Air Portugalin olisi vähennettävä lähtö- ja saapumisaikoja yhdellä kolmasosalla tietyissä kannattavissa kohteissa antaakseen tilaa muille lentoyhtiöille, myös EAA:lle. EAA katsoo myös, että TAP Air Portugalin on lakkautettava kaikki pandemian aikana aloittamansa reitit.
- (129) Lisäksi EAA kehottaa komissiota harkitsemaan kahta muuta sitoumusta: sitoumusta, jonka mukaan TAP Air Portugal ei laajenna toimintaansa uusiin toimintoihin, kuten rahti- ja matkustajaliikenteeseen, ei myöskään Portugalin kanssa, sekä sitoumusta, jonka mukaan TAP Air Portugal lopettaa tilauslentotoiminnan eikä tarjoa tilauslentoja matkanjärjestäjille tai muille asiakkaille (esimerkiksi urheilujoukkueille).
- (130) EAA suhtautuu myönteisesti TAP Air Portugalin suunnitelmiin vähentää ilma-alusten määrää ja ehdottaa lisäsitoumusta, jonka mukaan TAP Air Portugal ei hanki uusia ilma-aluksia vähintään viiteen vuoteen lentokalustonsa laajentamiseksi.
- (131) EAA esittää myös yleisemmin näkemyksiään kilpailusta Portugalin lentoliikennealalla. EAA:n mukaan Portugalin olisi suosittava uusien kilpailijoiden tuloa markkinoille ja nykyisten pienten kilpailijoiden toiminnan laajentamista myöntämällä pienemmille liikenteenharjoittajille lupa liikennöidä TAP Air Portugalin nykyisin liikennöimillä pääasiallisilla rahtireiteillä, jotta muut (portugalilaiset) yritykset voivat kilpailla näillä reiteillä.

4.2 Muiden kolmansien osapuolten huomautukset

- (132) Porton kauppakamaria lukuun ottamatta muut kolmannet osapuolet ilmaisivat tukensa valtion TAP SGPS:n hyväksi toteuttamalle toimenpiteelle. Muiden kolmansien osapuolten esittämä näyttö osoittaa, että TAP Air Portugal varmistaa paremmat yhteydet ja kilpailun. Liikekumppanit ja valtion elimet korostavat erityisesti seuraavia seikkoja:
- TAP Air Portugalin harjoittaman Portugalin ja portugalinkielisten maiden välisen matkustajalentoliikenteen määrä ja merkitys sekä jatkuvasti kasvava liikematkasektori, joka perustuu kulttuuriin ja/tai historiallisiin yhteyksiin ⁽⁴⁸⁾;
 - TAP Air Portugalin tarjoamien palvelujen merkitys matkailun kehitykselle ja yleisemmin Portugalin lisäksi myös muiden maailman alueiden, kuten Kap Verden tai Brasilian, taloudelle ⁽⁴⁹⁾;

⁽⁴⁸⁾ Ks. seuraavien osapuolten huomautukset: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Brasilian matkailuministeriö; Brasilian eri osavaltioiden hallitukset.

⁽⁴⁹⁾ Ks. seuraavien osapuolten huomautukset: Brasilian matkailuministeriö; Brasilian eri osavaltioiden hallitukset.

- TAP Air Portugalin erityinen ja ainutlaatuinen reittiverkko, jossa otetaan huomioon Portugalin ja EU:n poliittiset, taloudelliset, kulttuuriset ja historialliset siteet useisiin kolmansiin maihin, sekä tarjottujen yhteyksien moninaisuus (kymmenen eri kohdetta Brasiliassa, mukaan lukien Nordesteen alueet, joilla yhteydet ovat heikot); yhteydet useille Kap Verden saarille; ainutlaatuiset yhteydet portugalinkielisiin Afrikan maihin sekä Lissabonin keskuslentoaseman kätevä maantieteellinen sijainti (EU:n reuna-alueella), jonka avulla voidaan lyhentää kaukolentoja ja houkuttaa ulkomaisia matkailijoita ja asiakkaita Portugaliin ⁽⁵⁰⁾;
- sellaisen lentoyhtiön, joka on riittävän suuri luomaan keskuslentoaseman Lissaboniin ja ylläpitämään tällaista keskuslentoasemaa ⁽⁵¹⁾, jota pidetään ratkaisevan tärkeänä yhteyksien kehittämisessä portugalinkielisten maiden (Brasilia, portugalinkieliset Afrikan maat) kanssa, merkitys Portugalille;
- TAP Air Portugalin kanssa luotujen pitkäaikaisten ja vakiintuneiden suhteiden merkitys niiden tai niiden jäsenten ja asiakkaiden toiminnan kannalta, matkailualan kehityksen kannalta sekä Portugalin ja muiden maiden välisten kaupallisten ja kulttuuriyhteyksien vahvistamiseksi;
- kansallisen lentoyhtiön takaamien yhteyksien vakauden merkitys.

(133) Porton kauppakamari viittaa Portugalin lausuntoon, jonka mukaan TAP Air Portugal on yksi Portugalin talouden tukipilari erityisesti siksi, että se edistää matkailualan kehitystä Portugalissa. Porton kauppakamarin mielestä väestö, taloudellinen toiminta ja matkailuala eivät kuitenkaan ole keskittyneet ainoastaan Lissaboniin vaan myös Azorien ja Madeiran saarille sekä maan pohjois- ja eteläosiin. Tässä yhteydessä Porton kauppakamari arvostelee sitä, että alueellinen yhteenkuuluvuus ja koko maan matkailualan palveleminen näyttivät puuttuvan rakenneuudistussuunnitelmasta ainakin silloin, kun nämä seikat otettiin esille pelastamistuen myöntämisen ajankohtana.

(134) Porton kauppakamari tunnustaa kirjeessään Lissabonin keskuslentoaseman merkityksen. Sen näkemyksen mukaan lentoyhteyksiä ja taloudellista toimintaa, myös matkailualaa, suojellaan parhaiten kahdella tavalla. Ensinnäkin TAP Air Portugalin lähtö- ja saapumisajat olisi kohdennettava yritykselle, jolla ei ole vastuita eikä osakkuuksia muissa yrityksissä. Näin varmistettaisiin, että Portugalista voidaan liikennöidä kaukolentoja, joiden suhteen Portugalin maantieteellinen sijainti antaa sille kilpailuetua ja joita ilman Portugalin asukkaille aiheutuu tappioita. Toiseksi olisi tuettava kotimaan ja Euroopan lentoreittien houkuttelevuutta kilpailuun perustuvilla markkinoilla (kiinnostuneille toimijoille avoimella tarjouskilpailulla).

(135) Lisäksi Porton kauppakamari yhtyy komission esittämiin epäilyihin. Se huomauttaa erityisesti, että tuensaajan työntekijöiden palkanalennukset vaikuttavat tilapäisiltä, koska työehtosopimusta ei ole kumottu vaan sen soveltaminen on vain keskeytetty. Se väittää myös, että TAP SGPS:n (ja TAP Air Portugalin) aiempi tuloksen ja oman pääoman kehitys 11:n viime vuoden aikana ei ole sellainen, että voitaisiin kohtuudella olettaa, että niiden osuus rakenneuudistussuunnitelman rahoituksesta olisi suurempi.

(136) Kansallisten lentoasemien välisestä suhteesta Porton kauppakamari toteaa, että toisin kuin Porton ja Faron lentoasemilla, joilla TAP Air Portugalin toiminta on vähäistä, Lissabonin lentoasemalla TAP Air Portugal on hallitsevassa asemassa, mikä haittaa kahta muuta kansallista lentoasemaa sekä niitä palvelevia ja niistä riippuvaisia kansalaisia ja taloudellisia toimintoja.

⁽⁵⁰⁾ Ks. seuraavien osapuolten huomautukset: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Brasilian matkailuministeriö; Brasilian eri osavaltioiden hallitukset; Lissabonin kaupunki.

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

5. PORTUGALIN HUOMAUTUKSET KOLMANSIEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSISTA

5.1 Tarve varmistaa yhteydet

- (137) Portugalin viranomaiset korostavat, että aloittamispäätökseen vastanneista 40 asianomaisesta osapuolesta vain kolme on esittänyt kielteisiä huomautuksia, joissa on tuotu esiin TAP SGPS:lle myönnetyn rakenneuudistustuen aiheuttamia huolenaiheita. Suurimmassa osassa saaduista huomautuksista vahvistettiin, että TAP SGPS on tärkeä ja että sen pitkän aikavälin elinkelpoisuus on tarpeen varmistaa. Portugalin viranomaiset korostavat näin ollen, että TAP SGPS:lle myönnetty rakenneuudistustuki edistää tarkasti määritellyn yhteisen edun mukaisen tavoitteen saavuttamista, koska TAP Air Portugalilla on epäilemättä keskeinen merkitys Portugalin yhteyksien ja talouden kannalta. TAP Air Portugalin tiivis yhteys Portugalin matkailualaan, jolla on ollut suuri merkitys maan taloudelle ja elpymiselle vuoden 2008 kriisin jälkeen, on erittäin tärkeä covid-19-pandemian jälkimainingeissa. TAP Air Portugalin tarjoamilla palveluilla varmistetaan yhteydet portugalinkielisiin maihin sekä maihin, joissa on merkittäviä portugalilaisyhteisöjä. Muut lentoliikenteen harjoittajat, kuten halpalentoyhtiöt, eivät voi helposti korvata näitä yhteyksiä.
- (138) Toisin kuin Ryanair väittää, muut lentoyhtiöt tarjoavat joitakin kaukoliikenneyhteyksiä Lissabonista, mutta niiden liikennöinti tiheys on alhainen ja kohteita on vähän. Delta liikennöi Bostoniin vuonna 2019 vain lyhyen ajan sesonkiluonteisesti, kun taas TAP Air Portugal tarjoaa ympärivuotisen lentoyhteyden, joka on jatkunut koko kriisin ajan. United puolestaan liikennöi Washington DC:hen vastaavasti vain kesäkausina eikä ole säilyttänyt tätä reittiä, kun taas TAP Air Portugal on jatkanut lentämistä tähän kohteeseen. New Yorkiin Delta liikennöi aikaisemmin päivittäin ympäri vuoden, mutta se vähensi kriisin aikana tiheyttä kolmeen lentoon viikossa, kun taas TAP Air Portugal lensi New Yorkiin edelleen kahdesti päivässä ja varmisti Portugalin kannalta keskeisen yhteyden. Unitedilla on edelleen päivittäinen lento New Yorkiin, mutta sekä United että TAP Air Portugal kuuluvat Star Alliance -yhteenliittymään, ja tästä syystä United hyötyy liitälentoyhteyksistä TAP Air Portugalin lyhyen matkan reitteihin, mikä auttaa ylläpitämään niiden liikennöintiä. Sama koskee Air Canadan lentoja Torontosta ja Montrealista. TAP Air Portugalin keskuslentoasematoimintojen lakkauttaminen Lissabonissa uhkasi myös näitä Star Alliancen palveluja.
- (139) Lisäksi Ryanairin huomautuksissa on useita virheellisiä tietoja, jotka voivat johtaa komission arviointia harhaan. SATA Air Açores ei esimerkiksi liikennöi Azorien ja Manner-Portugal välillä (niiden välillä liikennöi vain Azores Airlines), eikä Azorien ja Madeiran autonomisille alueille ole lauttayhteyksiä. Joitakin harvoja Manner-Portugalin kotimaanlentoja lukuun ottamatta suurinta osaa TAP Air Portugalin tarjoamista palveluista ei voida korvata suurnopeusrautatiejärjestelmällä, kaupunkien välisiä yhteyksiä tarjoavilla linja-autoyhtiöillä tai lauttayhteyksillä – joita ei edes ole – pääasiassa siksi, että näillä liikennevälineillä ei liikennöidä kohteisiin, joihin TAP Air Portugal lentää.
- (140) Portugalin viranomaiset toteavat, että millään muulla Portugaliin ja Portugalista liikennöivällä lentoyhtiöllä ei ole vastaavaa asemaa, jota vaihtoehtoiset lentoyhtiöt eivät voi taata lähitulevaisuudessa. Tämä on näkökohta, jota Ryanair ja EAA eivät ota huomioon verratessaan TAP Air Portugalin toimintaa halpalentoyhtiöön, joka liikennöi vain erittäin kannattavia yhteyksiä, lähinnä tilauslentoja tarjoavaan yhtiöön tai ilma-aluksia miehistöineen vuokralle tarjoavaan toimijaan (niin kutsutut ACMI-palvelut: aircraft, crew, maintenance, insurance – ilma-alus, miehistö, huolto, vakuutus), joiden merkitys yleisen edun kannalta on vähäinen. Toisin kuin Ryanairin huomautuksissa annetaan ymmärtää, se ei ole vaihtoehto TAP Air Portugalille. Kuten edellä on todettu, [...] kohteeseen TAP Air Portugalin Lissabonista liikennöimistä [...] kohteesta ei kesällä 2019 lentänyt mikään muu lentoyhtiö. Suurin osa näistä reiteistä oli kaukoliikenteen reittejä Pohjois- ja Etelä-Amerikkaan sekä Afrikkaan.
- (141) On totta, että Ryanair ja TAP Air Portugal kilpailevat suoraan tietyillä kansainvälisillä reiteillä useisiin suuriin Euroopan kaupunkeihin, mutta on syytä muistaa, että Ryanair kilpailee TAP Air Portugalin kanssa vain kannattavammilla reiteillä eikä tarjoa kaukolentoja. Air Portugalin poistuminen markkinoilta jättäisi kannattavat lyhyen matkan reitit Ryanairille ja poistaisi yhden kilpailijan Lissaboniin suuntautuvilta mannertenvälisiltä reiteiltä. Lopputuloksena kilpailu siis vähenisi sekä houkuttelevilla että vähemmän houkuttelevilla reiteillä.
- (142) EAA:n osalta on huomattava, että tällä lentoyhtiöllä ei ole merkittävää asemaa Portugalin markkinoilla, sillä se on pieni lentoliikenteen harjoittaja, jolla on seitsemän ilma-alusta ja joka keskittyy palvelujen tarjoamiseen (ilma-alusten vuokraus miehistöineen, joka sisältää ilma-aluksen, huollon, miehistön ja vakuutuksen) muille lentoyhtiöille ja tilauslentoihin. Ne eivät ole markkinoita, joilla TAP Air Portugalilla on merkittävä asema. EAA:lla ei ole tarvittavaa läsnäoloa, resursseja eikä organisaatiota korvataksaan TAP Air Portugalin kaltaisen lentoyhtiön (EAA:lla ei esimerkiksi ole riittäviä myynti- ja jakeluvalmiuksia tai -resursseja).

- (143) Vaikka EAA:n huomautukset viittaavat tiettyyn lentokaluston ennakoituun kasvuun (jota ei ole ilmoitettu Portugalin viranomaisille, koska se on EAA:n luottamuksellista tietoa), on epätodennäköistä, että EAA:n lentokalusto saavuttaisi TAP Air Portugalin kalustoon verrattavan koon. Koska EAA on pieni lentoyhtiö, jolla ei ole merkittävää läsnäoloa Lissabonin lentoasemalla, se tarvitsisi huomattavia ja lähitulevaisuudessa erittäin epätodennäköisiä investointeja voidakseen korvata TAP Air Portugalin. Kun otetaan huomioon, että EAA keskittyy tarjoamaan ACMI-palveluja muille liikenteenharjoittajille, kuten TAP Air Portugalille, Portugalin viranomaiset toteavat, että TAP Air Portugalin onnistunut rakenneuudistus voisi mahdollisesti johtaa uusiin näiden kahden yrityksen välisiin palvelusopimuksiin.

5.2 Tuen tarkoituksenmukaisuus

- (144) Portugalin viranomaiset ovat toistaneet päätelmänsä, jonka mukaan oman pääoman muodossa annettava valtiontuki tarjoaa TAP SGPS:lle paremman rahoitusrakenteen sen taseen vahvistamiseksi, kun otetaan huomioon TAP SGPS:n aiempi vaikea tilanne ja covid-19-pandemian vaikutukset.
- (145) Ryanairin ja EAA:n huomautusten osalta Portugalin viranomaiset korostavat, että pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivojen 58 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat vapaasti valita, missä muodossa rakenneuudistustuki myönnetään. Tässä yhteydessä niiden ei tarvitse tehdä kattavaa vertailua kaikista käytettävissä olevista vaihtoehtoista. Niiden olisi arvioitava tuensaajan vaikeuksien luonne ja valittava asianmukaiset välineet niiden käsittelemiseksi. Portugalin viranomaiset toteuttivat tällaisen laajan kartoituksen ja toimittivat sen komissiolle arviointia varten. Portugalin ilmoittamien valtiontukitoimenpiteiden katsottiin tarjoavan maksuvalmiustukea rakenneuudistussuunnitelman toimenpiteiden toteuttamiseen ja korjaavan TAP SGPS:n negatiivisen pääomaposition.
- (146) TAP SGPS:lle kertyi vuosina 2006–2015 [...] miljoonan euron negatiivinen oma pääoma, mikä johtui pääasiassa [...]. Ottaen huomioon lentoyhtiöiden painoarvon TAP SGPS:n tuloissa [...]. TAP Air Portugal ei ollut vielä pystynyt vähentämään merkittävästi kustannuksiaan kilpailijoihin verrattuna, vaikka se oli ollut operatiivisesti kasvu-uralla muutosprosessin käynnistämisen vuoksi, ja sen kannattavuus oli jatkuvasti heikompi alhaisemman tehokkuuden ja satunnaisten kustannusten vuoksi.
- (147) Lisäksi TAP Air Portugalin muutosprosessi keskeytyi maailmanlaajuisen covid-19-pandemian ja sitä seuranneen talouskriisin vuoksi, ja tämä johti akuuttiin likviditeettikriisiin, jonka vuoksi Portugalin viranomaiset myönsivät pelastamistukea vuonna 2020. Air Portugalin likviditeettianalyysissä todettiin jo vuoden 2020 lopussa selvästi, että ilman valtiontukea TAP Air Portugalin nettokassatilanne olisi huomattavasti negatiivinen vuosina 2021 ja 2022, jos markkinat eivät toipuisi.
- (148) Koska rahoitusta tarvitsevat lentoyhtiöt, kuten TAP SGPS, eivät ole voineet saada lainaa pääomamarkkinoilta, ainoa vaihtoehto vuonna 2020 oli turvautua valtion rahoitukseen. TAP SGPS:n johto on [...]. Velkarahoitusmarkkinat kuitenkin sulkeutuivat lentoyhtiöiltä suurelta osin covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeen, ja rahoituslaitokset alensivat yleisesti ottaen huomattavasti tätä alaa koskevia luottorajojaan. Maksuvalmiuden maksimoimiseksi TAP Air Portugal on pyrkinyt myymään omistamansa ilma-alukset (...). Muut omaisuusarät [...].
- (149) Tällä hetkellä, ennen valtiontuen lisäämistä ja huolimatta TAP SGPS:n ponnisteluista ja keskusteluista rahoituslaitosten ja muiden sidosryhmien kanssa, TAP SGPS:n ei ole nykyisissä olosuhteissa mahdollista hankkia lisävaroja yksityisiltä markkinoilta eikä missään tapauksessa ennen rakenneuudistussuunnitelman hyväksymistä. Näin ollen Portugalin valtio, joka on myös suurin osakkeenomistaja, on yrityksen ainoa jäljelle jäävä mahdollinen rahoituslähde (tai rahoituksen takaaja).
- (150) Kun otetaan huomioon, että TAP SGPS ei tässä vaiheessa voi saada rahoitusta pääomamarkkinoilta, sekä yrityksen oma pääoma ja likviditeettiasema, Portugalin viranomaiset päättävät, että oman pääoman muodossa annettava valtiontuki tarjoaa TAP SGPS:lle paremman rahoitusrakenteen sen taseen vahvistamiseksi. Lisäksi valtiontuen odotetaan yhdessä rakenneuudistussuunnitelmassa esitettyjen toimenpiteiden (erityisesti lentokalustoa, reittiverkkoa ja kustannusten uudelleenjärjestelyä koskevien toimenpiteiden) täytäntöönpanon kanssa helpottavan TAP SGPS:n tai TAP Air Portugalin pääsyä pääomamarkkinoille [...] alkaen.

5.3 Pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen

- (151) Huolimatta tämänhetkisestä pandemiatilanteeseen liittyvästä epävarmuudesta Portugalin viranomaiset toistavat, että rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät rahoitusennusteet perustuvat luotettaviin oletuksiin, joita voidaan jopa pitää varovaisina. Rakenneuudistussuunnitelmassa oletetut kysynnän elpymisnäköymät matkustajamäärien osalta ovat yleensä alhaisemmat kuin IATA:n ennusteet. Vastaavasti tulojen kehityspolku alkaa rakenneuudistussuunnitelmassa vuonna 2021 matkustajaennusteisiin verrattuna alhaisemmasta pisteestä. Rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyy myös jonkin verran joustavuutta tuensaajan kapasiteetin ja toimintojen mukauttamiseksi ennakoitavissa olevaan kysyntään kuitenkin siten, että samalla noudatetaan lentokaluston enimmäismäärää koskevaa sitoumusta.
- (152) Taloudellinen arviointi ja ennusteet osoittavat, että tuella tuettavien suunniteltujen rakenneuudistustoimenpiteiden avulla TAP SGPS voisi saavuttaa [...]. Ennusteiden mukaan oman pääoman tuotto olisi rakenneuudistuskauden päättyessä vuosina 2024 ja 2025 noin [...] prosenttia. Odotetut tuotot tukevat väitettä, jonka mukaan rakenneuudistussuunnitelma varmistaisi tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden. Itse asiassa nämä tuotot ovat myönteisiä verrattuna oman pääoman (vaihtoehto-)kustannuksiin Portugalin talouden toimialoilla yleensä (10,9 %) ja tuensaajan toimialalla ilmailualalla (8,5 %). Muut keskeiset indikaattorit, kuten sijoitetun pääoman tuotto ja omavaraisuusaste, [...] ja pysyvät vakaina myös epäsuotuisassa skenaariossa.
- (153) Lisäksi rakenneuudistussuunnitelmassa esitetyllä tappiollisten ja muiden kuin ydinliiketoimintojen, kuten M&E Brasilin, myynnillä varmistetaan, että kyseisistä toiminnoista ei aiheudu elpymistä haittaavia lisätappioita. Edellä esitetyn perusteella Portugalin tasavalta toistaa, että rakenneuudistussuunnitelma on laadittu erityisesti TAP SGPS:n aiempien vaikeuksien ratkaisemiseksi ja sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi.

5.4 Oikeasuhteisuus

- (154) Tuen oikeasuhteisuudesta Portugalin viranomaiset toteavat, että tuensaaja pyrki hankkimaan sidosryhmiltään lisää oman rahoitusosuuden lähteitä, jotka liittyvät muun muassa ilma-alusten vuokrausta koskeviin uusiin tarjouksiin sekä joukkovelkakirjojen haltijoiden merkittäviin sopimusvakuuksista luopumisiin, joita olisi pidettävä vastuunjakona tuensaajan nykyisten velkojen taholta. Vaikka huomioon otettaisiin vain ilma-alusten vuokrasopimusten lisääntyminen, oman rahoitusosuuden osuus rakenneuudistuskustannuksista nousee [...] prosenttiin. Tätä oman rahoitusosuuden tasoa olisi pidettävä riittävänä TAP SGPS:n erityistapauksessa ja covid-19-pandemian yhteydessä, koska pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa sallitaan valtiontukisääntöjen joustava ja mukautettu soveltaminen erityisesti poikkeuksellisissa olosuhteissa.
- (155) Ryanairin ehdotukset vakuuksien käytön mahdollisuuksista eivät ole TAP SGPS:n tapauksessa toteuttamiskelpoisia. Mitä tulee Ryanairin väitteisiin, joiden mukaan pääomamarkkinoille pääsyn puutetta käytetään tuen kasvattamiseen [...] miljoonan euron puskurin avulla, tällainen puskuri oli alun perin ainoastaan alkuperäisessä rakenneuudistussuunnitelmassa ehdotettu varoimenpide, eikä sitä enää harkita.
- (156) Portugalin viranomaiset selostivat TAP SGPS:n viimeaikaisia pyrkimyksiä lisätä omaa rahoitusosuuttaan. Näitä toimia ovat olleet muun muassa seuraavat: i) uusien rahoituslähteiden etsiminen nykyisistä ulkoisista haasteista ja markkinaolosuhteista huolimatta, ii) tuen saaminen nykyisiltä luotonantajilta ja iii) uusien sijoittajien liittymisen harkitseminen. Aloituspäätöksen hyväksymisen jälkeen TAP Air Portugal on rakenneuudistussuunnitelmaan jo sisältyvien [...] miljoonan euron rahoitusleasing sopimuksia koskevien sitoumusten lisäksi pystynyt hankkimaan [...] miljoonan euron verran lisärahoitussitoumuksia vuosina 2021 ja 2022 alkavilla uusilla ilma-alusten vuokrasopimuksilla. Näin ollen vuokralle antajien kanssa tehtyihin sitoviin oikeudellisiin sitoumuksiin perustuvasta ilma-alusten vuokrauksesta johtuvan oman rahoitusosuuden kokonaismäärä on lopulta noussut [...] miljoonaan euroon. Lisäksi TAP SGPS on onnistunut saamaan tukea nykyisiltä luotonantajilta hankkimalla merkittäviä sopimusvakuuksista luopumisia, joilla vältettäisiin myyntiä ja ennen aikaista takaisinmaksua koskevien optioiden syntyminen, millä olisi vakavia seurauksia tuensaajan likviditeetille.
- (157) Vastuunjakoa tarkasteltaessa on tärkeää ottaa huomioon konteksti, jossa Portugalin valtio on hankkinut AGW:ltä osakkeet, joiden osuus TAP SGPS:n osakepääomasta on 22,5 prosenttia ja jotka on suoraan lisätty TAP SGPS:n osakepääomaan. Tällaisesta transaktiosta sovittiin, jotta voitiin ratkaista pelastamislainan myöntämistä TAP SGPS:lle koskevissa neuvotteluissa syntynyt pattitilanne ja mahdollistaa pelastamislainan pikainen täytäntöönpano.

- (158) Osapuolet eivät tuolloin voineet ennakoida rakenneuudistustuen lopullista määrää, jota on täytynyt mukauttaa pandemian pitkittymisen vuoksi, eivätkä näin ollen myöskään osakkeenomistajien vastuunjakoa varten tekemiä uhrauksia. Tässä yhteydessä [...] ([...] % [...])
- (159) Tämän lisäksi ja tällaisen skenaarion estämiseksi HPGB [...] prosenttia. [...]. Portugalin mukaan tämä merkitsisi HPGB:n vastuunjakoa, koska se ei hyödy tuensaajan arvon mahdollisesta tulevasta noususta, joka johtuu valtion pääomasijoituksesta.

6. TOIMENPITEIDEN ARVIOINTI

- (160) Komissio arvioi ensin, ovatko TAP SGPS:n rakenneuudistussuunnitelman rahoittamiseksi toteutettavat toimenpiteet eli omaksi pääomaksi muunnettava 1,2 miljardin euron pelastamislaina, [...] miljoonan euron valtiontakausta omalla pääomalla korvattavalle [...] miljoonan euron lainalle sekä vuonna 2022 toteutettava [...] miljoonan euron suora pääomasijoitus SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea, ja jos ovat, onko tällainen tuki sääntöjenmukaista ja sisämarkkinoille soveltuvaa.

6.1 Valtiontuen olemassaolo

- (161) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa: "Jollei tässä sopimuksessa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".
- (162) Toimenpiteen katsominen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi tueksi edellyttää seuraavien edellytysten täyttymistä: i) toimenpide johtuu valtiosta, ja se rahoitetaan valtion varoista, ii) toimenpiteestä aiheutuu etua sen saajalle, iii) etu on valikoiva ja iv) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Näin ollen on aiheellista tutkia erikseen, ovatko toimenpiteet tukea.

6.1.1 Valtion varat ja valtiosta johtuva toimenpide

- (163) Toimenpiteisiin sisältyy hallinnollisia toimia ja julkisia päätöksiä, ja ne rahoitetaan valtion talousarviosta (johdanto-osan 42 kappale).
- (164) Näin ollen SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi toimenpiteisiin liittyy valtion varoja, ja päätös toimenpiteiden myöntämisestä johtuu Portugalin valtiosta.

6.1.2 Etu

- (165) Komissio toteaa, että Portugali on ilmoittanut toimenpiteistä valtiontukea. Tämä ilmoitus ei vapauta komissiota velvollisuudesta tutkia itse, ovatko toimenpiteet valtiontukea, ja erityisesti, suositaanko niillä tuensaajaa siinä mielessä, että markkinatoimija, joka omistaa osakkeita Portugalin tilannetta mahdollisimman tarkasti vastaavassa tilanteessa, ei tekisi samanlaista päätöstä eikä myöntäisi samoja toimenpiteitä samoin ehdoin, jättäen huomiotta kaikki Portugalin tilanteessa julkisen vallan käyttäjänä odotettavissa olevat hyödyt ⁽⁵²⁾.
- (166) Komission on tutkittava, ovatko toimenpiteet tukea siinä mielessä, että niistä koituu tuensaajalle taloudellista etua ⁽⁵³⁾. Tällaisen edun olemassaolo voidaan päätellä ja osoittaa sen perusteella, että tuensaaja ei voi saada pääomaa tai hankkia velkarahoitusta markkinaehdoin ilman julkista tukea (johdanto-osan 39 kappaleen alaviite 31). Myös sen arviointi, tarjoaisiko DGTF:n tai Parpública:n tilannetta mahdollisimman tarkasti vastaavassa tilanteessa oleva markkinatoimija samaa rahoitusta (niin kutsuttu markkinataloustoimijatesti), osoittaa, että kyseinen julkinen rahoitus antaa markkinaolosuhteisiin verrattuna edun.

⁽⁵²⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 20.9.2017, komissio v. Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, 59 kohta; unionin tuomioistuimen tuomio 5.6.2012, komissio v. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 78, 79 ja 103 kohta.

⁽⁵³⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11.7.1996, SFEI ym., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 kohta; yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 29.4.1999, Espanja v. komissio, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 kohta.

- a) Ensinnäkään ei ole alustavaa näyttöä siitä, että rahoitus voitaisiin katsoa sellaiseksi käytöksenä ja päätöksiksi, joita markkinataloussijoittaja tekisi. Rahoitus perustuu yleiseen etuun, joka edellyttää Portugalin lentoliikenneyhteyksien takaamista ja TAP Air Portugalin konkurssin Portugalin taloudelle aiheuttamien kielteisten heijastusvaikutusten välttämistä (johdanto-osan 17 kappale). Tällaisilla julkisen vallan käyttäjän kannalta merkityksellisillä näkökohdilla ei ole merkitystä markkinataloussijoittajan kannalta. Näin ollen vaikuttaa siltä, ettei markkinataloustoimijatestiä voida soveltaa.
- b) Lisäksi rahoituksen ei voida arvioida pystyvän tuottamaan osakkeenomistajalle tuottoa, joka olisi oikeassa suhteessa otettuun riskiin. Portugali ei väitä, että tällaista tuottoa tosiasiallisesti saataisiin rakenneuudistuskauden loppuun mennessä. Tuensaajan muut yksityiset osakkeenomistajat ovat kieltäytyneet myöntämästä uutta pääomaa ja varsinkaan sellaisia määriä, joita tarvittaisiin, jotta ne voisivat säilyttää mahdollisiin tuottoihin oikeuttavan nykyisen osuutensa osakkeista ja omistuksesta. Saatavilla oleva näyttö osoittaa, että vaikka koko rakenneuudistuskauden positiivinen nettotulos riittäisi riittävään tuottoon ja valtiolle maksettavaan korvaukseen rakenneuudistussuunnitelman päättyessä (johdanto-osan 48 ja 49 kappale sekä taulukko 1), se olisi [...] [...] miljoonaa euroa [...] [...] miljoonaa euroa [...] prosenttia [...].
- (167) Näin ollen toimenpiteillä myönnetään rahoitusta, jota tuensaaja ei voi eikä voinut saada markkinoilta. Markkinatoimija, joka olisi mahdollisimman tarkasti DGTF:n tai Parpública:n tilannetta vastaavassa tilanteessa, ei myöntäisi tällaista rahoitusta.
- (168) Näin ollen toimenpiteistä koituu tuensaajalle SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua taloudellista etua.

6.1.3 Valikoivuus

- (169) Toimenpiteet myönnetään harkinnanvaraisesti tapauskohtaisena määränä, joka määräytyy tuensaajan rakenneuudistussuunnitelman erityistarpeiden perusteella (johdanto-osan 38–43 kappale). Julkinen rahoitus ei ole välineiden eikä määrän osalta osa laajempaa yleistä talouspoliittista toimenpidettä, jolla tuetaan vastaavassa oikeudellisessa ja taloudellisessa tilanteessa olevia lentoliikenteessä tai muilla talouden aloilla toimivia yrityksiä. Kuten unionin tuomioistuin on todennut, kun kyse on yksittäisestä tuesta, taloudellisen edun toteaminen mahdollistaa lähtökohtaisesti sen, että toimenpide oletetaan valikoivaksi⁽⁵⁴⁾. Näin on siitä riippumatta, onko kyseisillä markkinoilla muita toimijoita, jotka ovat samankaltaisessa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa.
- (170) Näin ollen toimenpiteet ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla valikoivia.

6.1.4 Kilpailun vääristyminen ja vaikutus kauppaan

- (171) Matkustaja- ja rahtilentoliikenteen ala, jolla tuensaaja toimii, on avoin kilpailulle ja jäsenvaltioiden väliselle kaupalle. Muut Euroopan unionissa toimiluvan saaneet lentoyhtiöt tarjoavat lentoliikennepalveluja, jotka yhdistävät Portugalin lentoasemat, erityisesti Lissabonin, muihin unionin kaupunkeihin. Sen vuoksi toimenpiteet voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska niillä tuetaan tuensaajan tarjoamien lentoliikennepalvelujen toiminnan jatkumista.
- (172) Koska julkisella rahoituksella myönnetään rahoitusta ehdoilla, joita tuensaaja ei muutoin saisi markkinoilta, se on omiaan parantamaan tuensaajan asemaa suhteessa sen kanssa tosiasiallisesti tai mahdollisesti kilpaileviin yrityksiin, joilla ei ole mahdollisuutta saada vastaavaa valtiontukea Portugalilta tai joiden on rahoitettava toimintansa markkinaehdoin.
- (173) Näin ollen ilmoitetut toimenpiteet vääristävät tai uhkaavat vääristää kilpailua ja vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

6.2 Päätelmä tuen olemassaolosta

- (174) Edellä esitetyn perusteella komissio päätelee, että ilmoitetut toimenpiteet TAP SGPS:n hyväksi ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.

⁽⁵⁴⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 4.6.2015, komissio v. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60 kohta.

6.3 Tuen sääntöjenmukaisuus

- (175) Kumottuaan 19 päivänä toukokuuta 2021 alkuperäisen pelastamistukipäätöksen (johdanto-osan 2 kappale) unionin yleinen tuomioistuin lykkäsi SEUT-sopimuksen 264 artiklan 2 kohdan perusteella kyseisen tuomion vaikutuksia, kunnes komissio olisi antanut uuden päätöksen kahden kuukauden kuluessa. Komissio antoi 16 päivänä heinäkuuta 2021 uuden päätöksen 8 päivänä kesäkuuta 2020 ilmoitetun TAP SGPS:lle myönnetyn pelastamistuen hyväksymisestä, minkä vuoksi TAP SGPS:lle myönnettyä pelastamistukea on pidettävä sääntöjenmukaisena.
- (176) Alkuperäisen pelastamistukipäätöksen johdanto-osan 16 kappaleen mukaan enintään 1,2 miljardin euron suuruisena lainana tai lainan ja lainatausten yhdistelmänä myönnettävä pelastamistuki oli tarkoitus maksaa takaisin kuuden kuukauden kuluessa ensimmäisen lainaerän maksamisesta, ellei Portugali esittänyt rakenneuudistus-suunnitelmaa komission hyväksyttäväksi ennen kyseistä määräaikaa. Portugali toimitti komissiolle rakenneuudistus-suunnitelman 10 päivänä joulukuuta 2020 eli kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun komissio oli hyväksynyt pelastamistuen alkuperäisessä pelastamistukipäätöksessä. Näin ollen pelastamistuen hyväksyntää ja takaisinmaksuaikaa jatkettiin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 55 kohdan d alakohdan ii alakohdan mukaisesti automaattisesti siihen asti, kunnes komissio antaa lopullisen päätöksen rakenneuudistussuunnitelmasta ja tuesta.
- (177) Aloittamispäätöksestä esittämässään huomautuksessa EAA katsoo, että hyväksymällä marraskuussa 2020 valtion vuoden 2021 talousarviota koskevan lain, jossa Portugalin hallitus varasi TAP SGPS:lle 500 miljoonan euron taloudellisen tuen, Portugali myönsi TAP SGPS:lle sääntöjenvastaista tukea (johdanto-osan 120 kappale). On muistettava, että pelkkä varojen osoittaminen erityiseen tarkoitukseen kansallisessa talousarviossa ei ole rinnastettavissa tuen myöntämiseen. Jotta tuki voitaisiin katsoa toteutetuksi, tuensaajalle on myönnettävä oikeus saada valtion varoista myönnettävää tukea sovellettavan kansallisen lainsäädännön nojalla, ja näin ei kyseisten varattujen 500 miljoonan euron kohdalla tapahtunut.
- (178) Edellä mainittujen varojen osalta Portugali selitti, että se ei ole hyväksynyt tarvittavaa täytäntöönpanosäädöstä eikä talousarviota koskevaa säännöstä ole pantu täytäntöön, jotta nämä varat asetettaisiin TAP SGPS:n saataville tai annettaisiin TAP SGPS:lle oikeus saada ne. Tästä syystä Portugali ei ole myöntänyt rakenneuudistustukea SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan vastaisesti.
- (179) Portugali on näin ollen noudattanut SEUT-sopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaista täytäntöönpanokieltoa, ja TAP SGPS:lle myönnetty rakenneuudistustuki on sääntöjenmukaista valtiontukea.

6.4 Tuen soveltuvuus sisämarkkinoille

- (180) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan komissio voi hyväksyä tuen tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos se ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (181) Jotta valtiontuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille kyseisen määräyksen mukaisesti, sen on siis täytettävä kaksi edellytystä, joista ensimmäisen mukaan sillä on edistettävä tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä ja joista toisen, kielteisesti muotoillun edellytyksen mukaan sillä ei saa muuttaa kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Edellä esitetty ei vaikuta siihen, että komission tällä perusteella tekemissä päätöksissä on huolehdittava siitä, että unionin oikeutta noudatetaan ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Ilmoituksen sekä rakenneuudistustukea koskevan muodollisen tutkintamenettelyn aikana kerättyjen tietojen perusteella ei voida päätellä, että rakenneuudistustuki tai siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat rikkoa unionin lainsäädännön asiaa koskevaa säännöstä. Erityisesti kilpailutoimenpide, joka muodostuu Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen siirrosta, perustuu unionin lainsäädännössä määriteltuihin sääntöihin (johdanto-osan 96 ja 295 kappale), ja lähtö- ja saapumisaikojen uuden haltijan on sitouduttava noudattamaan sovellettavaa unionin työläinsäädäntöä (johdanto-osan 88 kappaleen d alakohta). Lisäksi EAA:n kritiikki, jonka mukaan tuki rikkoo SEUT-sopimuksessa vahvistettua syrjintäkiellon periaatetta (johdanto-osan 121 kappale), on perusteeton. Unionin oikeudessa yhdenvertaisen kohtelun periaate ei estä tapauskohtaisen rakenneuudistustuen myöntämistä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla. Komissio huomauttaa joka tapauksessa, että tuensaajan asema poikkeaa objektiivisesti muiden Portugalin sisäisiä lentoja tai Portugaliin ja Portugalista suuntautuvia lentoja liikennöivien lentoyhtiöiden asemasta, kun otetaan huomioon sen

⁽⁵⁵⁾ Unionin tuomioistuimen tuomio 22.9.2020, Itävalta v. komissio, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20 kohta.

pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukainen tukikelpoisuus ja kaatumisen seuraukset. Sen vuoksi Portugali voi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla päättää myöntää rakenneuudistustukea ainoastaan tuensaajalle ilman, että sen täytyisi myöntää sitä myös muille kyseisessä jäsenvaltiossa toimiville lentoyhtiöille. Komissio ei ole myöskään lähettänyt Portugalille perusteltua lausuntoa tähän asiaan liittyvästä unionin oikeuden mahdollisesta rikkomisesta, eikä se ole saanut valituksia tai tietoja, jotka viittaisivat siihen, että valtiontuki, siihen liittyvät ehdot tai tuella edistetty taloudellinen toiminta saattaisivat olla unionin oikeuden muiden asiaa koskevien säännösten kuin SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan vastaisia.

- (183) Portugali katsoo, että rakenneuudistustuki voidaan katsoa sisämarkkinoille soveltuvaksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen nojalla.
- (184) Kyseessä olevan valtiontuen luonteen ja tavoitteiden sekä Portugalin viranomaisten väitteiden vuoksi komissio arvioi, onko rakenneuudistustuen tueksi suunniteltu rahoitus pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen asiaa koskevien määräysten mukainen. Komissio vahvistaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa edellytykset, joiden mukaisesti rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen myönnetyn valtiontuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan perusteella.
- (185) Tutkiessaan, onko rakenneuudistustuella haitallisia vaikutuksia kaupankäynnin edellytyksiin yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla, komissio suorittaa tasapainotestin SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti. Jos tuensaaja on oikeutettu saamaan rakenneuudistustukea, komissio punnitsee tässä testissä tuen myönteisiä vaikutuksia sen toiminnan kehittämiseen, jota tuella on tarkoitus tukea, suhteessa valtiontuen kielteisiin vaikutuksiin kilpailuun ja jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja arvioi erityisesti, miten tukitoimenpiteellä minimoidaan kilpailun ja kaupan vääristyminen (valtion tukitoimenpiteen tarve, tarkoituksenmukaisuus, oikeasuhteisuus, tuen läpinäkyvyys, tuen ainutkertaisuuden periaate sekä kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet).

Tukikelpoisuus: vaikeuksissa oleva yritys

- (186) Jotta tuensaaja voi saada rakenneuudistustukea, se on katsottava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 2.2 jaksossa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdassa selitetään, että yrityksen katsotaan olevan vaikeuksissa, jos sen toiminta loppuu lähes varmasti lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen. Näin on silloin, kun vähintään yksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a–d alakohdassa kuvatuista olosuhteista täyttyy.
- (187) Kuten aloittamispäätöksessä (johdanto-osan 15–22 kappale) selitettiin, TAP SGPS:llä oli vuoden 2019 lopussa noin [...] miljoonan euron negatiivinen oma pääoma. Sen jälkeen TAP SGPS:n taloudellinen tilanne on huonontunut. TAP SGPS:n vuoden 2020 konsernitilinpäätöksen mukaan negatiivisen oman pääoman kokonaismäärä nousi [...] miljardiin euroon. Myös TAP Air Portugalilla oli vuonna 2020 [...] miljardin euron negatiivinen oma pääoma (johdanto-osan 26 kappale). Nämä luvut osoittavat, että ainakin puolet TAP SGPS:n ja TAP Air Portugalin merkitystä osakepääomasta on menetetty, joten molemmat yritykset ovat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdan a alakohdan mukaisia vaikeuksissa olevia yrityksiä.
- (188) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 21 kohdan mukaan vastaperustettu yritys ei voi saada pelastamistukea. Tuensaaja ei ole pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa tarkoitettu uusi yritys, koska se perustettiin vuonna 2003 eli yli kolme vuotta sitten (ks. johdanto-osan 8 kappale).
- (189) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 22 kohdan mukaan yhtymään kuuluva tai yhtymän haltuun joutuva yritys voi saada rakenneuudistustukea yleensä vain silloin, kun voidaan osoittaa, että vaikeudet kohdistuvat ainoastaan tähän yritykseen eikä niiden aiheuttajana ole sattumanvarainen kustannustenjakojen yhtymän sisällä ja että nämä vaikeudet ovat niin vakavia, ettei yhtymä pysty selviytymään niistä itse.
- (190) Toisessa pelastamistukipäätöksessä (johdanto-osan 113–128 kappale) komissio totesi, että TAP SGPS kuului yhtymään pelastamistuen ilmoittamisajankohtana 9 päivänä kesäkuuta 2020. Sitä vastoin ei ollut näyttöä siitä, että emoyhtiöt olisivat jakaneet kustannukset sattumanvaraisesti TAP SGPS:n, AGW:n ja Parpúblican kesken ja aiheuttaneet näin keinotekoisesti raskaita TAP SGPS:lle kyseisen ajanjakson aikana. (Lisäksi tämän päätöksen johdanto-osan 19–22 kappaleesta seuraa, että TAP SGPS:n vaikeudet eivät johdu kustannusten sattumanvaraisesta jakamisesta yhtymän sisällä ja että ne ovat ominaisia lentoliikenteelle ja siihen liittyville aloille, joilla TAP SGPS toimii.) Toisaalta AGW-konsortio, joka omisti 45 prosenttia TAP SGPS:stä ja oli siten sen toiseksi suurin osakkeenomistaja, oli yksittäisten osakkeenomistajien määräysvallassa oleva osakeyhtiö. Nämä yksittäiset

osakkeenomistajat olivat David Neeleman, joka omisti 50 prosenttia AGW:n osakkeista DGN Corporationin (40 %) ja Global Azulair Projects SGPS SA:n (10 %) välityksellä, sekä Humberto Pedrosa, joka omisti 50 prosenttia AGW:n osakkeista HPGB SGPS SA:n välityksellä. AGW-konsortion yhtiömuoto sinänsä oli riippumaton ja erillinen sen kahden välillisen osakkeenomistajan, David Neelemanin ja Humberto Pedrosan, yksityisomaisuudesta, eivätkä he olleet henkilökohtaisesti vastuussa AGW-konsortion velvoitteista. Näin ollen näitä kahta välillistä yksityistä fyysistä osakkeenomistajaa ei voitu asettaa vastaamaan TAP SGPS:n taloudellisista vaikeuksista yksityisomaisuudellaan.

- (191) Kuten komissio totesi toisessa pelastamistukipäätöksessä (johdanto-osan 127 kappale), muilla yhteistä määräysvaltaa käyttävillä osakkeenomistajilla kuin Parpública (valtio) ei ollut tarvittavia valmiuksia täyttää likviditeettitarpeita, joiden arvioitiin olevan 1,2 miljardia euroa, TAP SGPS:n toiminnan jatkuvuuden varmistamiseksi kuuden kuukauden ajan ja TAP SGPS:n rakenneuudistuksen rahoittamiseksi edelleen (ilman valtiontukea).
- (192) TAP Air Portugalin osalta ei ole näyttöä siitä, että sen vaikea taloudellinen tilanne johtuisi kustannusten sattumanvaraisesta jakamisesta yhtiön tai taloudellisen yksikön sisällä. Tämä pätee sekä siihen ajanjaksoon, jona TAP Air Portugal oli viime kädessä Parpública (valtio), HPGB:n ja DGN:n yhteisessä määräysvallassa, että nykytilanteeseen, jossa se on Portugalin valtion yksinomaisessa määräysvallassa samassa taloudellisessa yksikössä kuin sen sisaryhtiö TAP SGPS, jolla on myös määräysvallaton vähemmistöomistus TAP Air Portugalissa (johdanto-osan 11 ja 12 kappale). Johdanto-osan 191 kappaleessa esitetty päätelmä, jonka mukaan entiset yhteistä määräysvaltaa käyttäneet osakkeenomistajat eivät pystyneet täyttämään yrityksen likviditeettitarpeita (ilman valtiontukea), pätee myös TAP Air Portugalin, joka kuuluu ja kuului samaan taloudelliseen yksikköön kuin TAP SGPS.
- (193) Koska TAP SGPS:n pääomarakenne on muuttunut sen seurauksena, että DGTF hankki 22,5 prosenttia TAP SGPS:n osakkeista, TAP SGPS on yksinomaan valtion määräysvallassa [...] (ks. johdanto-osan 8, 11 ja 12 kappale). Näin ollen TAP SGPS ja TAP Air Portugal kuuluvat taloudelliseen yksikköön (tai yhtymään), jota komissio voi pitää riippumattomana päätöksentekovaltaa käyttävänä elimenä ilmoitetun rakenneuudistustuen myöntävässä valtiossa.
- (194) Komissio katsoo näin ollen, että yhteistä määräysvaltaa käyttävillä yksiköillä sen paremmin kuin myöhemmin valtiolla ainoana määräysvaltaa käyttävänä osakkeenomistajana ei ollut mahdollisuutta helpottaa markkinaehtoisesti TAP SGPS:n tai TAP Air Portugalin vaikeaa talous- ja rahoitustilannetta. Valtion taloudellinen tuki yritysten vaikeuksien korjaamiseksi joko suoraan DGTF:n kautta tai Parpública välityksellä olisi valtiontukea, ellei sitä toteutettaisi yksin tai yhdessä määräysvaltaa käyttävien yhteisyritysten kanssa markkinaehtoisesti. Parpública yhteistä määräysvaltaa käyttävänä yksikkönä ei ole tukenut eikä olisi voinut tukea TAP SGPS:ää markkinaehdoin, kuten eivät myöskään yhteistä määräysvaltaa käyttävät yksityiset yksiköt ⁽⁵⁶⁾. Kun otetaan huomioon valtion aikaisempi asema osakkeenomistajana, joka omisti 50 prosenttia TAP SGPS:stä [...], ja sillä sen jälkeen ollut määräysvalta, yhtiö ei voi ratkaista TAP SGPS:n ja TAP Air Portugalin vaikeuksia.
- (195) Edellä esitetyn perusteella komissio päätelee, että sekä TAP SGPS että TAP Air Portugal (niiden määräysvallassa olevat tytäryhtiöt mukaan luettuina) ovat vaikeuksissa olevia yrityksiä ja voivat saada rakenneuudistustukea.

6.4.1 Tuki edistää tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä

- (196) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan sisämarkkinoille soveltuvaksi katsottavan valtiontuen on edistettävä tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä.
- (197) Osoittaakseen, että rakenneuudistustuki on tarkoitettu edistämään tällaisen toiminnan tai alueen kehitystä, tukea myöntävän jäsenvaltion on todistettava, että tuella pyritään estämään sosiaaliset vaikeudet tai korjaamaan markkinoiden toimintapuute. Nimenomaan rakenneuudistustuen yhteydessä komissio huomauttaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 43 kohdan mukaisesti, että markkinoilta poistuminen on itse asiassa merkittävä tekijä tuottavuuden laajemman kasvun kannalta ja että pelkästään yrityksen markkinoilta poistumisen estäminen ei siksi ole riittävä syy myöntää valtiontukea. Pelastamis- ja rakenneuudistustuki on päinvastoin yksi vääristävimmistä

⁽⁵⁶⁾ Tämä päätelmä koskee väistämättä vain AGW:tä, joka on viime kädessä luonnollisten henkilöiden omistuksen väline, sillä yhteistä määräysvaltaa käyttävien yksiköiden varojen tarkastelu kohdistuu kyseisten yksiköiden varoihin eikä siinä oteta huomioon niiden luonnollisten henkilöiden käytettävissä olevia yksityisiä varoja, jotka eivät ole henkilökohtaisesti vastuussa näiden yksiköiden omistusosuuksista.

valtiontukimuodoista, koska se häiritsee markkinoilta poistumista. Tietyissä tilanteissa vaikeuksissa olevan yrityksen rakenneuudistus voi kuitenkin edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä myös tuensaajan harjoittamaa toimintaa laajemmin. Näin on silloin, kun ilman tällaista tukea tuensaajan kaatuminen johtaisi markkinoiden toimintapuutteeseen tai sosiaalisiin vaikeuksiin ja häittäisi niiden taloudellisten toimintojen ja/tai talousalueiden kehitystä, jotka kärsisivät tällaisista tilanteista. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdassa esitetään ei-tyhjentävä luettelo tällaisista tilanteista.

- (198) Niitä ovat muun muassa tilanteet, joissa tuella vältetään sellaisen tärkeän palvelun tarjoamisen keskeytyminen, jonka luominen uudelleen on vaikeaa ja jossa kilpailijat eivät yksinkertaisesti pystyisi tulemaan tilalle, tai joissa tuensaajalla on järjestelmän kannalta merkittävä rooli tietyllä alueella tai toimialalla, johon sen poistumisella markkinoilta voisi olla kielteisiä vaikutuksia⁽³⁷⁾. Tuen avulla tuensaaja voi jatkaa toimintaansa, ja siten sillä estetään tällaiset markkinoiden toimintapuutteet tai sosiaaliset vaikeudet. Rakenneuudistustuen tapauksessa tämä pätee kuitenkin ainoastaan, jos tuki antaa tuensaajalle mahdollisuuden kilpailla markkinoilla omin voimin, mikä voidaan varmistaa vain siten, että tuen ehtona on sellaisen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus.
- (199) Näin ollen komissio arvioi ensin, onko tuella tarkoitus estää markkinoiden toimintapuute tai sosiaalisia vaikeuksia (6.4.1.1 jakso) ja liittykö siihen rakenneuudistussuunnitelma, jolla palautetaan tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus (6.4.1.2 jakso).

6.4.1.1 Sosiaalisten vaikeuksien tai markkinoiden toimintapuutteen estäminen taloudellisen toiminnan kehityksen edistämiseksi

- (200) Tilanteista, joissa vaikeuksissa olevan yrityksen pelastaminen voi edistää taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b ja c alakohdassa mainitaan tapaukset, joissa tuen tarkoituksena on estää talouden kasvun estyminen siksi, että tärkeä palvelu keskeytyy tuensaajan markkinoilta poistumisen seurauksena (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohta) tai että kyseisellä alueella tai toimialalla koko järjestelmän kannalta tärkeä yritys kaatuu (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan c alakohta).

Tuella vältetään tärkeän palvelun keskeytyminen

- (201) Aloittamispäätöksessä komissio totesi, että rakenneuudistustuen tavoitteena oli välttää se, että TAP SGPS ja sen seurauksena TAP Air Portugal lopettavat toimintansa niiden vaikeuksien vuoksi, joita TAP SGPS oli kohdannut ja joita covid-19-kriisi pahensi vakavasti⁽³⁸⁾. Koska lentoyhtiöiden on taattava riittävä likviditeetti liikenneluvan säilyttämiseksi, on selvää, että käytettävissä olevat resurssit ja viimeaikaiset ja odotettavissa olevat liiketoiminnan tappiot huomioon ottaen TAP Air Portugal ei kykene täyttämään maksuvelvoitteitaan ja vastuutaan ja sen olisi ilman rakenneuudistustukea näin ollen haettava maksukyvyttömyysmenettelyyn asettamista, jolloin sen toiminta loppuisi (taulukko 1). Komissio on todennut muodollisen tutkintamenettelyn aikana toimitettujen tietojen perusteella, että on olemassa todellinen ja välitön riski siitä, että tuensaaja ei pysty täyttämään maksuvelvoitteitaan, mikä johtaisi TAP Air Portugalin jatkuvan lentoliikennetoiminnan keskeytymiseen.
- (202) Tältä osin TAP Air Portugal tarjoaa Lissabonin keskuslentoasemaltaan ainutlaatuisia yhteyspalveluja tarjoamalla säännöllisiä matka-aikatauluja (johdanto-osan 15 ja 16 kappale). Sen lisäksi, että TAP Air Portugal tarjoaa olennaisia lentoliikennepalveluja portugalinkieliselle yhteisölle Portugalissa ja ulkomailla, se tukee ratkaisevasti ja merkittävästi yhden Portugalin kannalta merkittävimmän taloudellisen toiminnan alan eli matkailun talouskasvua. Erityisesti yhden Portugalin tärkeän yrityssegmentin – hotellien, ravintoloiden, sosiaalisten ja kulttuuritapahtumien, vähittäiskauppojen ja muiden matkailuun liittyvien toimintojen, joita on erityisesti suurimmilla Lissabonin ja Porton alueilla sekä Algarvessa – olisi entistä vaikeampaa selviytyä kriisistä ilman TAP Air Portugalin matkailijoita tuovan toiminnan tukea.
- (203) Kuten Portugali huomauttaa, suurin osa yrityksistä, jotka voivat selviytyä covid-19-kriisistä vain Portugalin hallituksen tuella tuetun tilapäistyön ja yritysten eräntyneiden maksujen lykkäämisen mahdollistavien toimenpiteiden avulla, tarvitsee matkailun lisääntymistä. Portugalilaiset matkatoimistot ja huomautuksia toimittaneet alueiden edustajat korostavat, että osa niiden liiketoiminnasta ja toiminnoista on riippuvainen TAP Air Portugalin palveluista ja että niiden liikevaihto pienenee huomattavasti, jos Air Portugalin kanssa harjoitettava liiketoiminta päättyisi.

⁽³⁷⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b ja c alakohta.

⁽³⁸⁾ Aloittamispäätöksen johdanto-osan 71 kappale.

- (204) Komissio katsoo näin ollen, että ilman rakenneuudistustukea, jolla estetään TAP Air Portugalin toiminnan lopettaminen, matkailijoiden lisäksi myös matkailualan yritykset olisivat täysin riippuvaisia siitä, keskittyisikö halpalentoyhtiöiden ja kaukoliikenteen harjoittajien muodostama yhdistelmä unionin sisäisiin ja muualle maailmaan suuntautuviin kahden paikkakunnan välisiin yhteyksiin niissä 92 kohteessa, joihin TAP Air Portugal liikennöi ennen rakenneuudistusta, ja olisiko se valmis tarjoamaan tiheydeltään ja maantieteelliseltä kattavuudeltaan samat yhteydet erityisesti Pohjois-Amerikkaan, Latinalaiseen Amerikkaan ja Afrikkaan (johdanto-osan 15 kappale). Kolmannet osapuolet – erityisesti liikekumppanit, kuten matkatoimistot, matkanjärjestäjät, suuret hotelliketjut, lipunmyyntitoimistot ja tavarantoimittajat sekä kansalliset ja ulkomaiset valtiolliset elimet, mukaan lukien matkailua sekä kaupallista tai kulttuurivaihtoa edistävät elimet – ovat vahvistaneet komission aloittamispäätöksessä esittämän päätelmän, jonka mukaan TAP Air Portugalin markkinoilta poistuminen saattaisi aiheuttaa näiden yhteyksien menettämisen (johdanto-osan 100 kappale).
- (205) TAP Air Portugalin roolin korvaaminen edellyttäisi, että kilpailijat loisivat ja vakiinnuttaisivat reittiverkon, mikä veisi huomattavan kauan. Vaarana olisi myös, että tiheydeltään ja maantieteelliseltä kattavuudeltaan vastaavia palveluja ei saataisi aikaan lainkaan. Tässä suhteessa komissio huomauttaa, että rakenneuudistustuen tavoitteena on välttää se, että TAP Air Portugal lopettaa toimintansa covid-19-kriisin vakavasti pahentamien vaikeuksiensa vuoksi.
- (206) Konkreettisia reittejä, jotka muodostivat TAP Air Portugalin reittiverkon vuonna 2019 ennen pandemiaa, on tällä hetkellä vähemmän, koska Portugalin viranomaiset ovat ottaneet terveyssyistä käyttöön matkustamista rajoittavia toimenpiteitä, joilla pyritään estämään viruksen leviämistä. Aloittamispäätöksessä mainitut liikenteen elpymistä koskevat IATA:n ennusteet, joita yksikään osapuoli ei ole kyseenalaistanut, viittaavat kuitenkin kysynnän elpymiseen ennen vuotta 2025 (johdanto-osan 223 kappale). Tällaisessa tilanteessa TAP Air Portugalin reittiverkko – tai yhtiä tiheä reittiverkko – olisi Portugalin lentoliikennepalvelujen ja -yhteyksien lähitulevaisuuden kysynnän skenaariossa avainasemassa, kuten se oli ennen pandemiaa, jotta voidaan vastata tulevaan kysyntään erityisesti kaikilla tai joillakin niistä reiteistä, joilla TAP Air Portugal oli ainoa lentoyhtiö, joka liikennöi [...] reittiä [...] reitistä kesäkaudella ja [...] reittiä [...] reitistä talvikaudella (johdanto-osan 15 ja 16 kappale).
- (207) Mitä tulee TAP Air Portugalin reittiverkon korvaavaan hypoteettiseen verkkoon, on erittäin epätodennäköistä, että nykyisten perinteisten lentoyhtiöiden tai halpalentoyhtiöiden yhdistelmä olisi sekä halukas että kykenevä luomaan kohtuullisessa ajassa tarvittavat reittiyhteydet, erityisesti portugalinkielisiin maihin, jotta se voisi ottaa hoidettavakseen TAP Air Portugalin roolin Portugalin ja muun maailman välisten yhteyksien varmistamisessa. Kumpikaan niistä kahdesta lentoyhtiöstä, jotka ovat esittäneet huomautuksia, ei ole osoittanut riittävästi halukkuuttaan ja kykyään kehittää samankaltainen kansallinen liikenneverkko tai esittänyt suunnitelmia vastaavien yhteyksien luomisesta, vaan ne ovat ainoastaan viitanneet yleisesti muihin lentoyhtiöihin, jotka eivät ole osallistuneet menettelyyn ja jotka voisivat niiden näkemyksen mukaan korvata osittain TAP Air Portugalin reittiverkon. Vaikka toimitetut selvitykset osoittavat halpalentoyhtiöiden kasvavan ja kilpailevan TAP Air Portugalin kanssa (johdanto-osan 105 kappale), ne eivät selitä eikä niissä varsinkaan osoiteta, miten yksi liikenteenharjoittaja tai tietty liikenteenharjoittajien yhdistelmä voisi lähes varmasti luoda uudelleen tai korvata TAP Air Portugalin palvelut ja reittiverkon. Kuten johdanto-osan 100 ja 132 kappaleessa selostetaan, monet kolmannet osapuolet, jotka käyttävät TAP Air Portugalin palveluja, ovat päinvastoin ilmaisseet huolensa niiden mahdollisesta menettämisestä. Muodollisen tutkintamenettelyn aikana toimitetut tiedot vahvistavat näin ollen komission päätelmän, jonka mukaan on olemassa todellinen ja välitön riski siitä, että tuensaaja ei pysty täyttämään maksuvelvoitteitaan, mikä aiheuttaisi riskin TAP Air Portugalin harjoittaman taloudellisen toiminnan eli lentoliikennepalvelujen tarjoamisen keskeytymisestä.
- (208) Näin ollen tuensaajan kaatuminen saattaisi puolestaan keskeyttää tärkeän liikennepalvelun, jolla tarjotaan Manner-Portugalia ja Portugalin saaria sekä portugalinkielistä yhteisöä muualla maailmassa yhdistävät kansainväliset ja valtakunnalliset yhteydet ja reittiverkko, joita muiden palveluntarjoajien on vaikea luoda uudelleen (ks. pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b alakohta).

Tuella tuetaan koko järjestelmän kannalta tärkeää yritystä

- (209) Tuella pyritään myös välttämään riski siitä, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan c alakohdassa tarkoitettu merkittävää palvelua tarjoava ja koko Portugalin järjestelmän kannalta tärkeä yritys poistuu markkinoilta.

- (210) Tältä osin komissio katsoo, että tuensajaajalla on epäilemättä keskeinen asema Portugalin taloudessa⁽⁵⁹⁾ paitsi matkailun kehittämisen ja portugalinkielisiin maihin suuntautuvien yhteyksien myös työllisyyden kannalta. Ensinnäkin tuensajaajalla on koko järjestelmän kannalta tärkeä rooli koko Portugalin alueella, koska se tukee Portugalin matkailun kasvua. Matkailu on yksi Portugalin tärkeimmistä aloista, ja sen osuus Portugalin bruttokansantuotteesta (BKT) oli 14,6 prosenttia vuonna 2018. Tämä ala oli erittäin tärkeä, jotta Portugalin talous kykeni elpymään finanssi- ja valtionvelkakriisistä vuoden 2008 kriisin jälkeen. Matkailu tuottaa Portugalin BKT:hen noin 19 miljardia euroa, ja sen osuus BKT:stä vuonna 2019 oli 8,7 prosenttia. Ei ole mitään viitteitä siitä, että pandemian jälkeinen talouden elpyminen vaikuttaisi merkittävästi Portugalin BKT:n koostumukseen ja matkailun osuuteen siitä. Lisäksi TAP SGPS:llä on noin 10 000 työntekijää (vuonna 2019), joten se on yksi maan suurimmista työnantajista, ja se työllistää välillisesti yli 110 000 henkilöä. Nämä luvut osoittavat, että TAP SGPS:n mahdollisella maksukyvyttömyydellä, jos rakenneuudistustukea ei myönnettäisi, olisi merkittäviä kielteisiä heijastusvaikutuksia koko Portugalin talouteen.

Kolmansien osapuolten huomautuksissa esitettyjen väitteiden tarkastelu ja päätelmät

- (211) Ryanair kiistää komission aloittamispäätöksessä esittämät alustavat päätelmät. Ryanair väittää ensinnäkin, ettei vaikeasti korvattavan tärkeän palvelun keskeytymisen riskistä ole näyttöä. Ryanairin mukaan kilpailijat, jotka ovat tulossa tilalle, voisivat korvata TAP Air Portugalin palvelut. Tarkemmin sanottuna Ryanair väittää ensinnäkin, että se voisi helposti korvata TAP Air Portugalin lyhyillä lennoilla, kun taas Lissabonista lähtevillä kaukolennoilla liikennöi riittävästi kilpailijoita, jotka voisivat ottaa hoitaakseen TAP Air Portugalin kapasiteetin. Ryanair väittää myös, että TAP Air Portugal ei ole koko järjestelmän kannalta tärkeä yritys, ja vaikka oletettaisiin, että se olisi sellainen, aloittamispäätöksessä ei osoiteta, ettei koko järjestelmän kannalta tärkeitä toimintoja voitaisi säilyttää pienentämällä TAP SGPS:n kokoa ja lopettamalla muu kuin järjestelmän kannalta tärkeä tai tappiollinen toiminta.
- (212) Suurin osa Ryanairin väitteistä kumotaan muiden kolmansien osapuolten huomautuksissa ja Portugalin toimittamissa tiedoissa (johdanto-osan 138–141 kappale).
- (213) Kolmannet osapuolet ovat tukeneet voimakkaasti aloittamispäätöksessä esitettyjä komission alustavia päätelmiä. Huomautusten esittämistä aloittamispäätöksen johdosta koskevaan pyyntöön annetuista 39 vastauksesta 36:ssa osapuolet ilmaisivat tukensa komission näkemykselle TAP Air Portugalin merkityksestä tärkeimpänä Portugalin ja muiden portugalinkielisten maiden (erityisesti Brasilian, Angolan, Mosambikin ja São Tomé ja Príncipen) välisten yhteyksien tarjoajana sekä koko Euroopan Portugaliin ja lentoyhtiön Lissabonin keskuslentoaseman kautta edellä mainittuihin maihin yhdistävänä toimijana. Kaikki sidosryhmät kahta suoraa kilpailijaa lukuun ottamatta tukevat TAP SGPS:lle myönnettävää rakenneuudistustukea koskevia suunnitelmia ja vahvistavat, että TAP Air Portugalilla on tärkeä asema erityisesti Portugalin talouden kannalta.
- (214) Komissio toteaa hallussaan olevien tietojen perusteella myös, että vaikka osa TAP Air Portugalin reiteistä saattaa olla houkuttelevia kilpailijalle erillisinä reitteinä, ei ole merkkejä siitä, että mikään kilpailija voisi ottaa hoidettavakseen TAP SGPS:n palvelut kokonaisuudessaan. TAP SGPS:n poistuminen markkinoilta aiheuttaisi todennäköisesti vakavia sosiaalisia vaikeuksia sen asiakkaille, henkilöstölle ja tavarantoimittajille.
- (215) Komissio toteaa erityisesti, että toisin kuin sen kilpailijat, TAP Air Portugal on tällä hetkellä merkittävä yhteyksien tarjoaja portugalinkielisiin maihin ja niistä matkustaville matkustajille. Kuten edellä 4.2 jaksossa mainittiin, yrityksellä on ratkaiseva rooli Portugalin ja koko Euroopan Brasiliaan, Angolaan, Mosambikiin ja São Tomé ja Príncipeen suuntautuviin yhteyksissä. Vaikka useat toimijat voisivat teoriassa korvata TAP Air Portugalin palvelut rakenneuudistussuunnitelman aikajänteellä, palvelut voitaisiin korvata vain osittain, mikä merkitsisi niiden merkittävää heikkenemistä erityisesti Portugalissa olevien asiakkaiden kannalta. Ryanairin vaatimassa TAP Air Portugalin toiminnan supistamisessa ei oteta huomioon kielteisiä heijastusvaikutuksia, jotka johtuvat muun muassa siitä, että se vähentäisi huomattavasti unionin sisäisiä yhteyksiä TAP Air Portugalin keskuslentoasemaan perustuvassa toimintamallissa. Nämä yhteydet perustuvat myös mannertenvälisiin reitteihin, jotka voisivat vaarantua peruuttamattomasti keskipitkällä aikavälillä⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ Ilmoituksen mukaan TAP SGPS tuotti vuonna 2019 Portugalin BKT:hen 3,3 miljardia euroa (1,2 % maan koko BKT:stä) ja 300 miljoonaa euroa suoria veroja ja sosiaaliturvamaksuja. TAP SGPS:n osuus Portugalin viennistä on lähes 2,6 miljardia euroa, ja TAP SGPS:n yli tuhannelta kansalliselta toimittajalta ostamien palvelujen ja tavaroiden arvo on lähes 1,3 miljardia euroa.

⁽⁶⁰⁾ Tältä osin komissio arvioi, että 18:n lähtö- ja saapumisaajan siirtämisestä koostuvan kilpailutoimenpiteen vaikutus elinkelvopisuuteen merkitsee supistamista ja mahdollistaa kolmen reitin avaamisen, joihin sisältyy kolme kääntyvää lentoa eli rotaatiota unionin sisäisillä kahden paikkakunnan välisillä reiteillä. Tämän seurauksena TAP Air Portugalin sijoitetun pääoman tuotto vähenee [...] prosenttia ja velan suhde omaan pääomaan [...] (taulukko 3). Näin ollen arviointi viittaa siihen, että mannertenvälisen lentojen syöttöliikenteenä toimivien unionin sisäisten kannattavien reittien laajempi ja merkittävämpi vähentäminen voisi heikentää TAP Air Portugalin kykyä säilyttää asemansa markkinoilla ilman markkinarahoitusta, mikä edellyttäisi, että sille myönnettään lisää tukea rakenneuudistuskauden loppuun mennessä.

(216) Muut Portugalin suurimmat lentoyhtiöt (Ryanair ja easyJet) tarjoavat yhteyksiä ainoastaan Portugalin ja muiden unionin jäsenvaltioiden välillä, eikä niiden liiketoimintamalliin sisälly mannertenvälisiä kaukolentoja. Muut merkittävät EU:n lentoliikenteen harjoittajat, jotka tarjoavat mannertenvälisiä yhteyksiä Lissabonista, käyttävät säteittäisen reittiverkon mallia. Tämä tarkoittaa, että sen sijaan, että ne tarjoaisivat suoria lentoja Lissabonin lentoasemalta EU:n ulkopuolisiin kohteisiin, ne kuljettavat matkustajat Portugalista muissa jäsenvaltioissa sijaitseville keskulentoasemille, kuten Orly/Roissyn, Schipholin, Frankfurtin tai Münchenin lentoasemille, joista matkustajat kuljetetaan edelleen tällaisiin kaukokohteisiin. Tämä puolestaan pidentäisi merkittävästi Portugalista läntisiin tai eteläisiin kohteisiin suuntautuvien lentojen kokonaiskestoa.

(217) Näin ollen tuensaajaa voidaan sekä työnantajana että monien muiden portugalilaisten yritysten kannalta keskeisenä taloudellisen ketjun osana pitää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan c alakohdan mukaisena koko järjestelmän kannalta tärkeänä yrityksenä.

(218) Edellä esitetyn perusteella komissio pääättelee, että tuki edistää Portugalin yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen tarjoamisen muodostaman taloudellisen toiminnan kehitystä mahdollistamalla sellaisen tärkeän palvelun ylläpitämisen, jota kilpailijat eivät lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä ehkä voisi korvata kokonaisuudessaan tai lähes samassa laajuudessa aiheuttamatta sosiaalisia vaikeuksia, millä saattaisi olla kielteisiä vaikutuksia Portugalin koko talouteen covid-19-pandemian aiheuttaman tämänhetkisen kriisin jälkeen (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 44 kohdan b ja c alakohta).

6.4.1.2 Rakenneuudistussuunnitelma ja pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen, joilla edistetään taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä

(219) Lisäksi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 46 kohdan mukaan rakenneuudistustuen myöntämisen edellytyksenä on oltava sellaisen rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano, jolla palautetaan tuensaajan elinkelpoisuus. Tuensaajan vaikeuksiin johtaneiden syiden korjaaminen helpottamalla sen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista on välttämätön edellytys sille, että rakenneuudistustuki palvelee niiden toimialojen ja talousalueiden kehitystä, joilla tuensaaja toimii. Rakenneuudistustuella tuetaan laaja-alaista rakenneuudistussuunnitelmaa, joka kattaa TAP SGPS:n ja TAP Air Portugalin kaikki toiminnot.

(220) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45–48 kohdan mukaan rakenneuudistustukea olisi myönnettävä ainoastaan realistisen, johdonmukaisen ja kauaskantoisen rakenneuudistussuunnitelman tukemiseen, jonka toimenpiteillä on tarkoitus palauttaa pitkän aikavälin elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa, ja muu kuin tuensaajan rakenneuudistussuunnitelmaa tukeva tuki olisi suljettava pois. Rakenneuudistussuunnitelmassa on selostettava, miten ehdotetuilla rakenneuudistustoimenpiteillä ratkaistaan tuensaajan ongelmat.

(221) Rakenneuudistuksen tulokset on osoitettava useissa erilaisissa skenaarioissa, erityisesti määrittämällä tulokseen vaikuttavat parametrit ja tärkeimmät ennakoitavissa olevat riskitekijät. Tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamisen on johdettava siihen, että sijoitetulle pääomalle saadaan kustannusten kattamisen jälkeen asianmukainen tuotto, eikä se saa perustua optimistisiin oletuksiin hintojen tai kysynnän vaihtelun kaltaisista tekijöistä. Pitkän aikavälin elinkelpoisuus on saavutettu, kun yritys pystyy vastaamaan itse kaikista kustannuksistaan, myös poistoista ja rahoituskuluista, ja sille jää sen jälkeen vielä asianmukainen pääoman tuotto ja se voi kilpailla markkinoilla omin voimin.

(222) Tässä jaksossa komissio arvioi ensin tuensaajan rakenneuudistussuunnitelman perustana olevien oletusten uskottavuutta ja sen jälkeen näyttöä tuensaajan elinkelpoisuuden palautumisesta rakenneuudistussuunnitelman päättyessä.

Rahoitusennusteiden perustana olevien oletusten arviointi

- (223) Tuloennusteiden perustana olevien oletusten uskottavuuden osalta komissio toteaa, että tuensaajan lentoliikenteen elpymistä koskevat ennusteet ovat varovaisempia kuin IATA:n perustasoennusteet. IATA:n ennusteiden mukaan matkustajamäärä vuonna 2025 on 109 prosenttia vuoden 2019 matkustajamäärästä, kun taas tuensaaja olettaa, että vain [...] prosenttia vuoden 2019 matkustajamäärästä lentää vuonna 2025 eli rakenneuudistussuunnitelman päättyessä (johdanto-osan 51 kappale). Lisäksi tuensaaja olettaa, että tuotto on hieman alhaisempi vuonna 2025 ([...] senttiä) kuin vuonna 2019 ([...] senttiä), kun taas käyttöasteen odotetaan vuonna 2025 olevan [...] prosenttiyksikköä korkeampi kuin vuonna 2019 ([...] % verrattuna [...] %:iin). Tuensaajan tulot tarjottua istuinkilometriä kohti ovat vuonna 2025 pienemmät kuin vuonna 2019 ([...] senttiä verrattuna [...] senttiin), mikä viittaa siihen, että tuensaaja on jo pystynyt saavuttamaan vastaavat tulot tarjottua istuinkilometriä kohti välittömästi ennen rakenneuudistuskauden alkua. Koska tuensaajan liikennemääräennusteet ovat varovaisempia kuin IATA:n ennusteet ja tuloihin liittyvät keskeiset tulosindikaattorit ovat tuensaajan vuoden 2019 aikaisempien arvojen mukaisia, komissio pitää tuensaajan tuloennusteita kohtuullisina.
- (224) Komissio toteaa kustannusennusteiden osalta, että tuensaajan kannattavuuden palauttaminen riippuu kustannusten, erityisesti polttoaine- ja työvoimakustannusten, pienentämisestä, kuten 2.4.3 jaksossa kuvataan. Polttoaineen osalta ennusteissa otetaan huomioon uudempien ja polttoainetehokkaampien ilma-alusten käyttö ja nojaututaan Bloomberg-tietokannasta saatuihin markkinahintoihin perustuviin odotuksiin polttoaineen hinnasta. Koska uusien ilma-alusten toimitusaikatauluista on jo neuvoteltu toimittajien kanssa, tällaisten ilma-alusten polttoaineenkulutus, kuten myös odotettavissa oleva polttoaineen hinta, on objektiivinen ja todennettavissa oleva tieto. Näin ollen komissio pitää polttoainekustannuksia koskevia ennusteita uskottavina.
- (225) Työvoimakustannuksia koskevien ennusteiden osalta komissio toteaa, että tuensaaja on jo allekirjoittanut kaikkien ammattiliittojen kanssa vuoteen 2024 asti sopimukset, jäljempänä 'häätätilannesopimukset', joita sovelletaan kaikkiin sen työntekijöihin. Häätätilannesopimuksissa määrätään palkanalennuksista, automaattisten palkankorotusten jäädyttämisestä ja tuottavuuden parantamisesta. Lisäksi tuensaaja on jo vähentänyt 1 200 kokoaikavastaavaa työntekijää jättämällä uusimatta määräaikaista työsopimuksia ja aloittanut prosessin, jonka tarkoituksena on vähentää edelleen 2 000 kokoaikavastaavaa sekä vapaaehtoisten toimenpiteiden että irtisanomisten avulla. Tuensaaja on myös alkanut valmistella neuvotteluja uusista työehtosopimuksista, joilla korvataan häätätilannesopimukset, ja se on jo saanut useat ammattiliitot sitoutumaan rakenneuudistussuunnitelman vuodeksi 2025 asetettuihin kustannustavoitteisiin. Kun otetaan huomioon, että tuensaaja on jo neuvotellut useimmista työvoimakustannusennusteiden perustana olevista oletuksista, komissio pitää näitä ennusteita uskottavina.
- (226) Komissio katsoo, että myös seuraavat seikat edistävät rahoitusennusteiden uskottavuutta. Ensinnäkin tuensaaja on jo yksilöinyt ja alkanut toteuttaa useita toimenpiteitä muiden kustannusten kuin työvoima- ja polttoainekustannusten vähentämiseksi (johdanto-osan 35 kappale). Toiseksi rahoitusennusteisiin ei sisälly tuensaajan ennustamia [...] miljoonan euron lisätuloja ([...] miljoonasta eurosta) (2.4.1.4 jakso), mikä luo ylimääräisen suojapuskurin. Kolmanneksi rakenneuudistussuunnitelmassa keskitytään ilmailuliiketoimintaan ja suunnitellaan muiden kuin ydintoimintojen, kuten M&E Brasilin, myyntiä tai lopettamista. Nämä toiminnot ovat olleet pitkään tappiollisia ja osaltaan syynä tuensaajan vaikeuksiin (2.4.1.1 jakso).
- (227) Arvioidakseen tuensaajan rahoitusennusteiden yleistä kohtuullisuutta komissio on vertaillut tuensaajan vuonna 2025 odotettua EBIT-marginaalia (liikevoitto eli EBIT jaettuna tuloilla) sellaisten vertaisyritysten otokseen, joiden osalta on saatavilla pörssianalyttikkojen ennusteet samalle vuodelle⁽⁶¹⁾. Tässä otoksessa keskimääräinen EBIT-marginaali on 13,1 prosenttia, kun taas edunsaajan EBIT-marginaalin odotetaan olevan [...] prosenttia. Näin ollen komissio katsoo, että tuensaajan ennusteet kannattavuudesta vuonna 2025 vastaavat sen keskimääräisen vertaisyrityksen ennusteita, mikä on lisäosoitus rakenneuudistussuunnitelman perustana olevien oletusten uskottavuudesta.

Tuensaajan elinkelpoisuuden palauttamisen arviointi

- (228) Todettuaan rahoitusennusteiden perustana olevien oletusten olevan uskottavia komissio arvioi seuraavaksi, voiko tuensaaja näiden ennusteiden perusteella palauttaa elinkelpoisuutensa vuoden 2025 loppuun eli rakenneuudistus-suunnitelman päättymiseen mennessä. Tarkemmin sanottuna komissio tarkistaa, odottaako tuensaaja vuonna 2025 saavansa toiminnastaan riittävän tuoton ja pystyvänsä kilpailemaan omin voimin.

⁽⁶¹⁾ Otos sisälsi seuraavat yritykset: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean, Finnair, Ryanair, Easy Jet ja Wizz Air.

- (229) Tutkittaessa, voiko tuensaja saada toiminnastaan riittävän tuoton vuonna 2025, tavanomainen lähestymistapa on verrata sijoitetun pääoman tuottoa (ROCE)⁽⁶²⁾ vuonna 2025 keskimääräiseen pääomakustannukseen (WACC). Jos sijoitetun pääoman tuotto on keskimääräistä pääomakustannusta suurempi, yritys voi toiminnallaan tuottaa riittävästi voittoa pääomakustannuksiensa kattamiseksi, mikä on osoitus yrityksen elinkelpoisuudesta.
- (230) Tuensajan sijoitetun pääoman tuoton, joka lasketaan komission johdanto-osan 223–227 kappaleessa uskottaviksi arvioimien rahoitusennusteiden perusteella, odotetaan Portugalin mukaan olevan [...] prosenttia vuonna 2025 (johdanto-osan 48 kappale). Tämä arvo on liikevoiton (ennen veroja) osuus sijoitetusta pääomasta vuonna 2025. Koska elinkelpoisuustestissä kuitenkin verrataan sijoitetun pääoman tuottoa keskimääräiseen pääomakustannukseen, joka on tuottoaste verojen jälkeen, komissio katsoo, että sijoitetun pääoman tuotto on asianmukaisempaa laskea verojen jälkeisen liikevoiton avulla. Lisäksi komissio katsoo, että vuoden 2025 sijoitetun pääoman tuoton nimittäjänä on järkevää käyttää vuosina 2024 ja 2025 sijoitetun pääoman keskiarvoa vuonna 2025 sijoitetun pääoman sijasta, jotta taseen muuttujien vuotuiset vaihtelut saadaan tasoitettua. Näiden kahden muutoksen myötä komissio saa sijoitetun pääoman tuoton arvoksi [...] prosenttia.
- (231) Sijoitetun pääoman tuoton [...] prosentin arvo on suurempi kuin tuensajan keskimääräinen pääomakustannus, joka on [...] prosenttia. Tällainen keskimääräinen pääomakustannus koostuu vakiomenetelmän mukaisesti tuensajan oman pääoman kustannusten ([...] %) ja velan kustannusten ([...] %) painotetusta keskiarvosta, jossa painoarvot vastaavat tuensajan velan tavoiteosuutta velasta ja omasta pääomasta ([...] %). Nämä keskimääräisen pääomakustannuksen osatekijät ovat asianmukaisesti perusteltuja, ja ne perustuvat markkinatietoihin ja Capital IQ- ja Reuters-tietokannoista haettuihin tuensajan vertaisyritysten taloudellisiin tietoihin (alaviite 61). Tarkemmin sanottuna oman pääoman kustannusten laskennassa oletetaan, että riskiton korko on [...] prosenttia, joka on huomattavasti korkeampi kuin Saksan kymmenvuotisten joukkovelkakirjalainojen tämänhetkinen negatiivinen tuotto, 4,72 prosentin pääomariskipreemio ja 1,95 prosentin maakohtainen riskipreemio, jotka ovat julkisesti saatavilla olevien vertailuarvojen mukaisia⁽⁶³⁾, sekä [...] beeta-arvo⁽⁶⁴⁾. Tällainen beeta-arvo on alaviitteessä 61 mainittujen tuensajan vertaisyritysten osakkeiden keskimääräinen beeta-arvo, jota on mukautettu velkaantumistasoiden ja verokantojen erojen huomioon ottamiseksi Hamadan vakiokaavan mukaisesti. Oman pääoman kustannuksiin sisältyy myös Duff & Phelps -konsulttiyrityksen laskema 1,75 prosentin pienestä yrityskoosta johtuva riskipreemio. Velan kustannusten osalta se on keskimääräinen tuensajan jäljellä olevan velan tuotto ([...] % ennen veroja, [...] % verojen jälkeen), joka on varovainen oletus, koska tuensajan velkaantumista ja luottokelpoisuutta koskevien suhdelukujen odotetaan suunnittelukaudella paranevan. Näin ollen komissio katsoo, että tuensaja voi olla jälleen elinkelpoinen vuonna 2025 sen kohtuullisen odotuksen perusteella, että sen sijoitetun pääoman tuotto vuonna 2025 on suurempi kuin sen keskimääräinen pääomakustannus.
- (232) Komissio toteaa myös, että odotettu sijoitetun pääoman tuotto vuonna 2025 on suurempi kuin alaviitteessä 61 lueteltujen vertaislentoyhtiöiden sijoitetun pääoman tuoton mediaani vuonna 2019 ([...] %). Tämä on lisäosoitus tuensajan elinkelpoisuuden palautumisesta, koska nämä lentoyhtiöt pystyivät vuonna 2019 kilpailemaan markkinoilla omin voimin.
- (233) Myös vaihtoehtoinen lähestymistapa, jossa vertaillaan oman pääoman tuottoa (RoE) ja oman pääoman kustannuksia, tukee tuensajan elinkelpoisuuden palautumista. Tällaisessa lähestymistavassa keskitytään osakkeenomistajille kertyviin voittoihin, kun taas johdanto-osan 230 kappaleessa kuvailtu toimintatapa perustuu yrityksen toiminnan tuottamiin voittoihin. Osakkeenomistajien näkökulmasta yritys on elinkelpoinen, jos se tuottaa oman pääoman kustannuksia korkeamman oman pääoman tuoton. Komissio toteaa, että tuensajan tilanne on tämä vuonna 2025, koska odotettu oman pääoman tuotto on [...] prosenttia ja oman pääoman kustannukset [...] prosenttia.
- (234) Varmistaakseen elinkelpoisuuden palauttamisen arvioinnin luotettavuuden komissio on ottanut huomioon myös keskimääräisen pääomakustannuksen ja oman pääoman kustannusten vaihtoehtoisen laskentatavan. Tässä laskentatavassa käytetään tuensajan odotettua velkaantumistasetta vuonna 2025 ([...]) vertaisyritysten velkaantumistaseen (1,5) sijasta, jotta voidaan mukauttaa vertaisyritysten osakkeiden beeta-arvoa velkaantumisen vipuvaikutuksen erojen mukaan ja laskea velan ja oman pääoman painoarvot keskimääräisen pääomakustannuksen kaavassa. Tämän oletuksen seurauksena oman pääoman kustannukset nousevat [...] prosentista [...] prosenttiin, mikä heijastaa suurempaa vipuvaikutusta ja siten tuensajan oman pääoman riskialttiutta sen vertaisyrityksiin verrattuna. Lisäksi keskimääräinen pääomakustannus muuttuu [...] prosentista [...] prosenttiin, mikä johtuu korkeampien oman pääoman kustannusten ja oman pääoman tuensajan pääomarakenteessa saaman pienemmän painoarvon tasapainottavasta vaikutuksesta. Kun otetaan huomioon, että odotettu sijoitetun pääoman tuotto (tai oman pääoman tuotto) vuonna 2025 on [...] prosenttia ([...] %), komissio pääättelee, että elinkelpoisuuden palauttamista koskevat kriteerit täyttyvät myös tällaisella keskimääräisen pääomakustannuksen ja oman pääoman kustannusten vaihtoehtoisella laskentatavalla.

⁽⁶²⁾ Sijoitetun pääoman tuotto vuonna t määritellään liikevoitoksi verojen jälkeen vuonna t jaettuna vuosien t ja $t-1$ keskimääräisellä sijoitetulla pääomalla.

⁽⁶³⁾ Pääomariskipreemiot ja maakohtaiset riskipreemiot ovat saatavilla professori Damodaranin verkkosivustolla (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Oman pääoman kustannukset lasketaan laskemalla yhteen riskiton korko, maakohtainen riskipreemio, pienestä yrityskoosta johtuva riskipreemio sekä beeta-arvon ja pääomariskipreemion tulo.

- (235) Mitä tulee tuensaajan kykyyn kilpailla omin voimin vuoden 2025 lopussa eli rakenneuudistussuunnitelman päättyessä, komissio odottaa, että tuensaaja voi päästä jälleen täysimittaisesti pääomamarkkinoille ilman julkista yhteisrahoitusta vuoteen 2025 mennessä eli kolme vuotta viimeisen pääomatuen jälkeen. Tämä odotus perustuu seuraaviin seikkoihin: Ensinnäkin rahoitusennusteiden mukaan nettotulot kasvavat suunnittelukaudella, mikä osaltaan aiheuttaa sen, että oma pääoma on vuonna 2025 positiivinen, [...] miljoonaa euroa. Tämä arvo on suurempi kuin TAP Air Portugalin [...] miljoonan euron oma pääoma vuonna 2019, jolloin tuensaaja kykeni hankkimaan markkinaehdoin [...] miljoonaa euroa pitkäaikaista rahoitusta (johdanto-osan 23 kappale) ⁽⁶⁵⁾. Lisäksi tuensaaja odottaa nettovelan ja EBITDA-käyttökäteen välisen suhteen olevan [...]. Tämä suhde on [...] kuin kynnysarvo 3,5, joka on "investointiluokka"-luokituksen mukainen yläraja, ja siten se helpottaa markkinakäytännön mukaisesti pääomamarkkinoille pääsyä. Näistä syistä komissio katsoo, että tuensaaja voi vuoteen 2025 mennessä kilpailla omin voimin ilman uutta pelastamis- tai rakenneuudistustukea.
- (236) Lisätodisteena siitä, että tuensaaja pystyy pääsemään pääomamarkkinoille ilman valtion tukea ja siten kilpailemaan tulevaisuudessa omin voimin, komissio panee merkille, että tuensaaja on lupaavasti jo hankkinut [...] miljoonan euron arvosta ilma-alusten leasing sopimuksia ja neuvotellut jo lainasta, jota valtio ei takaa kokonaan, [...] kanssa, joka ilmoitti suhtautuvansa erittäin luottavaisesti tulevien rahoitustarpeiden kattamiseen tarkoitettua rahoitusta koskevien sopimusten tekemiseen [...] euroon asti, jos likviditeettiä on lisättävä. Molemmat näistä seikoista viittaavat jo siihen, että tuensaaja pystyy palauttamaan täyden pääsynsä pääomamarkkinoille, ja ne ovat merkki markkinoiden luottamuksesta sen elinkelpoisuuden palauttamiseen rakenneuudistustuen toteuttamisen jälkeen.
- (237) Perusskenaariota lisäksi Portugali toimitti herkkyyssanalyysin ja pohti erilaisia epäsuotuisia skenaarioita (johdanto-osan 52 ja 53 kappale). Herkkyyssanalyysi koostuu rahoitusennusteiden päivityksestä kesäkuussa 2021 ilmoitettuun suunnitelmaan verrattuna. Päivityksessä otetaan huomioon lentoliikenteen määriä koskevien ennusteiden paraneminen mutta myös polttoaineen hintojen nousu ja inflaation kasvuodotukset. Epäsuotuisat skenaariot perustuvat kesäkuussa 2021 ilmoitettuun suunnitelmaan, ja niissä simuloidaan korkeampien polttoainehintojen ([...] %:n nousu), pienempien tuottojen ([...] %:n lasku) sekä niiden yhdistelmän vaikutusta. Komissio pitää näitä herkkyyssanalyysia ja epäsuotuisia skenaarioita kohtuullisina, koska niissä simuloidaan lentoyhtiöiden kannattavuuden kannalta keskeisten tekijöiden kielteisten muutosten vaikutuksia.
- (238) Komissio toteaa, että vaikka nämä epäsuotuisat skenaariot vaikuttavat kielteisesti tuensaajan kannattavuuteen ja luottokelpoisuuteen, ne eivät vaaranna sen elinkelpoisuuden palauttamista vuoteen 2025 mennessä. Skenaariossa, jossa polttoaineen hinta on [...] prosenttia korkeampi ja tuotto [...] prosenttia alhaisempi (johdanto-osan 52 kappale), tuensaaja tuottaisi positiivisen [...] miljoonan euron liikevoiton ja saavuttaisi [...] miljoonan euron liikevoiton sijasta [...] miljoonan euron liikevoiton. Epäsuotuisassa skenaariossa, jossa käytetään päivitettyjä rahoitusennusteita (johdanto-osan 53 kappale), sijoitetun pääoman tuotto vuonna 2025 [...], kun taas oman pääoman tuotto vähenee [...] prosentista [...] prosenttiin. Nämä suhdeluvut viittaavat edelleen merkittävään kannattavuuteen ja ovat korkeammat kuin elinkelpoisuuden kynnysarvot, vaikka käytettäisiin varovaisimpia oletuksia keskimääräisen pääomakustannuksen ([...] %) ja oman pääoman kustannusten ([...] %) osalta. Tuensaajan kyky päästä pääomamarkkinoille ja kilpailla omin voimin vuonna 2025 ei vaarantuisi, koska oma pääoma olisi edelleen positiivinen ([...] miljoonaa euroa) ja nettovelan suhde EBITA-käyttökäteeeseen olisi enintään [...] ja saavuttaisi arvon [...].

Päätelmä taloudellisen toiminnan ja talousalueiden kehityksen edistämisestä

- (239) Komissio katsoo, että tuensaajan rakenneuudistussuunnitelma on realistinen, johdonmukainen ja uskottava. Se on siten tarkoituksenmukainen tuensaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi kohtuullisen ajan kuluessa turvautumatta muihin valtiontukiin. Näin ollen rakenneuudistustuki täyttää pelastamis- ja rakenneuudistus-suuntaviivojen 44 kohdan b ja c alakohdassa ja 46 kohdassa määrätty edellytykset ja edistää Portugalin yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen muodostaman taloudellisen toiminnan kehitystä SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisesti.

6.4.2 Talousalueille myönnetyn tuen myönteiset vaikutukset ovat suuremmat kuin kaupan ja kilpailuun kohdistuvat kielteiset vaikutukset

- (240) Jotta voidaan arvioida, muuttaako tuki perusteettomasti kilpailun ja kaupankäynnin edellytyksiä, on tarkasteltava tuen tarpeellisuutta, asianmukaisuutta ja oikeasuhteisuutta ja varmistettava tuen läpinäkyvyys. On myös tutkittava tuen vaikutuksia kilpailuun ja kauppaan, punnittava tuen myönteisiä vaikutuksia tuen kohteena olevan toiminnan tai alueen kehitykseen ja sen muita myönteisiä vaikutuksia sekä verrattava niitä tuen sisämarkkinoihin kohdistuviin kielteisiin vaikutuksiin.

⁽⁶⁵⁾ Lähde: TAP Air Portugalin vuosikertomus 2019, s. 53.

6.4.2.1 Tarpeellisuus

- (241) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 53 kohdan mukaan jäsenvaltioiden, jotka aikovat myöntää rakenneuudistustukea, on esitettävä vertailu uskottavaan vaihtoehtoiseen skenaarioon, johon ei liity valtiontukea, ja osoitettava, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 3.1.1 jakson mukaista tuella tavoiteltua taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehitystä ei saavutettaisi tai se saavutettaisiin vähäisemmässä määrin kyseisessä vaihtoehtoisessa skenaariossa.
- (242) Rakenneuudistustuen tavoitteena on välttää TAP SGPS:n toiminnan lopettaminen ja siten estää markkinoiden toimintapuute ja sosiaaliset vaikeudet, jotka haittaisivat Portugalin yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen kehittämistä. Tämä tavoite saavutetaan panemalla täytäntöön rakenneuudistussuunnitelma, joka rahoitetaan osittain rakenneuudistustuella. Rakenneuudistussuunnitelma osoittaa, että sekä tuensaajan maksuvalmiutta että vakavaraisuutta koskeviin ongelmiin on puututtava sen taloudellisten ongelmien ratkaisemiseksi. Lyhyellä aikavälillä TAP SGPS ei pysty varmistamaan keskeisen lentoliikenteen jatkuvaa tarjontaa, täyttämään taloudellisia velvoitteitaan eikä pääsemään rahoitusmarkkinoille. Myöskään pitkällä aikavälillä TAP SGPS ei pysty täyttämään taloudellisia velvoitteitaan, kun otetaan huomioon, että sen [...] miljardin euron oma pääoma on negatiivinen ja pysyy negatiivisena pitkään. Rakenneuudistustuki on siis tarpeen, jotta rakenneuudistussuunnitelma voidaan saattaa onnistuneesti päätökseen, ja sen täytäntöönpanolla pyritään puolestaan edistämään Portugalin yhteydet varmistavien lentoliikennepalvelujen kehitystä.

6.4.2.2 Tarkoituksenmukaisuus

- (243) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan c alakohdan ja 54 kohdan mukaan komissio ei katso rakenneuudistustuen soveltuvan sisämarkkinoille, jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla, vähemmän kilpailua vääristävillä toimenpiteillä. Rakenneuudistuksesta on maksettava asianmukainen korvaus, ja sen on täytettävä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 58 kohdassa vahvistetut edellytykset, joiden mukaan valittujen välineiden on oltava tarkoituksenmukaisia kyseessä olevan vakavaraisuus- tai likviditeettiongelman ratkaisemisen kannalta.
- (244) Kilpailijat kiistivät aloittamispäätöksessä esitetyn komission alustavan päätelmän, jonka mukaan rakenneuudistustuki oli tarkoituksenmukainen. Ryanair väitti, että tuki ei ole tarkoituksenmukainen, koska aloittamispäätöksessä ei esitetty muita vaihtoehtoja, jotka olisivat tai eivät olisi sisältäneet valtiontukea, eikä verrattu tukea niihin. EAA väittää, että pääasiassa pääomasijoituksesta koostuvan tuen muoto ei ole tarkoituksenmukainen ja ylittää sen, mikä on tarpeen, sillä valtiontakaus (ilman oman pääoman ehtoisia toimenpiteitä) riittäisi helpottamaan pääsyä pääomamarkkinoille ja siten palauttamaan TAP:n likviditeetin ja vakavaraisuuden. EAA ei esitä väitteensä tueksi mitään näyttöä, ja Ryanair ei ota huomioon nykyistä tilannetta, mitä osoittaa se, ettei tuensaajalla ole riittävää pääsyä pääomamarkkinoille, jotta se voisi valita sijoittajan, joka on halukas ja kykenevä tarjoamaan oman pääoman ehtoista tai pitkäaikaista rahoitusta. Sen sijaan keskustelut [...] kanssa sekä välittömän että ehdollisen rahoituksen hankkimisesta vahvistavat, että TAP SGPS ja TAP Air Portugal eivät tällä hetkellä pysty hankkimaan pääomaa laajamittaisesti ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Lisäksi komissio katsoo, että TAP SGPS:lle myönnetty 2,55 miljardin euron rakenneuudistustuki on tarkoituksenmukainen jäljempänä esitetyistä syistä. Ensinnäkin TAP SGPS oli vuonna 2019 vaikeuksissa oleva yritys, jonka oma pääoma oli negatiivinen [...] miljoonaa euroa. Se kirjasi [...] miljardin euron tappiot vuonna 2020 ja odottaa positiivista nettotulosta [...]. Ilman rakenneuudistustukea tuensaaja ei pystyisi luomaan riittävästi omaa pääomaa noin [...] miljardin euron [...] kompensoimiseksi, ja tällöin TAP SGPS tai TAP Air Portugal ei todennäköisesti pystyisi houkuttelemaan merkittäviä pitkäaikaisia luottoja tai sijoitusrahastoja pääomamarkkinoilla. Tältä osin komissio huomauttaa myös, että vuonna 2025 tuensaaja odottaa oman pääomansa olevan [...] miljoonaa euroa, mikä ei ole liikaa verrattuna odotettuun [...] miljardin euron nettovelkaan. Lisäksi likviditeettienusteet osoittavat, että ilman rakenneuudistustukea tuensaajan kassatilanne olisi noin [...] miljardia euroa negatiivinen vuonna 2021, [...] miljardia euroa negatiivinen vuonna 2022 ja [...] miljardia euroa negatiivinen vuonna 2023. Näistä kahdesta syystä komissio päätelee, että pääasiassa oman pääoman ehtoisilla toimenpiteillä myönnetyn rakenneuudistustuen suuruus ja muoto ovat tarkoituksenmukaisimmat TAP SGPS:n vakavaraisuus- ja likviditeettiongelmien ratkaisemiseksi.
- (246) Valtiontuesta maksettavan korvauksen osalta komissio toteaa, että Portugalin valtion toteuttaman toimenpiteen rakenne on sellainen, että koko TAP Air Portugalin osakepääoma tulee sen omistukseen. Komissio katsoo, että kyseisen osakepääoman arvo, jonka Portugali voi realisoida myymällä osakkeet, on valtiontuesta maksettava korvaus. Tällaisen korvauksen määrittämiseksi määrällisesti komissio on arvioinut TAP Air Portugalin oman pääoman (johdanto-osan 229 kappale) ilmoitetun rakenneuudistussuunnitelman rahoitusennusteiden perusteella ja käyttämällä tavanomaisia arvostusmenetelmiä eli diskontattuun kassavirtaan perustuvaa menetelmää ja niin kutsuttua kerrannaismenetelmää.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) Arvioidakseen TAP Air Portugalin oman pääoman arvon komissio on ensin arvioinut sen yhteenlasketun yritysarvon. Tätä varten se on diskontannut vapaat kassavirrat yritykselle suunnittelukaudella sekä loppuarvon käyttämällä johdanto-osan 230 kappaleessa tarkoitettua keskimääräistä pääomakustannusta diskonttokorkona. Komissio käytti loppuarvon laskemiseen kahta menetelmää. Ensimmäinen on Gordonin kasvumalli, jossa oletetaan vapaiden kassavirtojen yritykselle kasvavan jatkuvasti suunnitelman viimeisestä vuodesta lähtien. Toinen on kerrannaismenetelmä, jonka mukaan yrityksen arvo on sen voitto tietyllä kertoimella kerrottuna. Komissio on markkinakäytännön mukaisesti katsonut, että EBITDA-käyttökate on asianmukainen voiton mittari, ja se on saanut (tulevan) yritysarvo/EBITDA-kertoimen vertaislentoyhtiöitä koskevista tiedoista (alaviite 61). Arvioituaan TAP Air Portugalin yhteenlasketun yritysarvon komissio laskee sen oman pääoman arvon vähentämällä yritysarvosta nettovelan.
- (248) Komission arviot osoittavat TAP Air Portugalin oman pääoman arvon kasvavan suunnittelukaudella [...]–[...] miljoonasta eurosta vuonna 2022 [...] miljoonaan euroon vuonna 2025 ⁽⁶⁷⁾). Komissio katsoo, että tämä on tällä hetkellä kohtuullinen odotus korvauksesta, jonka Portugali voisi saada valtiontuesta myymällä omistusosuutensa TAP Air Portugalista.
- (249) Tästä seuraa, että rakenneuudistustuki on muodoltaan asianmukainen ja siitä maksetaan riittävä korvaus.

6.4.2.3 Tuen oikeasuhteisuus: oma rahoitusosuus ja vastuunjako

- (250) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan e alakohdan mukaan tuki ei saa ylittää vähimmäismäärää, joka on tarpeen rakenneuudistustuella tavoitellun tavoitteen saavuttamiseksi. Tukimäärä ja -intensiteetti on rajattava vähimmäismäärään, joka on ehdottoman välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon tuensaajan, sen osakkeenomistajien tai yhtymän, johon tuensaaja kuuluu, käytettävissä olevat rahoitusvarat (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 61 kohta). Erityisesti on varmistettava, että rakenneuudistuksen kustannusten rahoittamiseen osallistutaan riittävällä omalla rahoitusosuudella, ja vastuunjako, jos myönnettävä valtiontuki vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa. Näiden vaatimusten arvioinnissa otetaan huomioon aikaisemmin mahdollisesti myönnetty pelastamistuki.
- (251) Tuensaajan oman rahoitusosuuden rakenneuudistussuunnitelmaan on oltava todellinen ja konkreettinen, ja sen olisi tavallisesti oltava verrattavissa myönnettävään tukeen sen suhteen, miten se vaikuttaa tuensaajan vakavaraisuuteen tai likviditeettiasemaan. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdan mukaan komission on arvioitava, ovatko oman rahoitusosuuden eri lähteet todellisia ja tukea sisältämättömiä. Komissio pitää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan mukaisesti tavallisesti omaa rahoitusosuutta riittävänä, jos se on yli 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista.
- (252) Komission on tarkistettava, ovatko johdanto-osan 43–45 kappaleessa selostetut suunnitelman eri rahoituslähteet tukea sisältämättömiä ja todellisia, mikä tarkoittaa sitä, että ne toteutuvat riittävän varmasti rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana, odotettavissa olevat tulevat voitot pois luettuina. Valtion TAP SGPS:n ja TAP Air Portugalin osakkeenomistajana myöntämät rahoitusosuudet sisältävät tukea, eikä niitä voida ottaa huomioon arvioinnissa.
- (253) Työntekijöille rakenneuudistuksen vuoksi maksettavat [...] miljoonan euron korvaukset, joista [...] miljoonaa euroa maksettiin jo vuonna 2021 (johdanto-osan 43 kappaleen a alakohta), koskevat rakenneuudistussuunnitelmassa kaavailtuun työntekijöiden vähentämiseen liittyviä kustannuksia. Tällaiset kustannukset ovat välittömiä, koska TAP Air Portugal on jo irtisanonut työsopimukset osana huhtikuusta 2020 alkaen toteutettua työvoiman koon mukauttamista ja rakenneuudistusta, ja niiden osuus joulukuuhun 2021 mennessä jo saaduista tuloista on vähäinen. Portugali ilmoittaa rakenneuudistuksesta johtuvaan työsopimusten irtisanomiseen liittyvien korvausten kokonaismäärän olevan [...] miljoonaa euroa, josta TAP Air Portugal maksaa edellä mainitun määrän suoraan liiketoiminnan kassavirralla ja valtio rahoittaa tosiasiallisesti [...] miljoonan euron osuuden pelastamistukilainasta peräisin olevilla varoilla. Näin ollen työntekijöille rakenneuudistuksen vuoksi maksettavien korvausten se osa, jota ei rahoiteta valtiontuella, omalla pääomalla eikä valtion takaamalla lainalla, voidaan katsoa tuensaajan omaksi rahoitusosuudeksi näistä menoista, ja sitä voidaan pitää todellisena pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 63 kohdassa tarkoitettussa merkityksessä.

⁽⁶⁷⁾ Laskiessaan loppuarvon Gordonin kasvumallin avulla komissio olettaa, että kasvuaste on 1,5 prosenttia, investoinnit ovat jatkuvasti yhtä suuret kuin poistot vuonna 2025, liikevoitto on jatkuvasti yhtä suuri kuin liikevoitto vuonna 2025 ja käyttöpääoman muutos on nolla. Kerrannaismenetelmän osalta komissio sai yritysarvon mediaanin ja (tulevan) EBITDA-käyttökateen suhteeksi 4,16 käyttämällä Capital IQ -tietokannan tietoja tuensaajan vertaislentoyhtiöistä. 'Tulevalla' tarkoitetaan pörssianalytiikan ennustetta EBITDA-käyttökatteesta vuonna 2025.

- (254) Vastaavasti luovutukseen liittyvien [...] miljoonan euron [...] satunnaisten tappioiden (johdanto-osan 43 kappaleen f alakohta) maksu koskee satunnaisia tappioita (erityisesti [...] % [...], [...] % [...], [...] % [...]), jotka tämän omaisuuserän myynnin myötä tapahtuvan luovutuksen yhteydessä maksaa TAP SGPS ja joita ei siirretä ostajalle. Ne muodostavat määrältään ennalta määritellyn vastuun, josta tuensaja vastaa omilla varoillaan ja jonka määrä on kohtuullinen, kun otetaan huomioon sen välittömät – ja paljon suuremmat – tulot, jotka se saa vuonna 2022 omista tuloistaan eikä valtiontuesta. Näin ollen komissio katsoo, että myös ne voidaan sisällyttää omaan rahoitusosuuteen ja että ne ovat todellisia, kun otetaan huomioon rakenneuudistussuunnitelmassa esitetty sitoumus luovuttaa kyseinen omaisuuserä vuonna 2022 (johdanto-osan 29 kappale).
- (255) Kolmansien osapuolten rahoitusosuuksista tai kustannustehokkuustoimenpiteistä, joiden yhteenlaskettu määrä on [...] miljoonaa euroa (johdanto-osan 43 kappale), komissio toteaa, että ulkoisten tavar- ja palveluntoimittajien tai asiakkaiden tuensajan kanssa toteuttamat tai mahdollistamat pysyvät kustannusvähennykset voivat olla todellisia oman rahoitusosuuden lähteitä edellyttäen, että ne ovat seurausta sitovista sopimuksista ja että ne ovat tehokkaita ja peruuttamattomia. Erityisesti sidosryhmien toteuttamien tämäntyyppisiin kustannussäästöihin liittyvien kustannusvähennysten on oltava tehokkaita, kestäviä ja peruuttamattomia, jotta niitä voidaan pitää todellisina oman rahoitusosuuden lähteinä ⁽⁶⁸⁾. Komissio on jo katsonut, että toimittajien ja vuokralle antajien kanssa uudelleenneuvotelluissa sopimuksissa määrätty sopimussuhteeseen perustuvien vastuiden pienentämiset ovat todellisia oman rahoitusosuuden lähteitä: verrattuna alkuperäisten sopimusten ehtoihin ne vapauttavat varoja, jotka ovat käytettävissä rakenneuudistuskustannusten rahoittamiseen ja jotka muutoin olisi käytettävä niihin liittyviin maksuihin ⁽⁶⁹⁾. Sama koskee tavar- ja palveluntoimittajia ja ostajia, jotka sitoutuvat tiukasti sopimustensa ehtoihin tai muuttavat niitä vapauttaen varoja tuensajalta ⁽⁷⁰⁾.
- (256) Kun otetaan huomioon, että TAP Air Portugalin uudelleenneuvottelemat sopimukset, joita on yli [...], perustuvat oikeudellisesti sitoviin toimiin, ja että jo toteutettujen sopimusten arvo on [...] miljoonaa euroa ja sopimusten, joihin on jo sitouduttu, arvo on [...] miljoonaa euroa, näitä operatiivisia rakenneuudistustoimenpiteitä voidaan pitää todellisina rahoitusosuuksina. Tällaisilla toimenpiteillä todellakin jaetaan TAP SGPS:n rakenneuudistuskustannuksista aiheutuva taloudellinen rasite tavar- ja palveluntoimittajien kanssa, joilla olisi muutoin oikeus saada suurempia maksuja TAP SGPS:n positiivisen liikutuloksen perusteella.
- (257) Samoin rahoitusosuudet, jotka liittyvät omaisuuserien asteittaiseen luovutukseen ja alkuperäisten laitevalmistajien (erityisesti [...]) kanssa käytäviin uudelleenneuvotteluihin, joiden arvo on jopa [...] miljoonaa euroa (johdanto-osan 43 kappaleen d alakohta), ovat omaisuuserien, eli [...] ([...]), [...], myynnistä saatavia tuloja. Koska nämä toimenpiteet ovat käteistuloja ja tuensajan omista varoista saatavia rahoitusosuuksia, jotka ovat peräisin laitteiden tai omaisuuserien ostajilta, niitä voidaan pitää todellisina rakenneuudistuksen rahoittamiseen käytettävänä varoina. Lisäksi tällaisia rahoitusosuuksia voidaan pitää todellisina, koska ne on jo suoritettu tuensajan vastapuolten kanssa allekirjoitetuilla sopimuksilla. Sama perustelu pätee uusien ilma-alusten vuokraamiseksi hankittuun enintään [...] miljoonan euron rahoitukseen (johdanto-osan 43 kappaleen c alakohta), kun otetaan huomioon Portugalin toimittama näyttö osana rakenneuudistussuunnitelmaa allekirjoitetuista rahoitussitoumuksista, jotka koskevat yhdeksää ilma-aluksen pyrstöä ja kahta moottoria.
- (258) Rakenneuudistuksen yhteydessä myönnettyjen osittaisten valtiontakausten osalta komissio on katsonut, että markkinatoimijoiden kannettavaksi tuleva riskin jäljellä oleva osuus on hyväksyttävä ja todellinen rahoitusosuus rakenneuudistuskustannuksiin ⁽⁷¹⁾. Näin ollen sitä [...] prosentin osuutta [...] miljoonan euron rahoituksesta, jolla ei ole valtiontakausta, eli [...] miljoonaa euroa (johdanto-osan 43 kappaleen e alakohta), voidaan pitää markkinatalouden ehdoin toimivan lainanantajan todellisena rahoitusosuutena rakenneuudistuskustannuksiin. Samoin yksityisen rahoituslaitoksen ([...]) kanssa neuvoteltu enintään [...] miljoonan euron uusi rahoitus on todellinen rahoitusosuus, joka voidaan toteuttaa [...] alkaen ja joka riippuu siitä, ylittävätkö likviditeettitarpeet operatiiviset kassavirrat (johdanto-osan 43 kappaleen e alakohta).

⁽⁶⁸⁾ Komission päätös, annettu 30 päivänä huhtikuuta 2021, asiassa SA.58101 (2020/C) ja SA.62043 (2021/N) – Portugali – Pelastamis- ja rakenneuudistustuki SATAlle (EUVL C 223, 11.6.2021, s. 37), johdanto-osan 72 kappale; komission päätös, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa SA.63203 (2021/N) – Saksa – Rakenneuudistustuki Condorille (ei vielä julkaistu), johdanto-osan 132 kappaleen c alakohta; komission päätös, annettu 12 päivänä toukokuuta 2016, asiassa SA.40419 (2015/NN) – Rakenneuudistustuki Polzelalle (EUVL C 258, 15.7.2016, s. 3), johdanto-osan 119 kappale.

⁽⁶⁹⁾ Komission päätös, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2015, valtiontuesta SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N), jonka Slovenia aikoo myöntää Cimos Groupille (EUVL L 59, 4.3.2016, s. 168), johdanto-osan 80 kappale.

⁽⁷⁰⁾ Komission päätös, annettu 20 päivänä elokuuta 2018, asiassa SA.51408 (2018/N) – Rakenneuudistustuki Terramass B.V:lle (EUVL C 406, 19.11.2018, s. 10), johdanto-osan 22 ja 71 kappale.

⁽⁷¹⁾ Komission päätös, annettu 27 päivänä elokuuta 2021, asiassa SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (EUVL C 450, 5.11.2021, s. 2), johdanto-osan 18 ja 71 kappale.

- (259) Johdanto-osan 43 kappaleen g kohdassa mainittujen joukkovelkakirjalainojen ja syndikaattilainojen, joiden kokonaismäärä on [...] euroa, osalta lykkäykset tuottavat edun erääntyneiden maksujen, jotka muutoin olisivat olleet täytäntöönpanokelpoisia, lykkäämisen muodossa. Sovittujen rakenneuudistustoimien, joilla velkaa lykätään ja joilla säilytetään velvoite maksaa takaisin jäljellä oleva pääoma, osalta komissio katsoo, että toisin kuin Portugalin viranomaiset alun perin väittivät, niiden muodostama rahoitusosuus rakenneuudistuskustannuksiin on pienempi kuin lykätty nimellismäärä ja se koostuu maksuaikataulun sovitun uudelleenjärjestelyn nettohyödyistä⁽⁷²⁾. Lykkäysten muodostaman todellisen rahoitusosuuden kokonaisarvo on [...] miljoonaa euroa. Määrä arvioidaan laskemalla erääntymispäivänä suoritettavan takaisinmaksun nettohyödyksen ja välittömän takaisinmaksun nettohyödyksen välinen ero soveltaen sopimusvakuuksia, joista on luovuttu, diskontattuna markkinakorolla ([...]) [...]: [...] miljoonaa euroa [...], [...] miljoonaa euroa [...], [...] miljoonaa euroa [...] [...].
- (260) Edellä esitetyn perusteella kokonaismäärä, jota voidaan pitää tuensaajan todellisenä rahoitusosuutena, on [...] miljoonaa euroa, joka on [...] prosenttia rakenneuudistuskustannuksista. Tästä määrästä [...] miljoonaa euroa on peräisin markkinaehtoisesta uudesta rahoituksesta, joka saadaan [...] myynnistä saatavista tuotoista, [...] ilma-alusta ja moottoria kattavasta rahoitusleasingsopimuksesta sekä [...] saatavasta uudesta rahoituksesta (johdanto-osan 43 kappale). Nämä määrät saattavat kasvaa rakenneuudistussuunnitelman keston aikana [...] saatavilla tuotoilla, joiden määrää ei kuitenkaan voida arvioida ja vahvistaa riittävän varmasti, jotta ne voitaisiin katsoa tuensaajan todelliseksi omaksi rahoitusosuudeksi rakenneuudistuskustannuksiin.
- (261) Komissio voi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 64 kohdan mukaisesti hyväksyä rahoitusosuuden, joka on alle 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, vain jos kyseessä ovat poikkeusolot ja erityiset vaikeudet, edellyttäen että rahoitusosuus on kuitenkin merkittävä.
- (262) Nykyisessä covid-19-pandemian puhkeamisen jälkeisessä tilanteessa komissio katsoo, että tapauskohtaisesti voi olla perusteltua, että omat rahoitusosuudet ovat alle 50 prosentin kynnysarvon rakenneuudistuskustannuksista, kunhan ne ovat kuitenkin merkittäviä ja sisältävät uutta markkinaehtoista lisärahoitusta⁽⁷³⁾. Viitteenä tasosta, jota komissio pitäisi asianmukaisena käsiteltävänä olevassa asiassa, komissio on katsonut päätöskäytännössään, että oma rahoitusosuus, joka on 24 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, voi olla merkittävä ja että näin ollen rakenneuudistustuki, jonka suuruus on 76 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, voi olla oikeasuhteinen⁽⁷⁴⁾.
- (263) Komissio katsoo, että Portugali on osoittanut poikkeuksellisten olosuhteiden olemassaolon. Komissio myöntää erityisesti, että covid-19-pandemia ja sen hillitsemiseksi toteutetut toimenpiteet ovat luoneet tuensaajalle poikkeukselliset olosuhteet SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettua taloudessa olevan vakavan häiriön yhteydessä, millä on välitön vaikutus liikkumiseen ja lentoliikennealaan sekä tuensaajan kykyyn hankkia markkinarahotusta. Koska oma rahoitusosuus on [...] prosenttia rakenneuudistuskustannuksista ja puolet siitä myönnetään uutena rahoituksena, komissio katsoo, että tässä tapauksessa rahoitusosuuden määrä, joka on alle 50 prosenttia rakenneuudistuskustannuksista, on hyväksyttävä.
- (264) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 65–67 kohdan mukaan sellaisessa muodossa myönnettävä valtiontuki, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, voi suojata osakkeenomistajia ja huonommassa etuoikeusasemassa olevia velkojia niiden tekemän tuensaajaan sijoittamista koskevan päätöksen seurauksilta, mikä voi luoda moraalikatoa ja heikentää markkinakuria. Tämän vuoksi tappioiden kattamiseen olisi myönnettävä tukea ainoastaan ehdoin, joiden mukaan nykyiset sijoittajat osallistuvat vastuunjakoon asianmukaisesti, ja valtion toimenpiteitä olisi toteutettava vasta sen jälkeen, kun tappiot on jaettu kokonaisuudessaan olemassa oleville osakkeenomistajille ja huonommassa etuoikeusasemassa oleville velkojille. Asianmukainen vastuunjakoa tarkoittaa myös sitä, että kaikki valtiontuki, joka vahvistaa tuensaajan omaa pääomaa, olisi myönnettävä ehdoin, jotka antavat valtiolle kohtuullisen osuuden tuensaajan tulevasta arvonnoususta ottaen huomioon sen, kuinka paljon omaa pääomaa valtio sijoittaa verrattuna yhtiön jäljellä olevaan omaan pääomaan tappioiden kattamisen jälkeen.

⁽⁷²⁾ Komission päätös, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2014, asiassa SA.38324 (2014/NN) – Rakenneuudistustuki Alestisille (EUVL C 418, 21.11.2014, s. 6), johdanto-osan 82 kappale.

⁽⁷³⁾ Tilapäiset puitteet, sellaisina kuin ne ovat muutettuina, 3 ja 14 a kohta.

⁽⁷⁴⁾ Komission päätös, tehty 24 päivänä huhtikuuta 2007, tukitoimenpiteistä, jonka Belgia on toteuttanut Inter Ferry Boats -yhtiön hyväksi (C 46/05 (ex NN 9/04 ja ex N 55/05)) (EUVL L 225, 27.8.2009, s. 1), johdanto-osan 348–350 kappale. Kyseisessä asiassa komissio sovelsi vuoden 1999 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoja, joissa edellytettiin, että oman rahoitusosuuden olisi oltava merkittävä, määrittämättä soveltamisen vähimmäiskynnysarvoa, joka asetettiin 50 prosenttiin vuoden 2004 pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa.

- (265) Vaikka rakenneuudistustuki koostuu pääasiassa pääomasijoituksista tai velkainstrumenttien muuntamisesta omaksi pääomaksi, Portugalin valtio käytti osakkaana yhteistä määräysvaltaa ennen pelastamistuen myöntämistä ja sillä on nyt määräysvallan tuottava omistussuus sekä tuensaajassa että TAP Air Portugalissa (johdanto-osan 8–12 kappale). Tästä seuraa, että Portugalin valtio on liittynyt läheisesti johdanto-osan 19–22 kappaleessa kuvattuihin strategisiin ja taloudellisiin valintoihin, joiden vuoksi tuensaajasta tuli vaikeuksissa oleva yritys. Jotta moraalikato voitaisiin välttää riittävällä vastuunjaolla, on syytä todeta, että valtion rakenneuudistustuen myöntäjänä toteuttama tukitoimenpide ratkaisee taloudellisen epätasapainon ja tappiot, joihin valtio liittyi yhteistä määräysvaltaa tuensaajaan käyttävänä osakkeenomistajana. Kuten Portugalin ilmoitti, TAP SGPS [...] (johdanto-osan 45 kappale).
- (266) Näin ollen tuensaajan nykyiset osakkeenomistajat, Portugalin valtio mukaan luettuna, jakavat rakenneuudistuksen aiheuttaman rasituksen asianmukaisesti, koska käytännössä niiden nykyisten omistussuoksien arvo laskee tappioiden kattamisen myötä nolnaan. Lisäksi TAP SGPS luovuttaa vähitellen operatiiviset tytäryhtiönsä Cateringporin, Groundforcen ja M&E Brazilin, jolloin sille ei jää kaupallista toimintaa. Näin ollen valtion oman pääoman muodossa myönnettävä rakenneuudistustuki myönnetään ehdoin, jotka takaavat valtiolle koko tuensaajan tulevan arvonnousun verrattuna jäljellä olevaan omaan pääomaan, mikä täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 67 kohdassa vahvistetun olemassa olevien osakkeenomistajien asianmukaista vastuunjakoa koskevan ehdon.
- (267) Itse asiassa rahoituslaitoksilla ja sijoittajilla, joilla on joukkovelkakirjalainoja ja jotka ovat johdanto-osan 67 kappaleen a alakohdassa ja johdanto-osan 43 kappaleen g alakohdassa tarkoitettuja tuensaajan ja/tai sen tytäryritysten velkojia, on etuoikeutettuja saatavia, jotka eivät maksukyvyttömyystilanteessa tai likvidaatioissa ole huonommassa etuoikeusasemassa muuhun rahoitusvelkaan nähden vaan paremmassa etuoikeusasemassa osakkeenomistajiin nähden, ja joilla ei voida kattaa tappioita. Vaikka pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa ei edellytetä, että etuoikeutetut velkojat jakavat rakenneuudistuksesta aiheutuvan rasitteen, tässä tapauksessa joukkovelkakirjojen haltijat ja rahoituslaitokset osallistuvat tosiasiallisesti tuensaajan rakenneuudistuskustannusten kattamiseen (johdanto-osan 259 kappale).
- (268) Lisäksi joukkovelkakirjojen haltijoiden osalta ja moraalikadon välttämistä ajatellen on aiheellista muistaa, että tuensaajan joukkovelkakirjojen liikkeeseenlasku tapahtui kesäkuussa ja joulukuussa 2019 (johdanto-osan 23 kappale), suhteellisen lähellä pandemiaa. Näin ollen nämä sijoittajat tai luotonantajat eivät ole rahoittaneet tuensaajan vaikeuksia edistänyttä liiallista riskinottoa, toiminnan laajentamista tai kaupallista toimintaa tai muutoin kannustaneet tällaiseen toimintaan. Tästä seuraa, että tuensaajan nykyisten osakkeenomistajien vastuunjako on asianmukainen ja riittävä.
- (269) Näin ollen komissio pääättelee, että rakenneuudistustuki on oikeasuhteista ja että siihen liittyy asianmukainen vastuunjako.

6.4.2.4 Kielteiset vaikutukset

- (270) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan f alakohdan mukaan rakenneuudistustukea myönnettäessä on toteutettava toimenpiteitä, joilla rajoitetaan kilpailun vääristymistä. Niiden olisi mieluiten oltava rakenteellisia toimenpiteitä, joilla luovutetaan itsenäisiä liiketoimintoja ja suositetaan näin pienten kilpailijoiden toiminnan laajentumista tai rajat ylittävää toimintaa. Lisäksi kilpailuun ja kauppaan kohdistuvien kielteisten vaikutusten vähentämiseksi pelastamis- tai rakenneuudistustuen saajat eivät periaatteessa saisi olla saaneet vastaavaa tukea kymmenen edellisen vuoden aikana. Muutoin toistuvat pelastamis- tai rakenneuudistussuunnitelmat herättävät epäilyksiä tuensaajan kyvystä edistää kokonaistuottavuutta ja siten kyseisen taloudellisen toiminnan tai talousalueiden kehitystä ja tehokkaammat kilpailijat sisämarkkinoilla joutuvat kilpailemaan sellaisen yrityksen kanssa, joka ilman tukea poistuisi markkinoilta ja jättäisi sinne tilaa, jonka muut yritykset voisivat täyttää ja jonka avulla ne voisivat kasvaa.

6.4.2.5 Tuen ainutkertaisuuden periaate

- (271) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 70 ja 71 kohdan mukaan tukea voidaan myöntää vaikeuksissa oleville yrityksille vain yhteen pelastamis- tai rakenneuudistustoimeen. Jos pelastamistuen, rakenneuudistustuen tai väliaikaisen rakenneuudistustuen myöntämisestä tuensaajalle on kulunut alle kymmenen vuotta, mukaan lukien tuki, joka on myönnetty ennen pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen voimaantuloa, sekä mahdollinen ilmoittamaton tuki, komissio ei hyväksy uutta tukea (tuen ainutkertaisuuden periaate).

- (272) Portugalin tätä koskevan ilmoituksen lisäksi komission asiakirjojen tarkastus osoittaa, että yksikään tuensaajan taloudelliseen yksikköön kuuluvista yrityksistä (TAP SGPS, sen nykyinen sisaryhtiö TAP Air Portugal ja kaikki niiden määräysvallassa olevat tytäryhtiöt) ei ole saanut kymmenen viime vuoden aikana mitään muuta pelastamistukea, rakenneuudistustukea tai väliaikaista rakenneuudistustukea. Komission 16 päivänä heinäkuuta 2021 antamalla päätöksellä hyväksytty 1,2 miljardin euron pelastamistuki on osa rakenneuudistustuella tuettua yksittäistä rakenneuudistustoimea pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan a alakohdan mukaisesti.
- (273) Komissio ei vastustanut huhtikuussa ja joulukuussa 2021 TAP Air Portugalille SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla myönnettyä vahingonkorvausta (alaviite 14). Kuten tilapäisten puitteiden 15 kohdassa todetaan, pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoihin sisältyvää ainutkertaisuuden periaatetta ei sovelleta tukeen, jonka komissio katsoo sisämarkkinoille soveltuvaksi SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan b alakohdan nojalla, sillä kyseinen tukilaji ei ole pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 71 kohdassa tarkoitettua pelastamistukea, rakenneuudistustukea tai väliaikaista rakenneuudistustukea.

6.4.2.6 Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet

- (274) Kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 87–93 kohdassa selitetään, kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet olisi laadittava niin, että ne ovat oikeassa suhteessa tuen vääristäviin vaikutuksiin, erityisesti i) tuen suuruuteen ja luonteeseen sekä sen myöntämisehtoihin ja -olosuhteisiin, ii) tuensaajan kokoon ja suhteelliseen painoarvoon markkinoilla sekä kyseisten markkinoiden ominaispiirteisiin ja iii) siihen, missä määrin moraalikatoon liittyviä ongelmia on jäljellä omaan rahoitusosuuteen ja vastuunjakoon liittyvien toimenpiteiden soveltamisen jälkeen.
- (275) Rakenteellisiin toimenpiteisiin voi kuulua omaisuserien luovutus tai kapasiteetin tai markkinaläsnäolon supistaminen. Niillä olisi suosittava uusien kilpailijoiden pääsyä markkinoille, olemassa olevien pienten kilpailijoiden toiminnan laajentamista tai rajat ylittävää toimintaa ottaen huomioon markkinat, joilla tuensaajalla on rakenneuudistuksen jälkeen huomattava markkina-asema, ja erityisesti sellaiset markkinat, joilla on huomattavaa ylikapasiteettia. Toimintaa säätelevillä toimenpiteillä olisi varmistettava, että tuella rahoitetaan ainoastaan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista.
- (276) Kuten edellä johdanto-osan 75–98 kappaleessa on selostettu, Portugali sitoutuu siihen, että TAP SGPS toteuttaa rakenneuudistuskauden aikana seuraavat toimenpiteet rajoittaakseen tuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä:
- a) TAP SGPS:n ydinliiketoimintaan kuulumattomista toiminnoista eli maahuolinnasta (Groundforce), huollosta (M&E Brasil) ja ateriapalveluista (Cateringpor) omistamien osuuksien luovutus;
 - b) lentokalustolle asetettava [90–100] ilma-aluksen enimmäismäärä;
 - c) enintään 18 päivittäisen lähtö- ja saapumisajan siirtäminen yhdelle todelliselle tai mahdolliselle kilpailijalle Lissabonin lentoasemalla;
 - d) yritysostokielto;
 - e) mainostamiskielto.
- i) Arviointi ydinliiketoimintaan kuulumattomien toimintojen luovutuksesta
- (277) Komissio toteaa, että Groundforce ja Cateringpor olivat voittoa tuottavia ja elinkelpoisia yrityksiä vuoteen 2019 asti. Näiden yritysten nykyiset vaikeudet johtuvat vain covid-19-kriisistä, joka on vaikuttanut kielteisesti koko ilmailualaan. Lisäksi komissio panee tyytyväisenä merkille, että TAP SGPS:n [...] omistaman osuuden arvoksi arvioidaan [...] miljoonaa euroa ja että mahdolliset sijoittajat ovat osoittaneet kiinnostusta [...] ostamista kohtaan. Tällainen sijoittajien kiinnostus viittaa siihen, että [...] myynti toimintaansa jatkavana yrityksenä ja sen jälkeinen kyseisen yrityksen rakenneuudistus ja elinkelpoisuuden palauttaminen ilmailumarkkinoiden elpessä on realistinen skenaario. Näistä syistä komissio katsoo, että TAP SGPS:n Cateringporista ja Groundforcesta omistamien osuuksien luovutus täyttää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 80 kohdan vaatimukset, sillä nämä kaksi yritystä, joilla on tällä hetkellä taloudellisia vaikeuksia covid-19-pandemian ilmailualalla aiheuttaman kriisin vuoksi, pystyvät kilpailemaan tehokkaasti pitkällä aikavälillä, jos liiketoimintaa harjoittaa sopiva ostaja, joka pystyy toteuttamaan niissä rakenneuudistuksen ja palauttamaan niiden pitkän aikavälin elinkelpoisuuden.

(278) Komissio katsoo myös, että TAP SGPS:n Cateringporista ja Groundforcesta omistamien osuukien luovutus on kilpailun vääristymistä rajoittava toimenpide. Tämän arvion perusteena on, että molemmat yritykset ovat vertikaalisesti integroituneita TAP SGPS -konserniin ja ne ovat sen tärkeimmät ateria- ja maahuolintapalvelujen tarjoajat. Cateringporin ja Groundforcen luovutus antaa siten muille yrityksille kuin TAP SGPS:lle mahdollisuuden kilpailla näiden yritysten markkinoilla ja täyttää TAP SGPS:n suuren palvelujen kysynnän. Näin ollen nämä luovutukset ovat päteviä kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä.

(279) Sitä vastoin komissio ei hyväksy M&E Brasilin luovutusta kilpailun vääristymistä rajoittavaksi toimenpiteeksi, koska kyseessä on jo pitkään tappiota tuottanut yritys, joka oli vaikeuksissa jo ennen covid-19-kriisiä (johdanto-osan 77 kappale). Tällaisen yrityksen luovutus on pikemminkin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 78 kohdan mukainen toimenpide pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi.

ii) Lentokaluston enimmäismäärää koskeva arviointi

(280) Yksi toimenpiteistä markkinaläsnäolon tai kapasiteetin vähentämiseksi on lentokalustolle vuoteen 2025 asti asetettava [90–100] ilma-aluksen enimmäismäärä. Tällainen enimmäismäärä merkitsee lentokaluston vähentämistä [...] ilma-aluksella verrattuna TAP Air Portugalin lentokaluston määrään vuonna 2019. Portugali on osoittanut, että enimmäismäärä rajoittaa tehokkaasti TAP Air Portugalin markkinaläsnäoloa, koska lokakuussa 2021 julkaistujen IATA:n ennusteiden ⁽⁷⁵⁾ perusskenaarion mukaan sillä ei ole käytössään riittävästi ilma-aluksia, jotta se täyttäisi liikennekysynnän täysin vuonna 2025. Tämän seurauksena tuensaajan markkinaläsnäolo vähenee sekä lentokaluston osalta ennen rakenneuudistusta että todennäköisen markkina-aseman osalta rakenneuudistuskauden lopussa. Lisäksi lentokaluston vähentäminen vastaa kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä, jotka komissio on katsonut riittäviksi lentoyhtiöiden rakenneuudistuksen yhteydessä ⁽⁷⁶⁾.

(281) Kun otetaan huomioon lentokaluston supistamisen suuruus ja kesto sekä sen tuensaajan toiminnalle asettamat rajoitukset, komissio katsoo, että lentokaluston [90–100] ilma-aluksen enimmäiskoko on pätevä toimenpide markkinaläsnäolon ja kapasiteetin vähentämiseksi.

iii) Arviointi sitoumuksesta siirtää lähtö- ja saapumisaikoja Lissabonin lentoasemalla

(282) Kuten pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 78 kohdassa muistutetaan, kilpailun vääristymistä rajoittavia toimenpiteitä olisi toteutettava erityisesti markkinoilla, joilla yrityksellä on rakenneuudistuksen jälkeen merkittävä markkina-asema. Kun otetaan huomioon, että TAP Air Portugalilla on merkittävä markkina-asema Lissabonin lentoasemalla ja se säilyttää sen rakenneuudistuksen jälkeenkin (ks. johdanto-osan 32 kappale), Portugali on ehdottanut erityistä rakenteellista toimenpidettä, jolla rajoitetaan Lissabonin lentoasemalle saapuville ja siltä lähteville matkustajalentoliikennepalveluille myönnettävän tuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä.

Lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä Lissabonin lentoasemalla koskevan sitoumuksen laajuus

(283) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 80 kohdan mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavat rakenteelliset toimenpiteet pitäisi yleensä toteuttaa myymällä toimintaansa jatkavia, elinkelpoisia ja itsenäisiä liiketoimintoja, jotka voivat kilpailla tehokkaasti pitkällä aikavälillä, jos sopiva ostaja harjoittaa liiketoimintaa.

(284) Portugali ehdotti 3 päivänä joulukuuta 2021 rakenteellista sitoumusta, jonka mukaan TAP Air Portugal siirtäisi lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 8 b artiklan nojalla sitoumusta hyödyntävälle taholle enintään 18 päivittäistä lähtö- ja saapumisaikaa Lissabonin lentoasemalla. Sitoumusta hyödyntävä taho hyväksytään toimitsijamiehen julkaiseman ehdotuspyynnön perusteella.

⁽⁷⁵⁾ Ks. alaviite 34.

⁽⁷⁶⁾ Komission päätös, tehty 7 päivänä maaliskuuta 2007 – Valtiontuki C 10/2006 (ex N 555/2005) – Cyprus Airways Public Ltd – Rakenneuudistussuunnitelma (EUVL L 49, 22.2.2008, s. 25), johdanto-osan 129–133 kappale; komission päätös, annettu 19 päivänä syyskuuta 2012, valtioneuvoston päätös SA.30908 (11/C) (ex N 176/10), jonka Tšekki on myöntänyt České aerolinie, a.s. -yritykselle (EUVL L 92, 3.4.2013, s. 16), johdanto-osan 139 kappale; komission päätös, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2012, valtioneuvoston päätös N:o SA.33015 (2012/C), jonka Malta aikoo myöntää Air Malta plc:lle (EUVL L 301, 30.10.2012, s. 29), johdanto-osan 130 kappale; komission päätös, annettu 26 päivänä heinäkuuta 2021, asiassa SA.63203 (2021/N) – Saksa – Rakenneuudistustuki Condorille (ei vielä julkaistu), johdanto-osan 145 kappale; komission päätös, annettu 11 päivänä joulukuuta 2020, asiassa SA 58463 (2020/N) – Rakenneuudistustuki Corsairille (EUVL C 41, 5.2.2021, s. 8), johdanto-osan 5 ja 34 kappale, 88 kappaleen b alakohta ja 93 kappale.

- (285) Lissabonin lentoasemaa koskevan rakenteellisen sitoumuksen päätarkoituksena on varmistaa, että TAP Air Portugal siirtää lähtö- ja saapumisaajat (oikeudet), joita kilpailija tarvitsee toiminnallisen tukikohdan perustamiseksi tai laajentamiseksi ruuhkautuneella lentoasemalla, jolla TAP Air Portugalilla on merkittävä markkina-asema (Lissabonin lentoasema), ja luodakseen edellytykset tehokkaan kilpailun ylläpitämiseksi pitkällä aikavälillä kyseisellä lentoasemalla ⁽⁷⁷⁾. Kuten jäljempänä selostetaan tarkemmin, komissio katsoo, että tällainen tavoite saavutetaan, koska rakenteellisessa sitoumuksessa yhdistyvät i) merkittävä määrä lähtö- ja saapumisaikoja (eli enintään 18 päivittäistä lähtö- ja saapumisaikaa), vaikka tällaista lähtö- ja saapumisaikojen määrää ei Lissabonin lentoasemalla yleensä ole saatavilla markkinoille pääsyä tai toiminnan laajentamista varten etenkin päivän vilkkaimpina aikoina tai vilkkaimpina viikkoina ⁽⁷⁸⁾, ja ii) lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä sitoumuksesta hyötyvälle taholle koskevat asianmukaiset ehdot (eli maksuton ja ehdoton siirto).
- (286) Komission perusteluissa ehdotukselle Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lähtö- ja saapumisaikojen jakamista Euroopan unionin lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä ⁽⁷⁹⁾ todetaan, että "[l]entoasemalla toimintansa aloittavan vahvan kilpailijan on saatava itselleen riittävä varanto lähtö- ja saapumisaikoja, jotta se voisi tosiasiallisesti kilpailla kyseisellä lentoasemalla määräävässä asemassa olevan liikenteenharjoittajan kanssa (joka on tavallisesti kansallinen lentoyhtiö)".
- (287) Lähtö- ja saapumisaikojen puute muodostaa merkittävän esteen markkinoille tulolle tai toiminnan laajentamiselle Euroopan vilkkaimmilla lentoasemilla ⁽⁸⁰⁾. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen mukaan lähtö- ja saapumisaajat ovat välttämättömiä lentoyhtiöiden toiminnan kannalta, koska ainoastaan lentoyhtiöillä, joilla on lähtö- ja saapumisaikoja, on oikeus käyttää koordinoitujen lentoasemien pitäjien tarjoamia lentoasemien infrastruktuuripalveluja ja siten liikennöidä reittejä kyseisille lentoasemille tai kyseisiltä lentoasemilta. Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen mukaan lähtö- ja saapumisaikoja voidaan vaihtaa tai siirtää lentoyhtiöiden välillä vain tietyissä erityisolosuhteissa edellyttäen, että lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattori nimenomaisesti vahvistaa ne lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen mukaisesti.
- (288) Näin ollen sitoumus, joka koskee lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä Lissabonin lentoasemalla, poistaa suurimman esteen TAP Air Portugalin kilpailijoiden markkinoille pääsyle ja toiminnan laajentamiselle tällä pahasti ruuhkautuneella lentoasemalla. Portugalin lähtö- ja saapumisaikojen koordinaattorilta (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) kerätyt tiedot osoittavat, että Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja koskevat pyynnöt ylittävät käytettävissä olevan kapasiteetin ⁽⁸¹⁾ ja että pyyntöihin lisälähtö- ja saapumisaajoista, joiden avulla toimintaa Lissabonin lentoasemalla voitaisiin lisätä merkittävästi, ei voida vastata yleisen lähtö- ja saapumisaikojen jakomenettelyn tavanomaisella toiminnalla, koska käyttämättömiä lähtö- ja saapumisaikoja ei ole riittävästi ja lähtö- ja saapumisaikojen pooli on jaettu hajanaisesti, mikä tekee vahvan kilpailijan toiminnan aloittamisesta epätodennäköistä.
- (289) Komissio katsoo, että tehokkain kilpailun vääristymistä rajoittava toimenpide on sitoumus, jonka mukaan TAP Air Portugal siirtää lähtö- ja saapumisaikoja tällä ruuhkautuneella lentoasemalla, jolla sillä on merkittävä markkina-asema, jotta kilpailijat voisivat perustaa sille tukikohdan tai laajentaa sitä. Lisäksi kun otetaan huomioon esimerkiksi ilmailualan kriisi, joka saattaa johtaa siihen, että muita siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen liikennöintiin tarvittavia omaisuuseriä (esimerkiksi ilma-aluksia) on saatavilla markkinoilla houkuttelevin ehdoin sitoumusten koko täytäntöönpanokauden ajan, keskittyminen TAP Air Portugalin tarjoaman paketin soveltamisalaan kuuluviin lähtö- ja saapumisaikoihin ei vaikuta sen elinkelpoisuuteen ja kilpailukykyyn ⁽⁸²⁾.
- (290) Lisäksi komissio toteaa Portugalin esittämän sitoumuksen olevan luonteeltaan rakenteellinen, kun otetaan huomioon, että kilpailevan lentoliikenteen harjoittajan tukikohdan perustaminen tai laajentaminen aiheuttaa rakenteellisia muutoksia Lissabonin lentoaseman kilpailuympäristöön.

⁽⁷⁷⁾ Komissio huomauttaa, että Lissabonin lentoasemalla on pulaa ilma-alusten paikoitusalueista, minkä vuoksi asiasta on annettu paikallinen sääntö (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). Portugalin viranomaiset vahvistivat 1 päivänä joulukuuta 2021 Lissabonin lentoaseman pitäjän ilmoittaneen niille, että sitoumuksesta hyötyvällä taholla olisi mahdollisuus käyttää lentoasemainfrastruktuuria (pysäköintialueet mukaan luettuina).

⁽⁷⁸⁾ NAV Portugalin mukaan esimerkiksi [...].

⁽⁷⁹⁾ KOM(2011) 827 lopullinen, 1.12.2011.

⁽⁸⁰⁾ Ks. esimerkiksi asia SA.57153 – Saksa – Covid-19-tuki Lufthansalle, johdanto-osan 224 kappale.

⁽⁸¹⁾ NAV Portugalin mukaan esimerkiksi kaikkien Lissabonin lentoasemalla toimivien lentoyhtiöiden alun perin IATA:n kesäkaudelle 2020 esittämät pyynnöt koskivat 167 264:ää lähtö- ja saapumisaikaa, mutta kauden alussa niille jaettiin 121 331 lähtö- ja saapumisaikaa.

⁽⁸²⁾ Komissio on hyväksynyt sulautuma- ja kilpailuasioita koskevassa päätöskäytännössään muita sitoumuksia (esimerkiksi tuottojen ositusta koskevia sopimuksia tai pääsyn kanta-asiakasohjelmiin), joilla pyritään poistamaan tietyt markkinoille pääsyä tai toiminnan laajentamista tietyillä reiteillä haittaavat esteet, kuten syöttöliikenteen tai liikematkustajien (jotka ovat usein kanta-asiakasohjelmien jäseniä) puute. Käsiteltävänä olevassa asiassa kyseinen este koostuu siitä, että lentoaseman ruuhkautuneeseen infrastruktuuriin ei ole pääsyä, ja tämä voidaan korjata tehokkaasti ainoastaan siirtämällä lähtö- ja saapumisaikoja.

- (291) Edellä esitetyn perusteella komissio päätelee, että lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä koskeva sitoumus on asianmukainen toimenpide kilpailun vääristymisen minimoimiseksi, koska se mahdollistaa rakenteellisen kilpailun TAP Air Portugalin kanssa Lissabonin lentoasemalle, jolla TAP Air Portugalilla on merkittävä markkina-asema, saapuvien ja siltä lähtevien matkustajalentoliikenteen palvelujen tarjoamisessa.
- (292) Lisäksi komissio katsoo, että 18 lähtö- ja saapumisaikaa päivässä riittää, jotta sitoumuksesta hyötyvä taho voi aloittaa toimintansa tai laajentaa sitä kannattavasti Lissabonin lentoasemalla esimerkiksi sijoittamalla sille kolme ilma-alusta ja liikennöimällä kullakin niistä kolme rotaatiota päivässä ⁽⁸³⁾. Jos sitoumuksesta hyötyvä taho on kaukoliikenteen harjoittaja, 18 lähtö- ja saapumisaikaa päivässä antaisi sille mahdollisuuden sijoittaa lentoasemalle enemmän ilma-aluksia tai saada lähtö- ja saapumisaikoja, joita tarvitaan syöttölentojen liikennöintiin. Koska lähtö- ja saapumisaikat eivät liity mihinkään tiettyyn reittiin, lentoyhtiöt voivat käyttää niitä liiketoimintasuunnitelmansa mukaisesti (eli millä tahansa valitsemallaan reitillä). Näin sitoumuksesta hyötyvä taho voi saavuttaa mittakaavaetuja ja kilpailla tehokkaammin TAP Air Portugalin kanssa. Komissio toteaa tältä osin, että jos jompikumpi TAP Air Portugalin kahdesta kilpailijasta, jotka ovat sijoittaneet eniten ilma-aluksia Lissabonin lentoasemalle (Ryanair ja easyJet), sijoittaisi sille vielä kolme ilma-alusta lisää, jo tämä lisäisi niiden sijoittamaa lentokalustoa yli 40 prosenttia, mikä lisäisi merkittävästi tehokasta kilpailua Lissabonin lentoasemalla.
- (293) Komissio päätelee näin ollen, että rakenteellisen sitoumuksen nojalla siirrettävän lähtö- ja saapumisaikapaketin koko on asianmukainen ja tehokas Lissabonin lentoasemalla vallitsevan kilpailun vahvistamiseksi, koska se mahdollistaa uuden kilpailijan tosiasiallisen markkinoille pääsyn tai lentoasemalla jo toimivan kilpailijan toiminnan laajentamisen.
- (294) Komissio katsoo lopuksi, että lähtö- ja saapumisaikojen siirtäminen TAP Air Portugalilta sitoumusta hyödyntävälle taholle lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 8 b artiklan perusteella Portugalin ehdottaman sitoumuksen mukaisesti on sekä oikeudellisesti että toiminnallisesti asianmukaista.
- (295) Lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 8 b artiklan mukaan lähtö- ja saapumisaikoja voidaan laillisesti siirtää tietyissä tilanteissa ilman, että alkuperäiselle lähtö- ja saapumisaikojen haltijalle maksetaan rahallista korvausta. Tällaisiin tilanteisiin kuuluvat muun muassa lähtö- ja saapumisaikat, jotka on siirretty osana asianomaisen jäsenvaltion lopullisessa valtiontukipäätöksessä tarjottavia sitoumuksia. Tällaisessa tapauksessa voidaan katsoa, että lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä edellytetään unionin lainsäädännössä. Sen lentoyhtiön näkökulmasta, jonka on siirrettävä lähtö- ja saapumisaikoja tai jolle annetaan määräyksiä niiden käytöstä, jäsenvaltion sitoumus tai sille asetettu ehto on tosiasiallisesti jäsenvaltiota sitova, koska lentoyhtiö voi saada sisämarkkinoille soveltuvaa valtiontukea vain, jos sitoumusta tai ehtoa noudatetaan ⁽⁸⁴⁾.
- (296) Toiminnallisesta näkökulmasta lähtö- ja saapumisaikat siirrettäisiin maksutta ja ehdoitta, jolloin sitoumusta hyödyntävä taho voisi valita lähtö- ja saapumisaikat, jotka parhaiten sopivat sen uuteen tai laajennettuun toimintaan Lissabonin lentoasemalla, ja käyttää siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja joustavasti millä tahansa Lissabonin lentoasemalle saapuvalla tai siltä lähtevällä reitillä. Lähtö- ja saapumisaikojen siirtäminen ilman käyttöä koskevia ehtoja mahdollistaa siten sen, että sitoumusta hyödyntävä taho voi i) jakaa siirretyt lähtö- ja saapumisaikat liiketoimintamallinsa mukaisesti ja varmistaa siten kestävämmän kasvun, ii) jakaa lähtö- ja saapumisaikat siten, että mittakaava- ja tiheydet maksimoidaan, ja iii) mukautua kysynnän kehitykseen, jos alun perin suunnitelluilla reiteillä tarjottavat palvelut eivät ole enää kannattavia, mikä on erittäin tärkeää aikana, jolloin matkustajalentoliikenteen palvelujen kysyntä on hyvin epävakaata.

⁽⁸³⁾ Ryanairin ja easyJetin Lissabonin lentoasemalle vuonna 2019 sijoittamien yhdeksän ilma-aluksen eräänä maanantaina elokuussa 2019 käyttämien Lissabonin lähtö- ja saapumisaikojen profiilin perusteella Portugali arvioi, että niiden kukin lentoasemalle sijoitettu ilma-alus käyttää keskimäärin 5,55 lähtö- ja saapumisaikaa päivässä. TAP:n lentoasemalle sijoittamat ilma-alukset käyttäisivät keskimäärin huomattavasti vähemmän lähtö- ja saapumisaikoja päivässä.

⁽⁸⁴⁾ Vaikka lähtö- ja saapumisaikoja koskevan asetuksen 8 b artiklassa ei nimenomaisesti mainita valtiontukisääntöjä – siinä mainitaan yrityskeskittymiä ja kilpailunrajoituksia koskevat säännöt –, 8 b artiklan voidaan katsoa kattavan valtiontukisäännöt. Asetuksen 8 b artikla kattaa unionin lainsäädännön nojalla tapahtuvan lähtö- ja saapumisaikojen rajoittamisen ja poistamisen (ensimmäinen virke) ja niihin sisältyvät kansallisen kilpailulainsäädännön, SEUT-sopimuksen 101 ja 102 artiklan sekä sulautuma-asetuksen soveltamisesta johtuvat toimet (toinen virke), mutta ne eivät rajoitu näihin tapauksiin, kuten 8 b artiklan 1 kohdan ensimmäinen virke ja lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta 21 päivänä huhtikuuta 2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 793/2004 johdanto-osan 17 kappale ("Epätietoisuuden välttämiseksi olisi tarkennettava, että tämän asetuksen säännöksiä sovelletaan rajoittamatta kuitenkaan perustamis-sopimuksen kilpailusääntöjen ja erityisesti sen 81 ja 82 artiklan sekä yrityskeskittymien valvonnasta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 soveltamista") osoittavat. Valtiontukisäännöt sisältyvät perussopimuksen kilpailua koskevaan lukuun, ja 8 b artiklan 1 kohdan ensimmäisen virkkeen kirjaimellisen tulkinnan ja koko säännöksen teleologisen tulkinnan (edellä olevan johdanto-osan 17 kappaleen valossa) mukaisesti voidaan katsoa, että lähtö- ja saapumisaikojen siirto voi kuulua kyseisen säännöksen soveltamisalaan, jos se johtuu valtiontukipäätöksessä esitetyistä viranomaisen vaatimuksista.

- (297) Komissio myöntää, että saattaa vaikuttaa siltä, että sitoumusta hyödyntävän tahon tekemää lähtö- ja saapumisaikojen valintaa rajoittavat kaksi suojatoimenpidettä, joiden tarkoituksena on suojella TAP Air Portugalin säteittäiseen reittiverkkoon perustuvaa toimintaa Lissabonin lentoasemalla: i) ennen klo 8.00 paikallista aikaa ja ennen klo 20.00 paikallista aikaa siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen enimmäismäärä ja ii) 20 tai 60 minuutin aikaikkuna, jonka sisällä TAP Air Portugalin on siirrettävä lähtö- ja saapumisaajat (ks. johdanto-osan 84 ja 85 kappale). Komissio katsoo kuitenkin, että nämä suojatoimenpiteet eivät olennaisesti rajoita sitoumusta hyödyntävän tahon mahdollisuuksia saada asianmukaiset lähtö- ja saapumisaajat ja kilpailla tehokkaasti TAP Air Portugalin kanssa korjaustoimenpiteen nojalla saamiensa lähtö- ja saapumisaikojen avulla. Tiettyyn vuorokaudenaikaan sijoitettujen lähtö- ja saapumisaikojen enimmäismäärien osalta komissio on käyttänyt Portugalin toimittamia tietoja varmistaakseen, että enimmäismäärät ovat yhteensopivia lentoasemalle sijoitettujen ilma-alusten tavanomaisten rotaatioiden kanssa tai että, jos näin ei ole, enimmäismääriä ei sovelleta. Esimerkiksi ennen klo 20.00 paikallista aikaa siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen enimmäismäärää ei sovelleta sellaisiin lentoasemalle sijoitettuihin ilma-aluksiin, jotka käyttävät lähtö- ja saapumisaikoja kaukolentojen liikennöintiin, jotta voidaan ottaa huomioon niiden lentoliikenteen harjoittajien lähtö- ja saapumisaikoja koskevat pyynnöt, joiden lennot lähtevät Lissabonin lentoasemalta iltapäivällä ja kestävät yön yli. Aikaikkunan osalta sitoumukseen sisältyy määräys, jolla varmistetaan, että TAP Air Portugal ei voi käyttää harkintavaltaansa sitoumusta hyödyntävän tahon tehokkaan toiminnan vahingoksi ⁽⁸⁵⁾.
- (298) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että 18:n lähtö- ja saapumisaajan pakettin siirto täyttää luovutettujen liiketoimintojen elinkelpoisuuden ja houkuttelevuuden edellytykset sekä Lissabonin lentoasemalla harjoitettavan tehokkaan kilpailun rakenteellisen vahvistamisen edellytykset.

Lähtö- ja saapumisaikojen siirtämistä Lissabonin lentoasemalla koskevan sitoumuksen kesto

- (299) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 78 kohdan mukaan liiketoimintojen luovutus kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi olisi suoritettava ilman aiheutonta viivytystä ottaen huomioon luovutettavien omaisuusserien tyypit ja luovutuksen mahdolliset esteet ja joka tapauksessa rakenneuudistussuunnitelman voimassaolon aikana.
- (300) Portugalin toimittaman sitoumuksen mukaan lähtö- ja saapumisaikoja tarjotaan mahdollisille sitoumusta hyödyntäville tahoille rakenneuudistuskauden loppuun saakka eli siihen asti, kunnes komissio hyväksyy sitoumusta hyödyntävän tahon, tai vuoden 2025 loppuun asti (ks. johdanto-osan 27 kappale) sen mukaan, kumpi ajankohta on aikaisempi. Lisäksi asiaa koskeva ehdotuspyyntö julkaistaan riittävän ajoissa ennen kunkin IATA:n kauden yleisen lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettelyn aloittamista, kunnes sitoumusta hyödyntävä taho on hyväksytty. Toisin sanoen ehdotuspyyntö julkaistaan ennen kunkin IATA:n kauden alkua IATA:n talvikaudesta 2022–2023 ⁽⁸⁶⁾ vuoteen 2025 asti, paitsi jos TAP Air Portugal siirtää lähtö- ja saapumisaikoja komission hyväksymälle sitoumusta hyödyntävälle taholle ennen kyseistä päättymisajankohtaa.
- (301) Komissio katsoo, että NAV Portugalin toimittamat tiedot lentoyhtiöiden esittämistä Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja koskevista pyynnöistä viittaavat vahvasti siihen, että epäsuotuisista markkinaolosuhteista huolimatta kilpailijat olisivat halukkaita ottamaan käyttöön enemmän lähtö- ja saapumisaikoja ja aloittamaan toiminnan tai laajentamaan sitä Lissabonin lentoasemalla. Tästä syystä komissio pitää todennäköisenä, että lähtö- ja saapumisaajat siirretään sitoumusta hyödyntävälle taholle ennen rakenneuudistuskauden päättymistä. Joka tapauksessa kyseisen aikajänteen odotetaan olevan riittävän pitkä, jotta matkustajalentoliikenne voi toipua covid-19-kriisistä ja palata kriisiä edeltäneelle tasolle.
- (302) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella komissio katsoo, että sitoumuksen kesto on riittävä.

Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikoja koskevaa sitoumusta hyödyntävän tahon kelpoisuusperusteet

- (303) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 80 kohdan mukaan myytävän liiketoiminnon ostajan olisi varmistettava, että kyseinen liiketoiminto voi kilpailla tehokkaasti pitkällä aikavälillä.
- (304) Jotta mahdollinen sitoumusta hyödyntävä taho voi saada lähtö- ja saapumisaajat, sen on Portugalin esittämän sitoumuksen mukaan täytettävä seuraavat ehdot:
- a) Sen oltava lentoliikenteen harjoittaja, jolla on jonkin EU:n tai ETA:n jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa.

⁽⁸⁵⁾ Tämän määräyksen mukaan saapumis- ja lähtöaikojen on oltava sellaiset, että ne mahdollistavat mahdollisuuksien mukaan sitoumusta hyödyntävän tahon ilma-alusten kohtuullisen rotaation ottaen huomioon mahdollisen sitoumusta hyödyntävän tahon liiketoimintamallin ja ilma-alusten käyttöä koskevat rajoitukset.

⁽⁸⁶⁾ IATA:n talvikausi 2022–2023 on ensimmäinen IATA:n kausi, jota koskeva yleinen lähtö- ja saapumisaikojen jakamismenettely ei ole alkanut tämän päätöksen hyväksymispäivänä.

- b) Sen on oltava riippumaton TAP Air Portugalista ja erillinen siitä.
- c) Siihen ei sovelleta kilpailua koskevia korjaustoimenpiteitä, jos se on saanut yli 250 miljoonan euron arvoisen covid-19:ään liittyvän pääomitusinstrumentin ⁽⁸⁷⁾.
- d) Sen on sitouduttava liikennöimään kaikilla korjaustoimenpiteellä siirrettyjen lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle sijoitetuilla ilma-aluksilla rakenneuudistussuunnitelman loppuun asti. Mahdolliset sitoumista hyödyntävät tahot ilmoittavat ehdotuksissaan niiden ilma-alusten määrän, jotka on tarkoitus sijoittaa Lissabonin lentoasemalle korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaikojen avulla. Tätä varten mahdollisen sitoumista hyödyntävän tahon on sitouduttava noudattamaan sovellettavaa EU:n ja kansallista työolainsäädäntöä siten kuin EU:n tuomioistuimet ovat sitä tulkinneet (ks. esimerkiksi tuomio asiassa Nogueira, yhdistetyt asiat C-168/16 ja C-169/16).
- (305) Liikennelupaa koskeva kelpoisuusperuste on välttämätön sen varmistamiseksi, että sitoumista hyödyntävä taho kykenee liikennöimään rajoituksetta kotimaan ja EU:n tai ETA:n sisäisillä lennoilla ja varmistaa näin yhteydet Lissabonin lentoasemalla, mikä on komission keskeinen arviointiperuste.
- (306) Riippumattomuutta ja erillisyyttä koskeva kelpoisuusperuste on välttämätön sen varmistamiseksi, että sitoumista hyödyntävä taho kilpailee tehokkaasti TAP Air Portugalin kanssa.
- (307) Suuren pääomankorotustuen saaneiden tuensaajien, joihin sovelletaan kilpailua koskevia korjaustoimenpiteitä, poissulkemista koskeva peruste on välttämätön sen estämiseksi, että yritykset, joihin on sovellettu tilapäisten puitteiden 72 kohdassa tarkoitettuja tasapuolisten toimintaedellytysten palauttamiseen tähtääviä lisätoimenpiteitä, voisivat saada kilpailuedun samankaltaisista kilpailun vääristymistä rajoittavista rakenteellisista toimenpiteistä ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Viimeinen, Lissabonin lentoasemalle sijoitettuja ilma-aluksia koskeva kelpoisuusperuste on tarpeen tehokkaan kilpailun ja siten näiden sitoumusten tehokkuuden varmistamiseksi. Lisäksi se tukee elinkelpoisen kilpailijan markkinoille pääsyä tai toiminnan laajentamista Lissabonin lentoasemalla ja luo TAP Air Portugalin kohdistuvaa kilpailua Lissabonin lentoasemalle saapuvilla tai siltä lähtevillä reiteillä.
- (309) Komissio toteaa, että Lissabonin lentoasemalle sijoitettuja ilma-aluksia koskevaa kelpoisuusperustetta täydennetään kahdella sitoumukseen sisältyvällä määräyksellä, joilla pyritään maksimoimaan korjaustoimenpiteellä siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle sijoitettavien ilma-alusten määrä. Ensimmäinen määräys koskee ennen klo 8.00 paikallista aikaa siirrettävien, kaupallisesti erittäin arvokkaiden lähtö- ja saapumisaikojen kytkemistä lentoasemalle sijoitettavien ilma-alusten määrään. Toinen määräys koostuu paremmuusjärjestystä koskevista kriteereistä, joilla kannustetaan sitoumista hyödyntäviä tahoja sijoittamaan ilma-aluksia Lissabonin lentoasemalle korjaustoimenpiteellä siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen avulla. Jos saadaan kilpailevia ehdotuksia, komissio asettaa alenevassa järjestyksessä etusijalle mahdollisten sitoumista hyödyntävien tahojen esittämät ehdotukset, joiden mukaan i) korjaustoimenpiteellä siirrettyjä lähtö- ja saapumisaikoja käyttävien ilma-alusten istuinkapasiteetti on suurin toiminnan aloittamisesta rakenneuudistussuunnitelman päättämiseen asti ja ii) sitoumista hyödyntävä taho liikennöi suurimpaan määrään kohteita sellaisilla suorilla lennoilla, jotka lennetään korjaustoimenpiteellä siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen avulla lentokentälle sijoitetuilla ilma-aluksilla, toiminnan alkamisesta rakenneuudistussuunnitelman päättämiseen asti (suorat yhteydet ottamatta huomioon lentojen tiheyttä).
- (310) Komissio päättää edellä esitetyistä syistä, että mahdollisten sitoumista hyödyntävien tahojen kelpoisuusperusteet ovat asianmukaiset, koska i) niiden avulla riittävä määrä lentoyhtiöitä, jotka saattavat olla kiinnostuneita käytettävissä olevista lähtö- ja saapumisaajoista, voi osallistua ehdotuspyyntöön ja ii) niillä varmistetaan oikeasuhteiset vaatimukset lähtö- ja saapumisaikojen saamiseksi, mikä helpottaa toimenpiteiden käynnistämistä tehokkaan kilpailun säilyttämiseksi.

Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen siirron vaikutus TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palauttamista koskeviin näkyymiin

- (311) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 92 kohdan mukaan kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet eivät saisi vaarantaa tuensaajan mahdollisuuksia palauttaa elinkelpoisuutensa. Näin voi käydä esimerkiksi silloin, kun toimenpide on hyvin kallis toteuttaa tai kun jäsenvaltion asianmukaisesti perustelemassa poikkeustapauksessa toimenpiteet vähentäisivät tuensaajan toimintaa siinä määrin, että sen elinkelpoisuuden palauttaminen olisi vaarassa. Kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet eivät myöskään saisi olla haitaksi kuluttajille eivätkä kilpailulle.

⁽⁸⁷⁾ Tämän kriteerin perusteella mahdolliset sitoumista hyödyntävät tahot, jotka täyttävät kumulatiivisesti seuraavat kaksi ehtoa, eivät ole hyväksyttäviä: i) ne ovat hyötynneet yli 250 miljoonan euron arvoisesta covid-19:ään liittyvästä pääomitusinstrumentista ja ii) niihin sovelletaan tilapäisten puitteiden 72 kohtaa sovellettaessa lisätoimenpiteitä tehokkaan kilpailun säilyttämiseksi merkityksellisillä markkinoilla, joilla niillä on huomattava markkinavoima.

⁽⁸⁸⁾ Koska sellaisten mahdollisten sitoumista hyödyntävien tahojen määrän, joihin sovelletaan tilapäisten puitteiden mukaisia kilpailua koskevia korjaustoimenpiteitä, odotetaan olevan rajallinen, poissulkemisperuste ei heikennä Lissabonin lentoaseman lähtö- ja saapumisaikojen siirtoa koskevan sitoumuksen tehokkuutta.

- (312) Tässä yhteydessä komissio on arvioinut, missä määrin 18 päivittäisen lähtö- ja saapumisajan siirto Lissabonin lentoasemalla i) vähentäisi TAP Air Portugalin toimintaa, kun otetaan huomioon sen säteittäiseen reittiverkkoon perustuva liiketoimintamalli lentoasemalla, ja ii) vaikuttaisi TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palautumiseen rakenneuudistuskauden lopussa (vuonna 2025).
- (313) Komissio toteaa 18 päivittäisen lähtö- ja saapumisajan siirron operatiivisesta vaikutuksesta, että Portugalin ehdottama sitoumus on laadittu ottaen huomioon TAP Air Portugalin pitkän aikavälin Atlantin ylittäviä lentoja koskeva strateginen ja keskuslentoasemaan perustuva malli. Sitoumus sisältää erityisesti kaksi toimenpidettä, joilla vältetään siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen keskittyminen aikoihin, jotka ovat olennaisen tärkeitä Lissabonin keskuslentoaseman kannalta (pääasiassa aamupäivä) mutta jotka eivät ole kriittisiä muiden kuin keskuslentoasema-toimintojen kannalta. Ensimmäisellä toimenpiteellä rajoitetaan kolmeen vuorokaudenaikaan sijoittuvien siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen määrää. TAP Air Portugal ei ole velvollinen siirtämään i) useampaa kuin yhtä lähtö- ja saapumisaikaa ennen klo 8.00 (paikallista aikaa) kutakin sitoumusta hyödyntävän tahon Lissabonin lentoasemalle korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaikojen avulla sijoittamaa ilma-alusta kohden, ii) enempää kuin puolta kaikista korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaajoista ennen klo 12.00 (paikallista aikaa) eikä iii) useampia lähtö- ja saapumisaikoja ennen klo 20.00 (paikallista aikaa) kuin korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaikojen kokonaismäärä vähennettynä yhdellä lähtö- ja saapumisajalla kutakin sitoumusta hyödyntävän tahon korjaustoimenpiteellä siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen avulla Lissabonin lentoasemalle lyhyiden lentojen liikennöintiä varten sijoittamaa ilma-alusta kohden. Toisella toimenpiteellä TAP Air Portugalille annetaan jonkin verran joustovaraa siirrettävien lähtö- ja saapumisaikojen tarkkojen aikojen suhteen edellyttäen, että pyydettyihin aikoihin tehty mukautus ei vaikuta kielteisesti sitoumusta hyödyntävän tahon suunnittelemiin toimintoihin ja siten sitoumuksella aikaan saadun kilpailun tehokkuuteen. TAP Air Portugalin siirtämien lähtö- ja saapumisaikojen on vastattava sitoumusta hyödyntävän tahon pyytämiä lähtö- ja saapumisaikoja lyhyiden lentojen osalta +/- 20 minuutin tarkkuudella ja kaukolentojen osalta +/- 60 minuutin tarkkuudella, paitsi jos TAP Air Portugalilla ei ole lähtö- ja saapumisaikoja kyseisessä aikaikkunassa. Komissio toteaa, että näiden kahden toimenpiteen lisäksi mahdollisia sitoumusta hyödyntäviä tahoja kannustetaan käyttämään korjaustoimenpiteen lähtö- ja saapumisaikoja lentokentälle sijoitetuilla ilma-aluksilla suoritettavassa liikennöinnissä, mikä vähentää entisestään sellaisten pyyntöjen riskiä, joissa pyydetyt lähtö- ja saapumisajat keskittyvät rajalliseen määrään aamupäivän tunteja.
- (314) Näin ollen Portugalin ehdottama sitoumus sisältää määräyksiä, joilla lievennetään asianmukaisesti riskiä siitä, että lähtö- ja saapumisaikojen siirto haittaisi TAP Air Portugalin reittiverkkoa ja Lissabonin keskusyhteyksien edistämistä, rajoittamatta kuitenkaan perusteettomasti sitoumusta hyödyntävän tahon toimintaa.
- (315) Komissio on arvioinut 18 päivittäisen lähtö- ja saapumisajan siirrosta aiheutuvien taloudellisten vaikutusten osalta, palautuisiko TAP Air Portugalin elinkelpoisuus rakenneuudistuksen päättyessä pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 52 kohdan mukaisesti ⁽⁸⁹⁾ epäsuotuisassa skenaariossa, jossa TAP Air Portugalin lähtö- ja saapumisaikojen siirron jälkeinen toiminta supistuisi rakenteellisesti ilmoitettuun rakenneuudistussuunnitelmaan verrattuna. Tässä arvioissa komissio on tukeutunut Portugalin osana herkkyyksianalyysia esittämiin vuoden 2025 rahoitusennusteisiin, joita on mukautettu 18:n lähtö- ja saapumisajan siirron aiheuttamaan tulojen ⁽⁹⁰⁾, käyttökatteen ja nettotulojen arvioidun vähenemisen huomioon ottamiseksi.
- (316) Komissio on soveltanut elinkelpoisuuden palauttamista koskevia vakiotestejä, jotka perustuvat sijoitetun pääoman tuoton (ROCE), oman pääoman tuoton (RoE), velkaantumisen ja luottokelpoisuuden indikaattoreihin. Tämän perusteella ja kuten jäljempänä taulukossa 3 esitetään, komissio totesi, että rakenneuudistuskauden lopussa TAP Air Portugal
- a) tuottaisi sijoitetun pääoman tuoton, joka ylittää hieman lisäpääoman ja velan hankinnan aiheuttamat (vaihtoehto-)kustannukset (testi 1);
 - b) tuottaisi osakkeenomistajille tuoton, joka ylittää lisäpääoman ja velan hankinnan aiheuttamat (vaihtoehto-)kustannukset (testi 2);
 - c) on palauttanut (positiivisen) oman pääomansa ja saavuttanut nykyistä vaikeuksissa olevan yrityksen velka-asemaa paljon paremman velka-aseman (testi 3); ja
 - d) on saanut luottoluokituksen, joka mahdollistaa pääsyn pääomamarkkinoille ilman valtiontukea (takaus) (testi 4).

⁽⁸⁹⁾ Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 52 kohdan mukaan pitkän aikavälin elinkelpoisuus on saavutettu, kun yritykselle jää asianmukainen pääoman tuotto ja se voi kilpailla markkinoilla omin voimin.

⁽⁹⁰⁾ Lähtö- ja saapumisaikojen siirron aiheuttama tulojen väheneminen vastaa tulovajetta, joka aiheutuu siitä, että lyhyen matkan lentoja liikennöidään vähemmän kuin ilman lähtö- ja saapumisaikojen siirtoa. Koska TAP Air Portugalin liikennöimät lyhyen matkan lennot toimivat myös sen maailmanlaajuisen reittiverkon syöttöliikenteenä, tulojen väheneminen kattaa sekä lyhyen matkan lentojen matkustajien tuottamien suorien tulojen että lyhyen matkan lennoilta kaukolentoille vaihtavien matkustajien tuottamien tulojen menetyksen.

Taulukko 3

18:n lähtö- ja saapumisajan siirron vaikutus TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palauttamiseen

2025	Rakenneuudistussuunnitelma Ei lähtö- ja saapumisaikojen siirtoa	Herkkyysanalyysi 18:n lähtö- ja saapumisajan siirto
Elinkelpoisuustesti 1: ROCE > WACC 7,5–8 %; testi 2: RoE > oman pääoman kustannus 10,5–11 %		
ROCE (= (1–21 %) × EBIT / sijoitettu pääoma)	(...)	(...)
RoE (= nettotulos / oma pääoma)	(...)	(...)
Velkaantuneisuus ja luottokelpoisuus: vaikeuksissa olevan yrityksen testi 3, jos EBITDA/korko < 1 ja velka / oma pääoma > 7,5; testi 4: velka/EBITDA < 3–3,5		
nettovelka / oma pääoma	(...)	(...)
EBITDA/korkokulut	(...)	(...)
nettovelka/EBITDA	(...)	(...)

- (317) Komission testien mukaan TAP Air Portugal ei myöskään tarvitsisi lisätukea epäsuotuisammassa skenaarioissa (herkkyystekijät) (nettotulos on esimerkiksi edelleen positiivinen ja yrityksen mahdollisuudet päästä rahoitusmarkkinoille on edelleen todistettu).
- (318) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo, että sitoumus 18:n lähtö- ja saapumisajan siirtämisestä Lissabonin lentoasemalla ei vaaranna TAP Air Portugalin elinkelpoisuuden palauttamista.
- (319) Toisaalta komissio on tietoinen siitä, että TAP Air Portugalin käyttökate olisi rakenneuudistuskauden lopussa positiivinen mutta kuitenkin suhteellisen alhainen (noin [...] % vuonna 2025). Lisäksi sen velkaantumistaset pääomapohjan perusteella mitattuna olisi [...]. Herkkyyshanalyysi perustuu stressikausien markkinaolosuhteisiin, kuten polttoainekustannusten nousuun ja inflatioon, mutta siinä ei oteta huomioon TAP:n elinkelpoisuuteen kohdistuvia vaikutuksia, jotka johtuvat esimerkiksi pandemian aiheuttamista odottamattomista voimakkaista kysyntähäiriöistä. Kun otetaan huomioon, että TAP Air Portugalin toiminnan supistaminen rakenneuudistuksen yhteydessä toteutetun supistamisen lisäksi vaikuttaisi suhteettomasti TAP Air Portugalin nettotuloihin, yli 18:n lähtö- ja saapumisajan siirtäminen saattaa vaarantaa sen elinkelpoisuuden palauttamisen kaikkein epäedullisimmissa markkinaolosuhteissa.

Päätelmä lähtö- ja saapumisaikojen siirtämisestä Lissabonin lentoasemalla koskevasta sitoumuksesta

- (320) Edellä esitetyn perusteella komissio päättää, että Portugalin ehdottama sitoumus kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi Lissabonin lentoasemalla, jolla TAP Air Portugalilla on rakenneuudistuksen jälkeen merkittävä markkina-asema, on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa vahvistettujen hyväksymisedellytysten mukainen, ja se pannaan täytäntöön niiden mukaisesti.

iv) Yritystokiellon ja mainostamiskiellon arviointi

- (321) Toimintaa säätelevien toimenpiteiden osalta Portugali sitoutuu seuraaviin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 84 kohdassa mainittuihin toimenpiteisiin: i) tuensaaaja pidättäytyy hankkimasta yritysten osakkeita rakenneuudistuksen aikana, paitsi jos se on välttämätöntä tuensaaajan pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi ja komissio hyväksyy sen, ja ii) tuensaaaja pidättäytyy valtiontuen esittämisestä kilpailuetuna, kun se markkinoi tavaroitaan ja palvelujaan (johdanto-osan 98 kappale). Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 83 kohdan mukaisesti näillä toimenpiteillä varmistetaan, että ”tuki käytetään ainoastaan rahoittamaan yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen ja että sitä ei käytetä väärin vakavien ja jatkuvien markkinarakenteen vääristymien pitkittämiseen tai tuensaaajan suojaamiseen terveeltä kilpailulta”.
- (322) Näin ollen komissio katsoo, että kilpailun rajoittamista estävät toimenpiteet ovat asianmukaisia rakenneuudistustuen kielteisten vaikutusten vähentämiseksi.

6.4.2.7 Avoimuus

- (323) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdan g alakohdan mukaan jäsenvaltioilla, komissiolla, talouden toimijoilla ja kansalaisilla on oltava mahdollisuus saada helposti käyttöönsä kaikki tarvittavat säädökset ja muut myönnettyä tukea koskevat tarpeelliset tiedot. Tämä tarkoittaa, että Portugalin on noudatettava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 96 kohdassa vahvistettuja avoimuutta koskevia säännöksiä. Komissio panee merkille, että Portugali julkaisee asiaa koskevat tiedot seuraavalla verkkosivustolla:

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

6.5 Päätelmä tuen soveltuvuudesta sisämarkkinoille

- (324) Neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾ 9 artiklan 6 kohdan mukaan muodollisen tutkintamenettelyn päättämistä koskevat päätökset tehdään heti, kun ilmoitetun toimenpiteen soveltuvuutta sisämarkkinoille koskevia epäilyjä ei enää ole.
- (325) Edellä esitetyn perusteella komissio päättää, että sen aloittamispäätöksessä esittämiä epäilyjä ei enää ole ja että rakenneuudistustuen kielteiset vaikutukset lentoliikennealaan ovat vähäiset etenkin, kun otetaan huomioon kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet, joiden täytäntöönpano Portugalin olisi varmistettava. Näin ollen rakenneuudistustuen myönteiset vaikutukset Portugalin yhteydet takaavan lentoliikenteen muodostaman taloudellisen toiminnan ja siitä hyötyvän matkailualan liittämisä toimintojen kehitykseen ovat – edellyttäen, että Portugali varmistaa rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon – suuremmat kuin jäljellä olevat kilpailuun ja kauppaan kohdistuvat kielteiset vaikutukset, jotka eivät näin ollen haittaa kilpailua ja kauppaa yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla. Tästä syystä Portugalin antamat sitoumukset olisi vahvistettava tuen sisämarkkinoille soveltuvuuden edellytyksinä.
- (326) Komissio päättää kokonaisarvioinnissaan näin ollen, että rakenneuudistustuki on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen, koska se edistää lentoliikenteen ja siihen liittyvän toiminnan kehitystä eikä vääristä kilpailua yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (327) Komissio pitää välttämättömänä, että Portugali toimittaa kertomuksia rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta säännöllisesti kuuden kuukauden välein rakenneuudistuskauden loppuun saakka. Kertomuksissa tehdään selkoa erityisesti Portugalin myöntämän rahoituksen maksamispäivämääristä ja tuensaajan omasta rahoitusosuudesta, TAP Air Portugalin lentokaluston ilma-alusten ja kapasiteetin kehityksestä, mahdollisista poikkeamista rakenneuudistussuunnitelman taloudellisista tai toiminnallisista kehityspoluista rakenneuudistustoimenpiteillä saavutettujen tulojen, kustannusten hallinnan ja kustannusvähennysten ja tuottojen osalta sekä Portugalin tasavallan tai tapauksen mukaan tuensaajan harkitsemista tai toteuttamista korjaavista toimenpiteistä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Rakenneuudistustuki, jonka Portugalin tasavalta aikoo myöntää taloudelliselle yksikölle, joka tällä hetkellä on Portugalin valtion yksinomaisessa määräysvallassa ja johon kuuluvat Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal ja kaikki niiden määräysvallassa olevat tytäryhtiöt, toimenpiteinä, joiden kokonaismäärä on 2 550 miljoonaa euroa, soveltuu sisämarkkinoille, jollei 2 artiklassa vahvistetuista ehdoista muuta johdu.

2 artikla

1. Portugalin tasavalta huolehtii siitä, että Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal tai tapauksen mukaan niiden tytäryhtiöt toteuttavat tässä päätöksessä kuvattuun rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvät toimenpiteet kaikilta osin asiaankuuluviin määräajoin.

⁽⁹¹⁾ Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9).

2. Portugalin tasavalta huolehtii siitä, että Transportes Aéreos Portugueses SGPS SA, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugal tai tapauksen mukaan niiden tytäryhtiöt toteuttavat rakenneuudistussuunnitelmassa asetetuissa asiaankuuluvissa määräajoissa tässä päätöksessä kuvatut kilpailun vääristymistä rajoittavat toimenpiteet, jotka ovat seuraavat:

- a) luopuminen kokonaan omistussuoksista yrityksissä SPdH – Serviços Portugueses de Handling, SA ja Catering de Portugal, SA;
- b) Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugalin lentokaluston rajoittaminen enintään [90–100] ilma-alukseen;
- c) tarjoutuminen siirtämään 18 päivittäistä lähtö- ja saapumisaikaa Lissabonin lentoasemalla;
- d) pidättäytyminen hankkimasta osakkeita mistä tahansa yrityksestä, paitsi jos se on välttämätöntä Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A:n, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugalin tai tapauksen mukaan niiden tytäryhtiöiden pitkän aikavälin elinkelpoisuuden varmistamiseksi ja jos komissio hyväksyy hankinnan; ja
- e) pidättäytyminen valtiontuen esittämisestä kilpailuetuna tavaroiden ja palvelujen markkinoinnin yhteydessä.

3. Portugalin tasavalta toimittaa komissiolle säännöllisesti kertomuksia rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanosta kuuden kuukauden välein tämän päätöksen hyväksymispäivästä 31 päivänä joulukuuta 2025 päättyvän rakenneuudistuskauden loppuun asti. Kertomuksissa tehdään selkoa erityisesti valtion myöntämän rahoituksen tosiasiallisista maksamispäivämääristä ja tuensaajan omasta rahoitusosuudesta, Transportes Aéreos Portugueses SA – TAP Air Portugalin reittiverkon, markkina-aseman, ilma-alusten ja lentokaluston kapasiteetin kehityksestä, mahdollisista poikkeamista rakenneuudistussuunnitelman taloudellisista tai toiminnallisista kehityspoluista tulojen, kustannusten hallinnan ja kustannusvähennysten ja rakenneuudistustoimenpiteillä saavutettujen tuottojen osalta sekä Portugalin tasavallan tai tapauksen mukaan tuensaajan harkitsemista tai toteuttamista korjaavista toimenpiteistä.

3 artikla

Portugalın tasavallan on ilmoitettava komissiolle kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta päätöksen noudattamiseksi toteuttamansa toimenpiteet.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu Portugalin tasavallalle.

Tehty Brysselissä 21 päivänä joulukuuta 2021.

Komission puolesta
Margrethe VESTAGER
Komission jäsen