

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2022/763

2021 m. gruodžio 21 d.

dėl valstybės pagalbos SA.60165–2021/C (ex 2021/N), kurią Portugalija planuoja suteikti bendrovei TAP SGPS

(pranešta dokumentu Nr. C(2021) 9941)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)**(Tekstas svarbusEEE)**

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

atsižvelgdama į sprendimą, kuriuo Komisija nusprendė pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą dėl pagalbos SA.60165 (2021/C) ⁽¹⁾,pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) ⁽²⁾ paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

- (1) 2021 m. birželio 10 d. Portugalija pranešė apie savo planus pagal Gaires dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės) ⁽³⁾ kaip restruktūrizavimo pagalbą suteikti 3,2 mlrd. EUR valstybės pagalbą ekonominiam vienetui, kurį šiuo metu kontroliuoja tik Portugalijos valstybė ir kurį sudaro bendrovė „Transportes Aéreos Portugueses SGPS S. A.“ (toliau – bendrovė TAP SGPS) ir dabar su ja susijusi bendrovė „Transportes Aéreos Portugueses, S.A.“ (toliau – bendrovė „TAP Air Portugal“), įskaitant visas jų kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves (8–14 konstatuojamosios dalys). Prieš pateikiant pranešimą bendrovei TAP SGPS buvo suteikta 1,2 mlrd. EUR sanavimo paskola, kuriai 2020 m. birželio 10 d. sprendimu (toliau – pirminis sprendimas dėl sanavimo pagalbos) ⁽⁴⁾ Komisija neprieštaravo. 2020 m. liepos mėn. Portugalija suteikė ir išmokėjo sanavimo pagalbą bendrovei TAP SGPS, o 2020 m. gruodžio 10 d. pateikė bendrovės TAP SGPS restruktūrizavimo planą. Kartu su pranešimu buvo pateikta atnaujinta restruktūrizavimo plano versija ir kiti patvirtinamieji dokumentai.
- (2) 2021 m. gegužės 19 d. Bendrasis Teismas pirminį sprendimą dėl sanavimo pagalbos panaikino, tačiau sustabdė panaikinimo padarinius iki tol, kol Komisija priims naują sprendimą ⁽⁵⁾. 2021 m. liepos 16 d. Komisija priėmė naują sprendimą, kuriame neprieštaravo sanavimo pagalbai ⁽⁶⁾, dėl kurios buvo pareikštas dar vienas ieškinys dėl panaikinimo ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ 2021 m. liepos 16 d. Komisijos sprendimas COM(2021) 5278 final byloje SA.60165 (OL C 317, 2021 8 6, p. 13).

⁽²⁾ OL C 317, 2021 8 6, p. 13.

⁽³⁾ Komisijos komunikatas „Gairės dėl valstybės pagalbos sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti“ (OL C 249, 2014 7 31, p. 1).

⁽⁴⁾ 2020 m. birželio 10 d. Komisijos sprendimas byloje SA. 57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugalija – Pagalba bendrovei TAP (OL C 228, 2020 7 10, p. 1).

⁽⁵⁾ 2021 m. gegužės 19 d. Sprendimas *Ryanair DAC/Komisija*, T-465/20, EU:T:2021:284. Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija savo pirminiame sprendime dėl sanavimo pagalbos nenurodė motyvų pagal SESV 296 straipsnį, visų pirma nenurodė, ar bendrovė TAP SGPS priklauso grupei Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punktą. Bendrasis Teismas nurodė sustabdyti šio sprendimo panaikinimo padarinius ne ilgesniam kaip dviejų mėnesių laikotarpiui nuo teismo sprendimo priėmimo dienos, jei Komisija nuspręstų priimti naują sprendimą pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, ir papildomai pagrįstam laikotarpiui, jei Komisija nuspręstų pradėti procedūrą pagal SESV 108 straipsnio 2 dalį.

⁽⁶⁾ 2021 m. liepos 16 d. Komisijos sprendimas byloje SA 57369 – Sanavimo pagalba bendrovei TAP SGPS (OL C 345, 2021 8 27, p. 1).

⁽⁷⁾ Byla T-743/21 *Ryanair/Komisija*, kurią šiuo metu nagrinėja Bendrasis Teismas.

- (3) 2021 m. liepos 16 d. raštu Komisija informavo Portugaliją, kad nusprendė dėl restruktūrizavimo pagalbos pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą). 2021 m. rugpjūčio 19 ir 21 d. raštais Portugalija pateikė pastabas dėl to sprendimo.
- (4) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ⁽⁸⁾. Komisija paragino visas suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas per mėnesį nuo paskelbimo dienos.
- (5) Per 2021 m. rugsėjo 6 d. pasibaigusį terminą Komisija gavo 39 suinteresuotųjų šalių pastabas. Komisija jas perdavė Portugalijai, kad ji galėtų į jas atsakyti. 2021 m. spalio 5 d. raštu Portugalija pateikė pastabas dėl suinteresuotųjų šalių pastabų.
- (6) 2021 m. spalio 29 d. raštu Komisija paprašė papildomos informacijos apie restruktūrizavimo planą ir restruktūrizavimo pagalbą bei finansavimą, į kurią Portugalija atsakė 2021 m. lapkričio 16 d. Komisija ir Portugalijos valdžios institucijos surengė vaizdo konferencijas, susijusias su pranešime numatytomis konkurencijos priemonėmis, o 2021 m. spalio 25 d. Komisija taip pat paprašė papildomos informacijos apie keleivinio oro transporto į Lisabonos oro uostą ir iš jo paslaugų rinkos konkurencinę struktūrą, įskaitant atnaujintą informaciją apie oro transporto bendrovių, vykdančių veiklą oro uoste, turimus laiko tarpusius. Portugalija atsakė 2021 m. lapkričio 2 ir 8 d., o 2021 m. lapkričio 16, 25, 27, 30 d. ir galiausiai 2021 m. gruodžio 3 d. pateikė papildomos informacijos.
- (7) Portugalija išimties tvarka sutiko atsisakyti teisių, suteiktų SESV 342 straipsniu kartu su Tarybos reglamento 1/1958 ⁽⁹⁾ 3 straipsniu, ir sutiko, kad šis sprendimas būtų priimtas ir apie jį būtų pranešta anglų kalba pagal SESV 297 straipsnį.

2. PAGALBOS APRAŠYMAS

2.1. Pagalbos gavėjas: nuosavybės struktūra ir veikiančios patronuojamosios įmonės

- (8) Restruktūrizavimo pagalbos gavėjas yra ekonominis vienetas, kurį šiuo metu kontroliuoja tik Portugalijos valstybė (11 ir 12 konstatuojamosios dalys) ir kurį sudaro bendrovė TAP SGPS ir dabar su ja susijusi bendrovė „TAP Air Portugal“, įskaitant visas jų kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves. Bendrovė TAP SGPS yra 2003 m. įsteigta kontroliuojančioji bendrovė, o bendrovė „TAP Air Portugal“ buvo įsteigta 1945 m. kaip pagrindinė Portugalijos oro transporto bendrovė. Iki 2017 m. bendrovę TAP SGPS bendrai kontroliavo bendrovė „Parpública - Participações Públicas, SGPS, S.A.“ (toliau – bendrovė „Parpública“), valstybinė įmonė, valdanti Portugalijos valstybės turtą, ir dvi bendrovės „HPGB SGPS, S.A.“ ⁽¹⁰⁾ (toliau – bendrovė HPGB) ir „DGN Corporation“ (toliau – bendrovė DGN); pastarosios dvi veikė per konsorciumą „Atlantic Gateways SGPS, Lda.“ (toliau – konsorciumas AGW) ⁽¹¹⁾. Kai Komisija priėmė pirminį sprendimą dėl sanavimo pagalbos, bendrovė „Parpública“ valdė 50 %, o konsorciumas AGW – 45 % bendrovės TAP SGPS akcijų, likusius 5 % akcijų valdė bendrovės TAP SGPS darbuotojai. Tokia nuosavybės struktūra pasikeitė įgyvendinant šiuo metu vykstantį bendrovės TAP SGPS sanavimo ir restruktūrizavimo procesą.
- (9) Prasidėjus bendrovės TAP SGPS sanavimo ir restruktūrizavimo procesui, bendrovė „TAP Air Portugal“ visiškai priklausė bendrovei TAP SGPS ir buvo didžiausia jos patronuojamoji įmonė, kurios apyvarta sudarė maždaug 98 % bendrovės TAP SGPS apyvartos. Portugalijos valdžios institucijos aiškina, kad iki 2020 m. birželio mėn. nebuvo numatyta keisti bendrovės TAP SGPS akcininkų struktūros, nes visi pagalbos gavėjo akcininkai sutiko, kad sanavimo pagalba reikalinga siekiant išlaikyti bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklą ir bendrovės TAP SGPS gyvybingumą ilgalaikėje perspektyvoje.

⁽⁸⁾ Žr. 1 išnašą.

⁽⁹⁾ 1958 m. balandžio 15 d. Tarybos reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje (OL 17, 1958 10 6, p. 385).

⁽¹⁰⁾ Bendrovė „HPGB, SGPS, S.A.“ yra įsikūrusi Lisabonoje ir priklauso bendrovių ir įmonių valdymo sektoriui. Bendrovė „HPGB, SGPS, S.A.“ turi [...] darbuotojų Lisabonoje. „HPGB, SGPS, S.A.“ įmonių grupei priklauso [...] bendrovių.

⁽¹¹⁾ Daugiau informacijos apie bendroves HPGB, DGN ir konsorciumą AGW žr. 2021 m. liepos 16 d. Komisijos sprendimo byloje SA.57369, nurodyto 6 išnašoje, 11–15 konstatuojamosiose dalyse.

- (10) Portugalijos valdžios institucijos bendrovės TAP SGPS kontrolės klausimą svarstė tik 2020 m. liepos mėn. pradžioje, kai derybos su konsorciumu AGW dėl sanavimo paskolos sutarties įgyvendinimo atsidūrė aklavietėje. [...]. Susidūrusios su gresiančiu finansiniu bendrovės TAP SGPS bankrotu, dėl kurio reikėjo skubiai skirti sanavimo pagalbą, Portugalijos valdžios institucijos nusprendė sudaryti privatų susitarimą su koncerno AGW akcininkais, kad būtų išpirktas bendrovės DGN akcijų paketas, [...]. [...] Portugalijos izdo ministerija (*Direcção-Geral do Tesouro e Finanças* (toliau – DGTF)) tiesiogiai įsigijo bendrovės TAP SGPS akcijų, sudarančių 22,5 % bendrovės TAP SGPS akcinio kapitalo, kurį anksčiau valdė konsorciumas AGW. Todėl Portugalijos valstybė šiandien tiesiogiai ir netiesiogiai valdo kontrolinį akcijų paketą, atitinkantį 72,5 % bendrovės TAP SGPS akcinio kapitalo ir atitinkamas ekonomines teises (50 % per bendrovę „Párpública“ ir 22,5 % per DGTF). Anksčiau bendrovei HPGB priklausė konsorciumo AGW akcijų dalis, bet ne tiesiogiai bendrovės TAP SGPS akcijos; įsigijusi koncerno AGW akcijų dalį, bendrovė HPGB šiuo metu tiesiogiai valdo 22,5 % bendrovės TAP SGPS akcijų.
- (11) Portugalijos valdžios institucijos patvirtina, kad pagal susitarimą dėl akcijų paketo, kurį Portugalijos Respublika sudarė per bendrovę DGTF, [...]. [...] ⁽¹²⁾, [...] ⁽¹³⁾. 72,5 % akcinio kapitalo, [...], kontrolė suteikia Portugalijos valstybei išimtinę bendrovės TAP SGPS kontrolę.
- (12) Analogiškai nuo sanavimo pagalbos suteikimo pasikeitė bendrovės TAP SGPS turimas bendrovės „TAP Air Portugal“ akcijų paketas, nes Portugalijos valstybė per bendrovę DGTF pasirašė 462 mln. EUR bendrovės „TAP Air Portugal“ kapitalo padidinimą ⁽¹⁴⁾. Nuo 2021 m. gegužės 24 d. valstybei per bendrovę DGTF tiesiogiai priklauso maždaug 92 % bendrovės „TAP Air Portugal“ akcinio kapitalo. Šiuo metu bendrovei TAP SGPS priklauso likę 8 % Bendrovė „TAP Air Portugal“ yra vienintelė 2019 m. gruodžio 30 d. įsteigtos bendrovės „TAP Logistics Solutions, S.A.“, kuri vykdo krovinių ir pašto veiklą, akcininkė.
- (13) Bendrovei TAP SGPS priklauso toliau išvardytų bendrovių, kurios teikia su oro transportu susijusias paslaugas Portugalijoje ir kitose šalyse, akcijų paketai:
- 100 % bendrovės „Portugália Airlines– Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A.“ (toliau – bendrovė „Portugalia“) akcijų;
 - 100 % bendrovės „U.C.S.– Cuidados Integrados de Saúde, S.A.“, sveikatos priežiūros paslaugų sektoriaus bendrovės, kurios pagrindinis klientas taip pat yra bendrovė „TAP Air Portugal“, akcijų;
 - 100 % bendrovės „TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A.“ ir 99,83 % bendrovės „Aeropar Participações Lda.“, kurios abi veikia kaip kontroliuojančiosios bendrovės, akcijų;
 - 78,72 % bendrovės „TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A“ (toliau – bendrovė „M&E Brasil“), vykdančios bendrovės „TAP Air Portugal“ ir trečiųjų šalių orlaivių techninę priežiūrą, akcijų;
 - 49 % (43,9 % tiesiogiai ir 5,1 % per bendrovę „Portugalia“) bendrovės „SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A.“ (dar vadinamos bendrove „Groundforce Portugal“), veikiančios Portugalijos oro uostų antžeminių paslaugų sektoriuje, akcijų ir
 - 51 % bendrovės „CATERINGPOR– Catering de Portugal, S.A.“, kuri teikia maitinimo paslaugas aviacijos sektoriuje ir kurios pagrindinis klientas yra bendrovė „TAP Air Portugal“, akcijų.
- (14) Neatsižvelgiant į pirmiau aprašytus kontrolės pasikeitimus sanavimo ir restruktūrizavimo proceso metu, šiame sprendime bet kuri nuoroda į pagalbą gavusią bendrovę, kuriai teikiama restruktūrizavimo pagalba, apima bendrovę TAP SGPS ir visas jos patronuojamąsias bendroves, kai nuo 2020 m. birželio mėn. prasidėjo jos sanavimo ir restruktūrizavimo procesas, įskaitant bendrovę „TAP Air Portugal“, jei nenurodyta kitaip. Bet kuri nuoroda į bendrovę „TAP Air Portugal“ apima visas bendrovės TAP SGPS patronuojamąsias oro transporto bendroves, įskaitant bendrovę „Portugalia“, jei nenurodyta kitaip.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ 2021 m. balandžio 23 d. Komisijos sprendimas C(2021) 2991 *final* byloje SA.62304 (2021/N) – Portugalija – COVID 19: žalos atlyginimas bendrovei „TAP Portugal“ (OL C 240, 2021 6 18, p. 1).

2.2. Pagalbos gavėjas: pagrindinė veikla aviacijos sektoriuje

- (15) Pagalbos gavėjo ekonominio vieneto bendrovės „TAP Air Portugal“ veikla – keleivių ir krovinių vežimas oro transportu. 2019 m. iki restruktūrizavimo bendrovė „TAP Air Portugal“ turėjo 108 orlaivių parką, įskaitant orlaivius, eksploatuojamus pagal nuomos su įgula sutartis, ir skraidė 92 kryptimis 38 šalyse, pervežė daugiau kaip 17 mln. keleivių ir atliko daugiau kaip 130 000 skrydžių. Šie skrydžiai visų pirma buvo vykdomi reguliariais maršrutais iš tokių oro uostų kaip Lisabona, Portas, Faras ir keturios Azorų ir Madeiros salos, taip pat tarptautiniais maršrutais, įskaitant [...] oro uostus Europoje (už Portugalijos ribų), [...] kryptis Brazilijoje ⁽¹⁵⁾, [...] Afrikoje ⁽¹⁶⁾ ir [...] Šiaurės Amerikoje 2019 m. ⁽¹⁷⁾ Bendrovė „TAP Air Portugal“ savo veiklą iš esmės vykdo Lisabonos oro uoste, kuris yra jos pagrindinis centras.
- (16) Portugalija tvirtina, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ yra pagrindinis keleivių ir krovinių vežimo į Portugaliją, iš jos ir jos viduje paslaugų teikėjas. 2019 m. bendrovė „TAP Air Portugal“ buvo vienintelė oro transporto bendrovė, kuri vasaros sezonu vykdė [...] iš [...] maršrutų, o žiemos sezonu – [...] iš [...] maršrutų. Visų pirma, bendrovė „TAP Air Portugal“ vaidina ypač svarbų vaidmenį užtikrinant Portugalijos ir šalių, kuriose gyvena portugaliskai kalbanti diaspora, susisiekimą. Be to, bendrovė „TAP Air Portugal“ laikoma Portugalijos ekonomikos ramsčiu, ypač dėl jos indėlio į Portugalijos turizmo pramonės plėtrą.
- (17) Kitos oro transporto bendrovės, ypač Europos oro transporto bendrovės, teikia keleivinio ar krovinio oro transporto paslaugas Portugalijoje; tai yra, pavyzdžiui, antroji pagal dydį Portugalijoje veikianti oro transporto bendrovė „Ryanair“, bendrovės „Wizzair“ ir „easyJet“, „Lufthansa“ grupės oro transporto bendrovės (įskaitant „Brussels Airlines“ ir „Austrian Airlines“), „Air France-KLM“, „Finnair“ ir IAG oro transporto bendrovės (ypač „Vueling“ ir „Iberia“).

2.3. Pagalbos gavėjo sunkumų kilmė ir finansinė būklė

- (18) Dabartinę sunkumų patiriančio pagalbos gavėjo būklę lėmė tiek mokumo, tiek likvidumo problemos, kurios labai paaštrėjo dėl COVID-19 pandemijos sukeltos ūmio likvidumo krizės.
- (19) Pirma, 2006–2015 m. bendrovė TAP SGPS sukaupe [...] mln. EUR. Atsižvelgiant į oro transporto veiklos poveikį bendrovės TAP SGPS pajamoms, [...].
- (20) Pastaraisiais metais bendrovė TAP SGPS taip pat patyrė neįprastų veiklos sutrikdymo sąnaudų, kurios trukdė pelningumo ir konkurencingumo augimui. [...] [...] mln. EUR [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] [...] mln. EUR [...], dėl daugybės atidėtų ir atšauktų skrydžių, taip pat labai didelės užsienio valiutos rizikos dėl Brazilijoje ir Angoloje vykdomos veiklos.
- (21) Antra, atsižvelgiant į tai, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ uždirbo maždaug [...] proc. bendrovės TAP SGPS pajamų, oro transporto bendrovės veiklos rezultatai turėjo didelį poveikį bendrai patronuojančiosios bendrovės finansinei būklei. Po bendrovės TAP SGPS privatizavimo 2015 m. ⁽¹⁹⁾, bendrovė „TAP Air Portugal“ pradėjo pertvarkymo procesą ir jos veiklos pajamos augo [...] proc. iki 2019 m. Pertvarkymo proceso tikslas buvo [...].
- (22) Veiksmai, susiję su pertvarkymo procesu, daugiausia buvo vykdomi 2018 m. ir 2019 m., t. y. pristatant [...] degalus taupantį orlaivį A339, po to vykdant produktų, pardavimų ir priemonių pertvarkymą, tobulinant viešuosius pirkimus ir sistemas. Kalbant apie veiklą, bendrovė „TAP Air Portugal“ padidino veiklos apimtį didelės vertės rinkose, pavyzdžiui, Brazilijoje ir Šiaurės Amerikoje. Pertvarkymo procesas, visų pirma iki 2019 m. vykdomas naujų orlaivių įgijimas ir atsisakymas, padėjo sumažinti bendras vieno sąlyginio sėdimųjų vietų kilometro (RASK) ⁽²⁰⁾ sąnaudas. Tačiau buvo patirta ir didelių vienkartinųjų išlaidų, susijusių su [...]. Be to, bendrovė „TAP Air Portugal“ ir toliau buvo mažiau konkurencinga, palyginti su kitomis oro transporto bendrovėmis, darbo sąnaudų ir efektyvumo požiūriu.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Nereguliosios veiklos sąnaudas oro transporto bendrovė arba oro transporto bendrovės vardu veikiantis antžeminių paslaugų teikėjas patiria tada, kai dėl sutrikimų kelionės dieną arba dieną prieš kelionę klientas negali pasinaudoti skrydžiu (-iais), kurio (-ių) bilietą yra įsigijęs.

⁽¹⁹⁾ 2015 m. privatizuota 61 % bendrovės TAP SGPS akcinio kapitalo. 2017 m. Portugalijos valstybė iš konsorciumo AGW perpirko dalį akcinio kapitalo ir padidino savo dalį iki 50 %

⁽²⁰⁾ Vieno sąlyginio sėdimųjų vietų kilometro sąnaudos yra rodiklis, naudojamas pinigine verte išreikštomis kiekvienos sėdimosios vietos vežimo kiekvieno kilometro atstumu vieneto sąnaudoms [EUR ct vienai sėdimajai vietai] vertinti.

- (23) 2019 m. gruodžio 2 d. bendrovė „TAP Air Portugal“ baigė platinti 375 mln. EUR vertės pirmajai neužtikrintas obligacijas su penkerių metų išpirkimo terminu, už kurias mokamos 5,625 % reguliarios metinės atkarpos ir 5,75 % faktinės palūkanos ⁽²¹⁾. Šia emisija siekta padengti bendrąsias įmonės išlaidas, iš dalies grąžinti skolą ir pratęsti jos vidutinį grąžinimo terminą. Preliminarus emisijos reitingas buvo BB- (reitingų agentūra „Standard & Poor's“) ir B2 (reitingų agentūra „Moody's“), t. y. nesiekė investicinio reitingo. Prieš keletą mėnesių, 2019 m. birželio 24 d., bendrovė „TAP Air Portugal“ išleido 200 mln. EUR vertės obligacijas su ketverių metų išpirkimo terminu ir 4,375 % reguliariomis metinėmis atkarpomis ⁽²²⁾. Nors dviejų 2019 m. birželio ir gruodžio mėn. išleistų emisijų sumos ir sąlygos skiriasi, iš susidomėjimo šiomis emisijomis matyti, kad pagalbos gavėjas galėjo gauti finansavimą rinkoje iki COVID-19 protrūkio priimtinais sąlygomis.
- (24) Pertvarkos procesas nutrūko dėl pasaulinės COVID-19 pandemijos ir po jos kilusios ekonomikos krizės, kai bendrovė „TAP Air Portugal“ dar nebuvo spėjusi gerokai sumažinti savo sąnaudų, ypač darbo sąnaudų, palyginti su konkurentais, visų pirma pigių skrydžių bendrovėmis.
- (25) Dėl to, atsižvelgdama į precedento neturinčius valstybės nustatytus kelionių apribojimus ir karantino nurodymus dėl COVID-19 protrūkio, 2020 m. kovo 20 d. reitingų agentūra „Standard & Poor's“ sumažino bendrovės „TAP Air Portugal“ ilgalaikį reitingą iki B-, o trumpalaikio likvidumo reitingo perspektyvą – iki CCC+. Tame pačiame pranešime agentūra „Standard & Poor's“ nurodė, kad 375 mln. EUR vertės obligacijų emisijos atsipirkimo perspektyva lygi 45 % 2020 m. kovo 19 d. reitingų agentūra „Moody's“ taip pat sumažino bendrovės „TAP Air Portugal“ išsipareigojimų neįvykdymo tikimybės ir įmonės reitingus atitinkamai iki Caa1-PD ir Caa1. 2020 m. gegužės 28 d. antrinėje rinkoje 2019 m. gruodžio mėn. išleistų 375 mln. EUR vertės pirmajai obligacijų metinis pajamingumas iki išpirkimo termino (2024 m. gruodžio mėn.) buvo 9,45 % Kitaip tariant, tuo metu šių bendrovės „TAP Air Portugal“ išleistų obligacijų pirkėjai reikalavo diskontuoti vertybinių popierių nominaliąją vertę, kad ji pasiektų 9,45 % pajamingumą ir jie sutiktų jas laikyti iki išpirkimo termino. Portugalijos valdžios institucijų pateikta informacija patvirtina [...] bendrovės „TAP Air Portugal“ ir pagalbos gavėjo finansinę būklę [...] ⁽²³⁾, [...].
- (26) Bendrovių TAP SGPS ir „TAP Air Portugal“ sunkumai kaupėsi ir dėl to gerokai pablogėjo nuosavo kapitalo pozicija. 2019 m. pabaigoje bendrovės TAP SGPS nuosavas kapitalas buvo neigiamas ir sudarė [...] mln. EUR, o 2020 m. padidėjo iki [...] mlrd. EUR. Bendrovės „TAP Air Portugal“ nuosavo kapitalo pozicija 2020 m. taip pat buvo neigiama ([...] mlrd. EUR).

2.4. Restruktūrizavimo plano ir restruktūrizavimo pagalbos aprašymas

- (27) Restruktūrizavimo pagalba remiamas restruktūrizavimo plano, apimančio laikotarpį nuo 2020 m. iki 2025 m. pabaigos (toliau – restruktūrizavimo laikotarpis), įgyvendinimas. Planas taikomas ekonominiam vienetui, kurį šiuo metu kontroliuoja tik Portugalijos valstybė (11 ir 12 konstatuojamosios dalys) ir kurį sudaro bendrovė TAP SGPS ir dabar su ja susijusi bendrovė „TAP Air Portugal“, įskaitant visas jų kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves.

2.4.1. Veiklos restruktūrizavimas

- (28) Restruktūrizavimo planu siekiama pašalinti pagrindines bendrovės TAP SGPS sunkumų priežastis ir iki 2025 m. bendrovės veiklą padaryti pelningą. Dėl bendrovės „TAP Air Portugal“ svarbos bendrovės TAP SGPS balanse, kai ji susidūrė su restruktūrizavimo plane numatytos veiklos sunkumais, dauguma veiklos restruktūrizavimo priemonių, kuriomis mažinamos sąnaudos ir didinamos pajamos, ir restruktūrizavimo plane pateiktų projekcijų yra skirtos bendrovei „TAP Air Portugal“. Į restruktūrizavimo planą įtrauktos priemonės, kurios pradėtos įgyvendinti nuo 2020 m. birželio mėn. arba kurios bus įgyvendinamos ir kurios susijusios su keturiais ramsčiais: i) dėmesys pagrindinei strategijai; ii) pajėgumų koregavimas; iii) veiklos sąnaudų mažinimas ir iv) pajamų didinimas. 2.4.1.1–2.4.1.4 poskyriuose aprašomas kiekvienas bendrovės TAP restruktūrizavimo plano, įskaitant naujausius pakeitimus, ramstis.

⁽²¹⁾ Pareiškimas: 2019 m. lapkričio 22 d. „Bendrovė TAP platins 375 mln. EUR vertės 5,625 % pirmajai obligacijas, išperkamas 2024 m.“ Investuotojų paklausa leido pritraukti daugiau lėšų (75 mln. EUR daugiau nei numatyta pradinė 300 mln. EUR suma) ir nustatyti mažesnę kainą (20 bazinių punktų), nei buvo numatyta iš pradžių.

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

⁽²³⁾ Pajamos neatskaičius palūkanų, mokesčių, nusidėvėjimo ir amortizacijos, restruktūrizavimo ar nuomos sąnaudų. EBITDAR – tai rodiklis, pirmiausia naudojamas įmonių, kurios per pastaruosius metus buvo restruktūrizuojamos, finansiniam patikimumui ir veiklos rezultatams analizuoti.

2.4.1.1. Dėmesys pagrindinei strategijai

- (29) Restruktūrizavimo planas parengtas dėl to, kad reikėjo sutelkti dėmesį į pagrindinę veiklą, t. y. aviacijos veiklą, vykdomą per bendroves „TAP Air Portugal“ ir „Portugalia“, laipsniškai atsisakant nepagrindinės veiklos ir ją parduodant. Dėl šios priežasties restruktūrizavimo plane numatyta, kad bendrovė TAP SGPS laipsniškai atsisakys visų kitų pajamas uždirbančių paslaugų, kurias ji teikė rinkoje, parduodama, atsisakydama arba nutraukdama tris veiklos kryptis, kaip nurodyta toliau. Pirma, bendrovė TAP SGPS planuoja atsisakyti Brazilijos orlaivių techninės priežiūros patenamosios bendrovės „M&E Brasil“ akcijų [...]. Antrasis pardavimo sandoris susijęs su antžeminių paslaugų teikėjos „Groundforce“ [...] akcijų paketu, [...]. Trečia, bendrovė TAP SGPS planuoja parduoti maitinimo paslaugų teikėjos „Cateringpor“ akcijų dalį, [...].

2.4.1.2. Pajėgumų koregavimas

- (30) Priemonės, kuriomis siekiama koreguoti bendrovės „TAP Air Portugal“ pajėgumus, daugiausia susijusios su bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parko dydžiu ir bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklo optimizavimu. Orlaivių parko plane numatyta [...]. Apskritai įgyvendinus bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parko planą, 2025 m. orlaivių parko sudėtis bus vienesnė, o veiklos sąnaudos sumažės dėl mažesnių naujų orlaivių degalų sąnaudų ir techninės priežiūros reikalavimų.
- (31) Kalbant apie tinklo optimizavimą, restruktūrizavimo plane didinamas Lisabonos, kaip susisiekimo centro, vaidmuo, o tai labai svarbu atsižvelgiant į tai, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ nacionalinė rinka yra maža. Susisiekimo centro veikla bus naudinga strategijai [...]. [...] Galiausiai tinklo optimizavimo priemonės apima ekonomišką maršrutų ir orlaivių derinimą, nuostolingų maršrutų ir maršrutų, turinčių mažą susisiekimo vertę, skaičiaus mažinimą. Pavyzdžiui, 2020 m. bendrovė „TAP Air Portugal“ skraidino [...] mažiau kryptų nei 2019 m. (nuo [...] iki [...]) ir neribotam laikui sustabdė [...] papildomų maršrutų vykdymą.
- (32) Kalbant apie bendrovės „TAP Air Portugal“ išitvirtinimą Lisabonos oro uoste, sumažėjus bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parkui, sumažėja jos galimybės teikti keleivinio oro transporto paslaugas, tačiau nekyla abejonių dėl svarbios padėties rinkoje, kurią ji šiuo metu užima ir, kaip tikimasi, užims restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje Lisabonos oro uoste ⁽²⁴⁾. Yra dvi pagrindinės priežastys, dėl kurių iki 2025 m. bendrovė „TAP Air Portugal“ išsaugos svarbią padėtį Lisabonos oro uoste:
- a) Pirma, pagal restruktūrizavimo planą bendrovė „TAP Air Portugal“ ketina toliau daugiausia dėmesio skirti savo pagrindinei „stebulės ir stipinų“ (angl. *hub-and-spoke*) modelio veiklai Lisabonos oro uoste ⁽²⁵⁾. Todėl nesitiekima, kad rinkos padėtis ir konkurencinė struktūra oro uoste iš esmės pasikeis, nors bendrovė „TAP Air Portugal“ 2021–2022 m. IATA žiemos sezonu, palyginti su 2019–2020 m. IATA žiemos sezonu, turimų laiko tarpinių skaičių sumažino [...] proc. [...] laiko tarpinių per dieną), o kiti du didžiausi laiko tarpinių turėtojai (bendrovės „Ryanair“ ir „easyJet“) turimų laiko tarpinių skaičių 2022 m. IATA vasaros sezonu preliminarai padidino, palyginti su 2019 m. IATA vasaros sezonu ⁽²⁶⁾. Tiksliau, iš Portugalijos pateiktos informacijos matyti, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ turimi laiko tarpiniai sudarytų [45–55] proc. visų Lisabonos oro uosto pajėgumų 2022 m. IATA vasaros sezonu ir vėlesniais IATA sezonais, palyginti su [10–20] proc. ir [5–10] proc. dalimis, atitinkamai tenkančiomis bendrovėms „Ryanair“ ir „easyJet“. Be to, bendrovė „TAP Air Portugal“ Lisabonos oro uoste per visą restruktūrizavimo laikotarpį naudotų neabejotinai didžiausią orlaivių parką, kurį sudarytų [90–100] orlaivių. Portugalijos vertinimu, bendrovė „Ryanair“ Lisabonos oro uoste eksploatuotų septynis, o bendrovė „easyJet“ – penkis orlaivius ⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ Pagal Komisijos sprendimų praktiką laikoma, kad oro transporto bendrovės turimi laiko tarpiniai oro uoste ir pastarojo pajėgumų apribojimai rodo oro transporto bendrovės gebėjimą konkuruoti keleivinio oro transporto rinkoje skraidinant į tą oro uostą arba iš jo (žr., pvz., 2021 m. balandžio 5 d. Komisijos sprendimo C(2021) 2488 *final* byloje SA.59913 (OL C 240, 2021 6 18, p. 1) 209 konstatuojamąją dalį; 2020 m. birželio 25 d. Komisijos sprendimo C(2020) 4372 *final* byloje SA.57153 (OL C 397, 2020 11 20, p. 1) 178 konstatuojamąją dalį).

⁽²⁵⁾ Pavyzdžiui, Lisabonos oro uoste eksploatuojamų orlaivių skaičius, palyginti su padėtimi prieš restruktūrizavimą, sumažėja visai nežymiai. Per 2019 m. IATA vasaros sezoną bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parką vidutiniškai sudarė maždaug [90–100] orlaivių, eksploatuojamų Lisabonos oro uoste, ir [5–15] orlaivių, eksploatuojamų Porto oro uoste. 2022 m. IATA vasaros sezono metu sezoninis vidurkis būtų maždaug [90–100] orlaivių, eksploatuojamų Lisabonos oro uoste, ir [0–10] orlaivių, eksploatuojamų Porto oro uoste. Bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi, kad 2023–2025 m. orlaivių skaičius didės nežymiai, palyginti su 2022 m. Lisabonos oro uoste ir Porto oro uoste eksploatuojamų orlaivių parkas suskirstytas pagal orlaivių skaičių, reikalingą Lisabonos arba Porto skrydžiams priskirtiems valandų blokams. Visi bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaiviai oficialiai eksploatuojami Lisabonos oro uoste, nors ne visi skrydžiai vykdomi į šį oro uostą arba iš jo. Veikla Porto oro uoste vykdoma pasitelkiant Lisabonoje eksploatuojamus orlaivius, taip pat juos paliekant oro uoste per naktį. Bendrovė „TAP Air Portugal“ nepriskiria orlaivių jokiai kitam oro uostui, kuriame vykdo veiklą.

⁽²⁶⁾ 2021 m. lapkričio 16 d. Portugalijos pateikta informacija.

⁽²⁷⁾ 2021 m. lapkričio 8 d. Portugalijos pateikta informacija.

- b) Antra, tikimasi, kad dėl palyginti didelio, nors ir trapios, keleivių paklausos atsigavimo Lisabonos oro uostas restruktūrizavimo laikotarpiu vėl pasieks didelius [90–100] proc. srautus, kurie buvo pasiekti prieš COVID-19 pandemiją po spartaus bendrovės „TAP Air Portugal“ ir pigių skrydžių bendrovių augimo etapo. Todėl tikimasi, kad visą restruktūrizavimo laikotarpį dideli Lisabonos oro uosto pajėgumų apribojimai, visų pirma susiję su jo vieninteliu kilimo ir tūpimo taku, bus kliūtis bendrovės „TAP Air Portugal“ konkurentams patekti į rinką arba plėstis, o dalis jų poreikio naudotis Lisabonos oro uosto infrastruktūros paslaugomis liks nepatenkinta.

2.4.1.3. Sąnaudų mažinimas

- (33) Bendrovė „TAP Air Portugal“ restruktūrizavimo plano įgyvendinimo metu veiklos sąnaudas numato mažinti trimis svertais.
- (34) Pirmas – tai naujos derybos dėl sutarčių su orlaivių tiekėjais ir nuomotojais. Bendrovė „TAP Air Portugal“ su tiekėjais susitarė dėl [...] laikotarpio [...], nustatyto pradinėje sutartyje, iki [...], todėl [...] mlrd. EUR kapitalo išlaidų atidedama iki restruktūrizavimo plano pabaigos. Be to, bendrovė „TAP Air Portugal“ sutaupė [...] mln. EUR pinigų persiderėjusi su nuomotojais ir [...] mln. EUR pinigų, gautų pardavus ir išnuomojus orlaivius.
- (35) Antrasis veiklos sąnaudų mažinimo svertas – priemonių, skirtų trečiųjų šalių sąnaudoms mažinti, rinkinys. Pirma, verslo plano laikotarpiu bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi sutaupyti [...] mln. EUR degalų sąnaudų (iš jų [...] mln. EUR [...] m.), nes bus naudojami naujesni, efektyviau energiją vartojantys orlaiviai, geriau derinami maršrutai su orlaiviais ir diegiama degalų optimizavimo programinė įranga. Antra, bendrovė TAP planuoja iki [...] per metus sutaupyti [...] mln. EUR. [...]. Trečia, restruktūrizavimo plane numatyta kasmet sutaupyti [...] mln. EUR sąnaudų persiderėjus dėl sutarčių su tam tikrų paslaugų teikėjais, [...].
- (36) Trečias planuojamo bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklos sąnaudų mažinimo svertas – tai darbo sąnaudų mažinimas, kurį įgyvendinusi bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi sutaupyti [...] mln. EUR per metus, o per visą restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį tai sudarytų maždaug [...] mlrd. EUR. Siekdama sutaupyti šias sąnaudas, bendrovė „TAP Air Portugal“ ėmėsi šių priemonių:
- a) Darbuotojų skaičiaus (visos darbo dienos ekvivalentu (FTE)) sumažinimas 2020 m. ir 2021 m. pradžioje 1 200 darbuotojų, daugiausia nepratęsiant laikinųjų darbo sutarčių, ir dar 2 000 darbuotojų atleidimas 2021 m.
- b) Be to, siekiant padidinti našumą ir sumažinti darbo sąnaudas iki 2024 m., taikomos darbo užmokesčio mažinimo, automatinio darbo užmokesčio didinimo sustabdymo, kolektyvinių sutarčių nuostatų galiojimo sustabdymo priemonės, kurios taikomos visiems darbuotojams pagal „nepaprastosios padėties susitarimus“ su profesinėmis sąjungomis, t. y.:
- i) fiksuotas darbo užmokestis, viršijantis 1 330 EUR, 2021–2023 m. mažinamas 25 %, 2024 m. – 20 % (2021 m. šis sumažinimas didinamas iki 50 %, o 2024 m. laipsniškai sumažinamas iki 35 % lakūnams); keleivių salono įgulos nariai ir konkrečios bendrovės „M&E“ profesinės sąjungos mechanikai taip pat sutiko su 15 % darbo valandų sumažinimu 2021 m., laipsniškai mažinant iki 5 % 2023 m., kad būtų galima finansuoti 750 FTE ir jų nesumažinti;
- ii) sustabdomas darbo užmokesčio, taip pat kai kurių darbo užmokesčio sudedamųjų dalių, automatinis didinimas ir automatinis progresavimas ir
- iii) keleivių salono įgulos narių skaičiaus kiekviename lėktuve sumažinimas iki minimalios orlaivio gamintojo nurodytos keleivių salono įgulos sudėties.
- c) bendrovė „TAP Air Portugal“ pasiekė, kad kelios profesinės sąjungos nepaprastosios padėties susitarimuose įsipareigojęs siekti 2025 m. darbo sąnaudų tikslų. Šių tikslų bus siekiama arba pasirašant naujas kolektyvines sutartis, arba, nepavykus deryboms, nutraukiant dabartinės kolektyvinės sutartis ir darbo taisykles nustatant pagal bendrąją darbo teisę, kuri yra gerokai mažiau ribojanti nei dabartinės kolektyvinės sutartys. [...].

2.4.1.4. Pajamų didinimas

- (37) Bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi, kad jos pajamos didės [...] mln. EUR per metus esant stabiliai būklei, t. y. užbaigus restruktūrizavimo planą, tačiau restruktūrizavimo plane atsižvelgiama tik į [...] mln. EUR (per metus esant stabiliai būklei). Pagrindiniai pajamų didėjimo šaltiniai bus [...].

2.4.2. Restruktūrizavimo išlaidų ir finansavimo šaltinių apžvalga

- (38) Pagal restruktūrizavimo planą dėl restruktūrizavimo priemonių įgyvendinimo atsiras grynųjų restruktūrizavimo išlaidų, kurių nepadengs numatomas su veiklą vykdančiu personalu susijusių išlaidų mažinimas arba kitos pajamos, ir kurios iki 2025 m. turėtų siekti [...] mlrd. EUR. Visų pirma, didžioji dalis [...] mlrd. EUR restruktūrizavimo išlaidų priskiriama tam laikotarpiui trūkstantoms išlaidoms padengti, kurias reikia padengti, kad bendrovės TAP SGPS veiklai nekiltų išpareigojimų nevykdymo arba negalėjimo išlaikyti veiklos licencijos rizika. Likusios restruktūrizavimo išlaidos priskiriamos skolų grąžinimui iki [...] mln. EUR sumos, naujų orlaivių įsigijimui iki [...] mln. EUR sumos ir [...] mln. EUR sumos darbo išmokoms darbuotojams. Iš restruktūrizavimo išlaidų atimta pagalba, apie kurią pranešta iki šio sprendimo priėmimo kaip apie kompensaciją už žalą, kurią bendrovė „TAP Air Portugal“ patyrė dėl ypatingo įvykio, susijusio su viešaisiais oro transporto apribojimais pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, kaip nurodyta atitinkamuose Komisijos sprendimuose ⁽²⁸⁾.
- (39) Portugalijos teigimu, dėl pablogėjusios finansinės padėties ir didelio COVID-19 protrūkio poveikio sektoriui ir ekonomikai bendrovė TAP SGPS šiuo metu negali [...] be valstybės paramos. Nepaisant to, bendrovė „TAP Air Portugal“ užsitikrino [...] mln. EUR [...], kurios [...] proc. garantavo Portugalijos Respublika, o likusius [...] proc. bendrovė „TAP Air Portugal“ pateiks kaip užstatą, [...]. Portugalija mano, kad įgyvendinus esmines nuosavo kapitalo didinimo priemones bendrovė TAP SGPS turėtų turėti galimybę nuo [...] patekti į kapitalo rinkas ir pritraukti papildomų lėšų iš privačių investuotojų.
- (40) Kai bus suteiktas [...] mln. EUR valstybės garantuotas finansavimas ir padidintas kapitalas, nuo [...] bendrovė „TAP Air Portugal“ gaus ne mažiau kaip [...] mln. EUR finansavimą be valstybės garantijos [...]. Dėl galimybės gauti privatų finansavimą rinkoje nebereikia papildomo likvidumo rezervo, kurį sudaro paskolos finansavimas su valstybės garantija iki [...] mln. EUR sumos, kuris buvo įtrauktas į pradinį pranešimą apie restruktūrizavimo pagalbą kaip rezervas nenumatytiems atvejams.
- (41) 2021 m. lapkričio 16 d. patikslintas bendras valstybės finansavimas apima nuosavo kapitalo arba kvazinuosavo kapitalo priemones, kurios turi būti įgyvendinamos taip:
- a) 1,2 mlrd. EUR sanavimo paskola, kuri 2021 m. bus konvertuota į nuosavą kapitalą ta pačia nominaliąja verte ir sukauptomis maždaug [...] mln. EUR palūkanomis;
- b) [...] mln. EUR paskolos, kuriai valstybė suteikia [...] proc. garantiją, [...] mln. EUR dalis turi būti suteikta iki [...] m. pabaigos ir grąžinta [...] m., valstybei skiriant nuosavo kapitalo injekciją. Paskolos palūkanų norma atitiks paskolos suteikimo metu galiojančias rinkos sąlygas (...), tačiau neviršys orientacinės palūkanų normos, nustatytos pagal Komisijos komunikatą dėl orientacinių palūkanų normų ⁽²⁹⁾.
- c) [...] mln. EUR tiesioginė kapitalo injekcija, kurią valstybė atliks [...].

⁽²⁸⁾ 2021 m. balandžio 23 d. Komisijos sprendimai byloje SA.62304 (2021/N) – Portugalija COVID 19: žalos atlyginimas bendrovei „TAP Portugal“ (OL C 240, 2021 6 18, p. 1), 2021 m. gruodžio 21 d. sprendimas byloje SA.63402 (2021/N) – COVID-19 II kompensacija bendrovei TAP – dar nepaskelbtas – ir sprendimas byloje SA.100121 (2021/N) COVID-19 III žalos atlyginimas bendrovei TAP. Sumos, suteiktos kaip kompensacija bendrovei „TAP Air Portugal“, yra pajamos, kuriomis, kaip ir veiklos pajamomis, mažinamos likusios išlaidos, kurių negalima padengti ankstesnėmis ir dabartinėmis veiklos pajamomis arba restruktūrizavimo pagalbos gavėjo, arba, pavyzdžiui, skolintojų ar tiekėjų nuosavais įnašais.

⁽²⁹⁾ Komisijos komunikatas dėl orientacinių ir diskonto normų nustatymo metodo pakeitimo (OL C 14, 2008 1 19, p. 6).

- (42) Portugalija informavo, kad priemonės finansuos tiesiogiai iš valstybės biudžeto ⁽³⁰⁾, todėl reikia priimti būtinus įgyvendinimo aktus, įskaitant įmonių pritarimo akcinio kapitalo pakeitimams ir paskolų bei garantijų sutarčių sudarymo aktus.
- (43) Bendrovės TAP SGPS ir įvairių jos dalininkų nuosavas įnašas į restruktūrizavimo išlaidas sudarys apie [...] mlrd. EUR, kurie bus paskirstyti 2020–2025 m. laikotarpiu ir kuriuos sudarys šios priemonės:
- a) darbo jėgos restruktūrizavimo išmokų mokėjimas – [...] – [...] [...] mln. EUR ([...] [...] mln. EUR [...]);
 - b) trečiųjų šalių įnašai arba išlaidų veiksmingumo didinimas, iš viso [...] mln. EUR, iš kurių [...] mln. EUR jau įgyvendinta 2021 m. ir [...] mln. EUR bus gauta pagal vykdomas sutartis, įskaitant:
 - i) [...] mln. EUR, susijusių su oro uostų paslaugomis, maitinimu ir skrydžiais, dėl naujų derybų dėl sutarčių (t. y. nauji prašymai teikti pasiūlymus) dėl maitinimo tolimuose punktuose, naujų derybų su tiekėjais dėl maitinimo LIS, naujų derybų dėl „Buy-on-Board“, naujų derybų dėl valymo, bilietų pardavimo ir kitų oro uostų paslaugų,
 - ii) [...] mln. EUR, susijusių su orlaivių parku, stebėseną ir vertinimu, t. y. naujos derybos dėl pirkėjų įrengimų, medžiagų ir nuolaidų,
 - iii) [...] mln. EUR, susijusių su įmonių paslaugomis ir nekilnojamojo turto (t. y. naujos derybos dėl stovėjimo ir žiniasklaidos mokesčių, reklamos ir teisinės pagalbos ir pan.),
 - iv) [...] mln. EUR, susijusių su IT (t. y. naujos derybos dėl licencijų, ryšio platformų, užsakomosios paramos ir pan.), ir
 - v) [...] mln. EUR, susijusių su įgulos apgyvendinimu ir degalais (t. y. naujos derybos dėl transporto ir apgyvendinimo atokiuose punktuose);
 - c) naujų orlaivių nuoma, kuriai jau skirta ne mažiau kaip [...] mln. EUR, [...];
 - d) kiti įnašai, susiję su turto laipsnišku atsisakymu ir naujomis derybomis su pirminės įrangos gamintojais, iš viso maždaug [...] mln. EUR, kuriuos galima suskirstyti taip:
 - i) [...] mln. EUR, [...] mln. EUR, [...] mln. EUR,
 - ii) [...] mln. EUR [...],
 - iii) [...] mln. EUR [...];
 - e) naujas [...] mln. EUR finansavimas, gautas iš arba suderintas su [...], t. y.:
 - i) [...] mln. EUR valstybės negarantuota paskola, kurios [...] mln. EUR užstatą pateikia bendrovė „TAP Air Portugal“, ir
 - ii) nauja [...] mln. EUR skola, kurios priemonės reitingas [...] [...] mln. EUR [...]; ši nauja skola priklauso nuo galinčių atsirasti likvidumo poreikių ir faktiškai pakeičia valstybės garantuotą sąlyginį [...] mln. EUR likvidumą, apie kurį pranešta iš pradžių ir kuris nebelaikomas suteikiama restruktūrizavimo pagalba ⁽³¹⁾;
 - f) su patronuojamosios bendrovės [...] pardavimu susijusios nenumatytosios išlaidos, sudarančios [...] mln. EUR ([...] proc. [...], [...] proc. [...] proc. [...]), [...] ⁽³²⁾;
 - g) dviejų obligacijų emisijų (23 konstatuojamoji dalis) ir sindikuotų paskolų [...] mln. EUR neapmokėtos nominaliosios sumos grąžinimo atidėjimas dėl atitinkamų obligacijų ir paskolų sąlygų atsisakymo; esami kreditoriai atsisakė savo teisės reikalauti, kad pagalbos gavėjas laiku grąžintų [...] ([...] [...] mln. EUR, [...] [...] mln. EUR, [...] [...] mln. EUR); [...].
- (44) 2021 m. birželio 10 d. ir lapkričio 16 d. pateiktose pastabose Portugalija pažymi, kad visos šios nuosavo įnašo priemonės yra įgyvendintos arba beveik įgyvendintos. Jos grindžiamos privalomais įsipareigojimais, dėl kurių jau susitarta su atitinkamomis šalimis, ir kurie buvo įgyvendinti pagal vykdytinus vidaus nurodymus. Kalbant apie darbo jėgos restruktūrizavimo priemones, sutaupytos išlaidos grindžiamos nepaprastosios padėties susitarimais, kuriuos sudarė bendrovės „TAP Air Portugal“, „Portugalia“ ir darbuotojų profesinės sąjungos sustabdžius anksčiau galiojusių kolektyvinių sutarčių galiojimą.

⁽³⁰⁾ Valstybės biudžeto įstatymai, patvirtinti restruktūrizavimo plano įgyvendinimo metais. 2021 m. atveju žr. 2020 m. gruodžio 31 d. Įstatymo Nr. 75-B/2020, kuriuo patvirtinamas 2021 m. valstybės biudžetas, 166 straipsnį.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Dėl naštos pasidalijimo Portugalija teigia, kad bendrovės TAP SGPS bendras akcinis kapitalas sudaro [...] mln. EUR, [...]. Siekiant užtikrinti, kad pagalbos gavėjo akcininkai tinkamai pasidalytų naštą, bendrovės TAP SGPS ataskaitose bendra akcinio kapitalo suma bus sumažinta iki [...]. Prieš šį sumažinimą, [...] nuostolių padengimo tikslais. Reikėtų pažymėti, kad [...]. Po minėto kapitalo sumažinimo ir nuostolių padengimo Portugalijos valstybė per DGTF pasirašys maždaug [...] mln. EUR vertės bendrovės TAP SGPS kapitalo padidinimo sandorį ir taps vienintele bendrovės TAP SGPS akcininke. Be to, bendrovė „TAP Air Portugal“ bus tiesioginis pagalbos gavėjas, kuris sumažins kapitalą, kad padengtų nuostolius, o po to atliks nuosavo kapitalo injekciją. Pirma pagalbos priemonė, t. y. esamos 1,2 mlrd. EUR sanavimo paskolos konvertavimas į nuosavą kapitalą, bus įgyvendinta tik padengus nuostolius ir sumažinus kapitalą.
- (46) 2021 m. birželio 10 d. pranešime, atnaujintame 2021 m. lapkričio 16 d., Portugalija pripažįsta, kad nuosavo įnašo suma yra mažesnė nei 50 % numatomų restruktūrizavimo išlaidų. Šiuo atžvilgiu Portugalija pabrėžia, kad dabartinėmis aplinkybėmis, esant neaiškioms oro transporto sektoriaus perspektyvoms, kurias labai paveikė tiesioginis ir netiesioginis COVID-19 protrūkio poveikis, pagalbos gavėjas yra [...]. Portugalija informuoja, kad [...]. Tačiau prasidėjus COVID-19 pandemijai oro transporto bendrovėms buvo iš esmės uždarytos skolų finansavimo rinkos, o finansų įstaigos apskritai labai sumažino kredito limitus oro transporto sektoriui.
- (47) Portugalija pabrėžia išlaidų taupymo priemonių, kurias vykdys pagalbos gavėjo suinteresuotosios šalys, mastą ir tvirtina, kad tokios priemonės yra realus ir faktinis nuosavo įnašo į restruktūrizavimo planą šaltinis, atsižvelgiant į tai, kad jos yra veiksmingos ir ilgalaikės. Apibendrinant, Portugalijos nuomone, nuosavo įnašo dydis yra reikšmingas, nes jis atitinka didžiausią įnašą, kurį pagalbos gavėjas gali atlikti konkrečiomis aplinkybėmis, susijusiomis su COVID-19 pandemija.

2.4.3. Mokumo ir likvidumo poreikiai: perspektyvinis gyvybingumo atkūrimas

- (48) Portugalija pateikė restruktūrizavimo plano, apie kurį pranešta 2021 m. birželio 10 d. ir kuris pakeistas 2021 m. lapkričio 16 d., pagrindinio scenarijaus finansines projekcijas, susijusias su pagrindine bendrovės „TAP Air Portugal“ aviacijos veikla (įskaitant bendrovę „Portugalia“), kaip aprašyta 2.4.1.1 skirsnyje. Pagal šias projekcijas numatoma, kad [...]. Pasibaigus restruktūrizavimo planui 2025 m., bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi, kad nuosavo kapitalo grąža (ROE) bus [...] proc., o panaudoto kapitalo grąža (ROCE) – [...] proc.
- (49) Dėl likvidumo projekcijų bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi, kad [...]. Finansinėse projekcijose taip pat numatoma, kad nuosavo kapitalo ir turto bei grynosios skolos ir nuosavo kapitalo santykis [...] 2025 m. pasieks atitinkamai [...] proc. ir [...]. Galiausiai pagal projekcijas grynosios skolos ir EBITDA santykis laipsniškai mažėja nuo [...] 2022 m. iki [...] 2025 m.

1 lentelė

2021 m. birželio 10 d. pateikto restruktūrizavimo plano finansinės projekcijos (pagrindinis scenarijus)

	Restruktūrizavimo laikotarpis					
mln. EUR	2020 m.	2021 m.	2022 m.	2023 m.	2024 m.	2025 m.
Pajamos	1 060	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
EBIT	(965)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Grynasis pelnas	(1 230)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Grynoji skola	4 110	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Veiklos pinigų srautai	(244)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Nuosavas kapitalas	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

Šaltinis: bendrovės informacija. Visi duomenys susiję su bendrove „TAP Air Portugal“ (įskaitant bendrovę „Portugalia“)

- (50) Bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumo atkūrimas priklauso nuo išlaidų mažinimo, nes pajamos prognozuojamos atsižvelgiant į oro eismo atsigavimą. Išlaidų mažinimą lemia 2.4.1.1–2.4.1.3 skirsniuose aprašytos restruktūrizavimo priemonės, kuriomis bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi sumažinti CASK nuo [...] EUR ct 2019 m. iki [...] EUR ct 2025 m. Toks CASK sumažinimas [...] EUR ct daugiausia susijęs su restruktūrizavimo priemonėmis, kurios 2019 m. turės įtakos didžiausioms bendrovės „TAP Air Portugal“ sąnaudų punktams, t. y. degalų sąnaudoms ([...] EUR ct 2019 m.) ir darbo sąnaudoms ([...] EUR ct 2019 m.). Kalbant apie degalus, bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi, kad įsigijus ekonomiškėsių orlaivių, geriau suderinus maršrutus ir orlaivius bei įdiegus degalų optimizavimo programinę įrangą (2.4.1.3 skirsnis), bus sutaupyta [...] EUR ct vienam sėdimosios vietos kilometrui (ASK), darant prielaidą, kad valiutos kursas ir degalų kaina atitiks dabartinius rinkos lūkesčius agentūros „Bloomberg“ duomenimis. Kalbant apie darbo sąnaudas, bendrovė „TAP Air Portugal“ tikisi, kad FTE mažinimo priemonės ir naujos derybos dėl sutarčių su darbuotojais (2.4.1.3 skirsnis) leis sutaupyti [...] EUR ct vienam ASK.
- (51) Kalbant apie prognozuojamas pajamas, didžioji jų dalis gaunama iš keleivinio oro transporto, o techninės priežiūros, krovininių ir pašto pajamos 2025 m. sudarys maždaug [...] proc. visų pajamų. Siekdamą įvertinti keleivinio oro transporto pajamas, bendrovė „TAP Air Portugal“ daro prielaidą, kad atsigavimo tendencija atitiks IATA pagrindines prognozes (2020 m. spalio mėn.) ⁽³³⁾, tačiau metiniai oro transporto srutai bus mažesni. Pavyzdžiui, nors IATA prognozuoja, kad oro transporto srutai padidės nuo 49 % 2021 m. iki 109 % 2025 m., palyginti su 2019 m. skridusių keleivių skaičiumi, bendrovė TAP daro prielaidą, kad padidėjimas 2021 m. sudarys [...] proc., o 2025 m. – [...] proc. Be to, bendrovė „TAP Air Portugal“ daro prielaidą, kad 2025 m. pelningumas bus [...] EUR ct, o apkrovos koeficientas – [...] proc., t. y. atitinkamai mažesnis ([...] EUR ct) ir didesnis ([...] proc.) nei 2019 m. Galiausiai bendrovė „TAP Air Portugal“ prognozuoja pajamų padidėjimą dėl 2.4.1.4 skirsnyje aprašytų su krovininių vežimu ir papildoma veikla susijusių priemonių. Apskritai, atsižvelgiant į visus pajamų šaltinius, bendrovė „TAP Air Portugal“ numato, kad pajamos, tenkančios vienam CASK, sumažės nuo [...] EUR ct 2019 m. iki [...] EUR ct 2025 m.
- (52) Restruktūrizavimo plane, apie kurį pranešta 2021 m. birželio 10 d., numatytas nepalankus scenarijus, pagrįstas pesimistine trijų parametų – degalų sąnaudų, paklausos ir pelningumo – raida. Pagal nepalankų scenarijų parametrams kintant neigiamai, bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklos pinigų srutai ir EBIT [...], o pesimistinė prielaida pakeičia tik rezultatų dydį. Tik pagal nepalankiausią scenarijų, darant prielaidą, kad visi trys susiję parametrai keisis neigiamai, [...].
- (53) Galiausiai 2021 m. lapkričio 9 d. Portugalija pateikė atnaujintas pateikto restruktūrizavimo plano finansines projekcijas. Tokioje atnaujintoje versijoje atsižvelgiama į naujausius aviacijos rinkos pokyčius, palyginti su projekcijomis, apie kurias pranešta, visų pirma į pagerėjusias transporto atsigavimo perspektyvas ⁽³⁴⁾ ir padidėjusias reaktyviųjų degalų kainas, ir daroma prielaida, kad transporto išlaidos padidės [...] proc., kad būtų atspindėta naujausia infliacijos dinamika. Dėl šių patikslintų prielaidų, palyginti su pateiktomis projekcijomis, padidės pajamos ir sąnaudos. Apskritai EBIT [...], bet siekia [...], t. y. [...] mln. EUR, o ne [...] mln. EUR pagal pateiktas projekcijas. Analogiškai grynasis pelnas tampa teigiamas [...] ([...] [...] mln. EUR), [...] [...] mln. EUR. [...] m., ROCE sudarytų [...], o ROE – [...] proc. [...] proc.

2.5. Preliminarios sprendimo pradėti procedūrą išvados

- (54) Remdamasi 2021 m. birželio 10 d. Portugalijos pranešime pateikta informacija, Komisija sprendime pradėti procedūrą valstybės paramą bendrovei TAP SGPS, apie kurią pranešta, įvertino kaip teisėtą valstybės pagalbą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir 108 straipsnio 3 dalį. Ji įvertino tos pagalbos suderinamumą su vidaus rinka pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires ir, nustačiusi, kad kelios šiose gairėse nustatytos suderinamumo sąlygos *prima facie* atrodo neįvykdytos, nusprendė pradėti oficialią tyrimo procedūrą.
- (55) Sprendime pradėti procedūrą Komisija preliminariai padarė išvadą, kad bendrovė TAP SGPS, kuri yra pagalbos gavėja, atitinka restruktūrizavimo pagalbos skyrimo reikalavimus, visų pirma dėl susikaupusio neigiamo nuosavo kapitalo, kuris padidėjo nuo [...] mln. EUR 2019 m. pabaigoje iki [...] mlrd. EUR 2020 m. Komisija taip pat nustatė, kad restruktūrizavimo pagalba buvo būtina sėkmingam restruktūrizavimo plano užbaigimui ir kad jos forma buvo tinkama susidariusioms likvidumo ir mokumo problemoms spręsti.

⁽³³⁾ Demand recovery data for domestic traffic in Europe and Europe to North & South America, Sub Saharan & North Africa. Šaltinis: IATA/„Oxford Economics“ – Air Passenger Forecast Global Report, 2020 m. spalio mėn.

⁽³⁴⁾ Duomenys apie paklausos atsigavimą Portugalijos vidaus rinkoje, skraidinant iš Portugalijos į Europą ir iš Portugalijos į Šiaurės ir Pietų Ameriką bei Afriką pagal 2019 m. bendrovės TAP keleivių koeficientus. Šaltinis: IATA/„Oxford Economics“ – Air Passenger Forecast Global Report, 2021 m. spalio mėn.

- (56) Komisija nustatė, kad, remiantis apdairiomis prielaidomis, numatomo pelno ir nuosavo kapitalo grąžos, sudarančios maždaug [...] proc. [...], įvertinimas restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje patvirtino Portugalijos argumentą, kad restruktūrizavimo planas užtikrins ilgalaikį pagalbos gavėjo gyvybingumą ir išliks patikimas ir nepalankaus scenarijaus atveju. Be valstybės intervencijos pagalbos gavėjas, taigi ir bendrovė „TAP Air Portugal“, neišvengiamai pasitrauktų iš rinkos, o tai sukeltų socialinius sunkumus, neigiamą šalutinį poveikį visai Portugalijos ekonomikai, kuri itin priklausoma nuo turizmo sektoriaus, ir sutrikdytų svarbios, sunkiai atkuriamos paslaugos teikimą.
- (57) Tada Komisija išreiškė abejonių, pirmiausia dėl pagalbos proporcingumo ⁽³⁵⁾, pažymėdama, kad dauguma nuosavo įnašo šaltinių buvo susiję su sąnaudų sumažinimu, t. y. tik su sąnaudų išvengimu, be jokio naujo finansavimo iš rinkos investuotojo ar skolinio, išskyrus naujas orlaivių nuomos sutartis, kurios bus sudarytos 2021 m. Komisija pažymėjo, kad geriausiu atveju nuosavas įnašas atitiktų tik [...] proc. restruktūrizavimo išlaidų ir nėra neišsėkantis, ar darbo sąnaudų mažinimas, sudarantis daugiau nei [...] proc. nuosavo įnašo, yra priimtinas. Dėl naštos pasidalijimo reikalavimų Komisija pažymėjo, kad nepateikta jokio pagrindimo, kodėl iš principo negalima iš dalies sumažinti bendrovės TAP SGPS obligacijų turėtojų skolos.
- (58) Antra, Komisija išreiškė abejonių dėl konkurencijos iškraipymus ribojančių priemonių ⁽³⁶⁾. Komisija visų pirma pažymėjo, kad: i) abejotina, ar siūlomas tam tikro turto, susijusio su nuostolinga veikla, pardavimas gali būti laikomas konkurencijos iškraipymo, atsiradusio dėl pagalbos, šalinimu ir ar bet kuriuo atveju siūlomas pardavimas yra pakankamas tokiam iškraipymui pašalinti, ii) Portugalijos valdžios institucijų nuomonė, kad laiko tarpinių pardavimas buvo per ankstyvas ir nereikalingas, nepagrįsta jokia kiekybine analize, iš kurios būtų matyti, kad toks pardavimas iš tiesų keltų pavojų bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumo atkūrimui, atsižvelgiant į jos tvirtą padėtį labai perpildytame Lisabonos oro uoste laiko tarpinių atžvilgiu, ir iii) nors 2025 m. prognozuojamas bendras orlaivių parko pajėgumas buvo mažesnis nei prieš restruktūrizavimą, nebuvo galima niekaip patikrinti, ar restruktūrizavimo laikotarpiu įsigyjant naujus orlaivius sukurtas pajėgumas nebus per didelis, ir nebuvo įsipareigota išlaikyti mažesnę pajėgumą restruktūrizavimo plano galiojimo laikotarpiu.
- (59) Galiausiai Komisija pažymėjo, kad planas buvo ilgesnis nei penkeri metai, o projekcijose buvo neapibrėžtumų dėl paklausos raidos iki 2025 m. pabaigos pagal labai nepalankių sąlygų scenarijus, dėl kurių gali pririekti daugiau pagalbos ⁽³⁷⁾.

3. PORTUGALIJOS PASTABOS

- (60) 2021 m. rugpjūčio 19 d. Portugalija pateikė savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą.
- (61) Iš pradžių Portugalija primena precedento neturintį ir bendrą oro eismo sustabdymą, kurį sukėlė COVID-19 pandemija, ir jo pražūtingus bei asimetrinius padarinius oro transporto bendrovėms. Portugalija pažymi, kad iki protrūkio bendrovė „TAP Air Portugal“ savarankiškai veikė pelningai ir turėjo aiškių finansinio stabilumo požymių. Galiausiai Portugalija pažymi, kad dėl pandemijos buvo atidėta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių, kurios turėjo būti taikomos iki 2020 m. gruodžio 31 d., peržiūra. Nors Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės nėra skirtos išskirtinėms aplinkybėms, kokios yra COVID-19 pandemija, jose palikta galimybė lanksčiau taikyti jų taisykles, ypač dėl nuosavo įnašo, kuris turi būti laikomas pakankamai dideliu ir pakankamu. Portugalijos teigimu, unikalios aplinkybės ir problemos, susijusios su COVID-19 ir jos poveikiu bendrovės TAP verslo modeliui, pateisina lankstesnį požiūrį, palyginti su įprastais sanavimo ir restruktūrizavimo precedentais šiame sektoriuje. Dėl precedento neturinčių COVID-19 pandemijos aplinkybių reikia lanksčiai taikyti sanavimo ir restruktūrizavimo taisykles ir principus.

3.1. Finansinės projekcijos ir gyvybingumo atkūrimas

- (62) Portugalija pabrėžia, kad restruktūrizavimo plane pateiktos projekcijos pagrįstos patikimomis ir konservatyviomis prielaidomis. Portugalija pabrėžia, kad, nors IATA prognozės 2019 m. lygį viršija jau 2024 m., plano pagrindiniame scenarijuje pateiktos paklausos projekcijos 2019 m. lygio nepasiekia iki [...]. Analogiškai bendrovės „TAP Air Portugal“ pajamos 2021 m. prasideda nuo žemesnio taško, palyginti su keleivių skaičiaus prognozėmis, pavyzdžiui, keleivių vežimo pajamos 2021 m. sudaro [...] proc. 2019 m. lygio, palyginti su [...] proc. keleivių skaičiaus prognozėmis.

⁽³⁵⁾ Žr. sprendimo pradėti procedūrą 83–88 konstatuojamąsias dalis.

⁽³⁶⁾ Žr. sprendimo pradėti procedūrą 97–100 konstatuojamąsias dalis.

⁽³⁷⁾ Žr. sprendimo pradėti procedūrą 74 ir 75 konstatuojamąsias dalis.

- (63) Portugalija pabrėžia, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ lanksčiai naudoja pajėgumus. Bendrovei pavyko perskirstyti pajėgumus pagal paklausą, kompensuojant kelionių į Braziliją ir (arba) iš Brazilijos srautus didesniais Afrikos srautais. Be to, dėl mažų apkrovos koeficientų ji aktyviai keitė didesnius orlaivius mažesniais ir pertvarkė keleivinius orlaivius, kad jais būtų galima vežti krovinius ir pan. Dėl tokio lankstaus pajėgumų naudojimo ir veiklos kartu su griežta išlaidų kontrolės politika, nepaisant prastesnio paklausos scenarijaus, pinigų panaudojimas buvo mažesnis, nei tikėtasi restruktūrizavimo plane (pvz., bendrovės „TAP Air Portugal“ 2021 m. pirmojo pusmečio EBIT rodiklis buvo [...] mln. EUR geresnis, nei prognozuota plane).
- (64) Portugalija pažymi, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ prognozuojamos pajamos už vieną sąlyginį sėdimųjų vietų kilometrą (RASK) yra mažesnės nei ankstesniais laikotarpiais ([...] EUR ct iki 2025 m., palyginti su [...] EUR ct 2018 m.) ir tai, ką šiuo metu pavyko pasiekti (kompensuojant mažesnę keleivių srautą, palyginti su restruktūrizavimo plane numatytu keleivių skaičiumi). Portugalija taip pat pažymi, kad restruktūrizavimo plane neatsižvelgta į iki [...] mln. EUR papildomų pajamų, gautų patobulinus procesus ir (arba) metodikas, atnaujinus pagrindines sistemas ir (arba) priemones ir įgyvendinus papildomas išlaidų mažinimo iniciatyvas (pvz., orlaivių nuomos, atidėjimo ir būsimus derybų raundus po patvirtinimo), kurios buvo nustatytos po pranešimo.
- (65) Dėl restruktūrizavimo laikotarpio trukmės Portugalija tvirtina, kad daugelis restruktūrizavimo plane numatytų priemonių jau įgyvendintos 2020 m., nors restruktūrizavimo pagalba bus suteikta tik paskutinį 2021 m. ketvirtį. Todėl valstybės intervencijos, kuri yra labai svarbi siekiant atkurti bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumą [...], trukmė bus trumpesnė nei penkeri metai.

3.2. Proporcingumas ir valstybės pagalbos apribojimas iki minimumo

- (66) 2021 m. lapkričio 16 d. pateiktose pastabose Portugalija nurodo naujus nuosavo įnašo šaltinius, nebereikalauja, kad darbo sąnaudų mažinimas būtų laikomas nuosavo įnašo šaltiniu, pateikia naują restruktūrizavimo išlaidų suskirstymą ir pastabas dėl naštos pasidalijimo priemonių.

3.2.1. Nauji nuosavo įnašo šaltiniai

- (67) Portugalija nustatė šiuos naujus papildomus nuosavo įnašo šaltinius:
- a) *esamų skolintojų parama*. Portugalija pažymi, kad bendrovei „TAP Air Portugal“ pavyko gauti esamų skolintojų paramą. Dėl COVID-19 pandemijos ir dėl to pablogėjusio EBITDAR rodiklio bendrovė „TAP Air Portugal“ turi [...]. Tačiau bendrovei pavyko užsitikrinti išsipareigojimų atidėjimą, todėl nebuvo vykdomi pasirinkimo parduoti sandoriai ir nereikalaujama iš anksto grąžinti skolas. Portugalijos teigimu, toks išsipareigojimų atidėjimas prilygsta naštos pasidalijimui ir nuosavam įnašui, nes [...] (43 konstatuojamosios dalies g punktas);
 - b) *naujų investuotojų ir rinkos finansavimas*. Portugalija pažymi, kad į bendrovę „TAP Air Portugal“ kreipėsi potencialūs nauji investuotojai, norintys ateityje įsigyti akcijų paketą, ir derėjosi dėl naujo finansavimo (43 konstatuojamosios dalies e papunktis);
 - c) *papildomas orlaivių finansavimas*. Portugalija pateikia įrodymų, kad prisiimti nauji išsipareigojimai finansuoti orlaivių nuomą, padidinant tokį finansavimą nuo [...] mln. EUR iki bendros [...] mln. EUR sumos (43 konstatuojamosios dalies c punktas).

3.2.2. Darbo sąnaudų mažinimas

- (68) Dėl darbo sąnaudų sumažinimo, dėl kurio Komisija išreiškė abejonų, Portugalija iš esmės teigė, kad jis padeda sumažinti pagalbą ir yra veiksmingas, ilgalaikis ir negrįžtamas pagalbos gavėjo kreditorių įnašas. Portugalija tvirtina, kad pagal Portugalijos teisę darbuotojai yra privilegijuotieji kreditoriai darbdavių atžvilgiu, nes darbuotojų reikalavimai tenkinami pirmiausia visų kitų garantuotų ar privilegijuotųjų reikalavimų atžvilgiu. Todėl darbo sąnaudų sumažinimas, siūlomas kaip nuosavas įnašas, kurio bendra suma yra [...] mln. EUR, apima tokius kreditus. Galiausiai Portugalija pažymi, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ tokį sąnaudų sumažinimą pasiekė derybomis ir pareikalavo, kad darbuotojai atsisakytų dalies savo būsimų reikalavimų. Taigi jie prilygsta skolų nurašymui arba kitokiam partnerių (pvz., orlaivių tiekėjų ir (arba) nuomotojų) sutartinių sąnaudų sumažinimui tiek dalyvavimo pastangų atžvilgiu, tiek pasitikėjimo ilgalaikiu pagalbos gavėjo gyvybingumu prasme.

- (69) Nors Portugalija pripažino, kad nuosavas įnašas paprastai turėtų būti panašus į suteikiamą pagalbą pagal poveikį pagalbos gavėjo mokumui ar likvidumui, o sąnaudų mažinimas nėra nuosavo kapitalo didinimo priemonė, nuosavas įnašas, kurio poveikis nepanašus į suteikiamos pagalbos poveikį, vis tiek gali būti priimtinas, atsižvelgiant į išskirtines aplinkybes. Galiausiai 2021 m. lapkričio 16 d. pateiktose pastabose Portugalija nebeįtraukė darbo sąnaudų mažinimo į pagalbos gavėjo nuosavo įnašo į restruktūrizavimo išlaidas šaltinius.

3.2.3. Restruktūrizavimo išlaidų suskirstymas ir finansavimo šaltiniai

- (70) 2021 m. lapkričio 16 d. Portugalija pateikė restruktūrizavimo sąnaudų ir atitinkamo nuosavo įnašo apskaičiavimo bei santykio suskirstymą atsižvelgiant į naujus nuosavo įnašo šaltinius, kuris pateikiamas toliau.

2 lentelė

Restruktūrizavimo išlaidų suskirstymas ir finansavimo šaltiniai (suapvalinus mln. EUR)

Restruktūrizavimo išlaidos		Finansavimo šaltiniai	mln. EUR	%
		Nuosavas įnašas		
Naujų orlaivių įsigijimas	[...]	Kompensacijos darbuotojams	[...]	[...] %
Skolos grąžinimas	[...]	Persiderėtos sutartys su trečiosiomis šalimis	(...)	[...] %
[...]	[...]	Naujų orlaivių nuoma	(...)	[...] %
(Kompensacijos) darbuotojams	[...]	Kiti įnašai	(...)	[...] %
Veiklos nuostoliai	[...]	Obligacijų ir banko skolos susitarimas (rinkos vertė)	(...)	[...] %
		Laikinas likvidumas ([...] % negarantuotas)	[...]	[...] %
		Naujas įsiskolinimas bankui	[...]	[...] %
		Nenumatytos „M&E Brazil“ išlaidos	(...)	[...] %
		Valstybės pagalba		
		Nuosavo kapitalo injekcija	[...]	[...] %
		Laikinas likvidumas ([...] % garantuotas)	(...)	[...] %
		Nuosavo įnašo suma	[...]	[...] %
		Restruktūrizavimo pagalbos suma	[...]	[...] %
		VISAS FINANSAVIMAS	(...)	

- (71) Portugalija pažymi, kad mažesniems nei 50 % restruktūrizavimo išlaidų įnašams jau buvo pritarta kitose aviacijos sektoriaus restruktūrizavimo pagalbos bylose ⁽³⁸⁾ ir kad COVID-19 pandemija laikytina išskirtine aplinkybe, kaip Komisija pripažino COVID-19 laikinojoje sistemoje ⁽³⁹⁾ (toliau – laikinoji sistema). Todėl Portugalija tvirtina, kad patikslintas nuosavo įnašo dydis yra reikšmingas, visų pirma atsižvelgiant į neaiškumus, su kuriais susiduria aviacijos sektorius dėl COVID-19 pandemijos.

⁽³⁸⁾ 2014 m. liepos 9 d. Komisijos sprendimas byloje SA.34191 – Įtariama pagalba bendrovei „Air Baltic“ (OL L 183, 2015 7 10, p. 1) ir 2012 m. birželio 27 d. Komisijos sprendimas byloje SA.33015 – Įtariama pagalba bendrovei „Air Malta“ (OL L 301, 2012 10 30, p. 29).

⁽³⁹⁾ Komisijos komunikatas „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“ (C/2020/1863) (OL C 911, 2020 3 20, p. 1), su paskutiniaisiais pakeitimais, padarytais 2021 m. lapkričio 18 d. Komisijos komunikatu (6-asis laikinosios valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistemos pakeitimas ir Komisijos komunikato valstybės narėms dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo trumpalaikiam eksporto kredito draudimui priedo pakeitimas) (C/2021/8442 final) (OL C 473, 2021 11 24, p. 1).

3.2.4. Naštos pasidalijimas

- (72) Portugalija pakartoja, kad naštos pasidalijimas bus užtikrintas bendrovės TAP SGPS akcininkų lygmeniu. Bendrovės TAP SGPS nuostoliai buvo visiškai įtraukti į 2020 m. konsoliduotąsias ataskaitas ir atitinka bendrą [...] mln. EUR neigiamo nuosavo kapitalo sumą. Patvirtinus restruktūrizavimo planą, bendra [...] mln. EUR suma [...] bendrovės TAP SGPS ataskaitose bus sumažinta iki [...]. Prieš tai – [...] siekiant padengti nuostolius.
- (73) Portugalija taip pat paaiškina, kad, kaip numatyta restruktūrizavimo plane, bendrovė TAP SGPS turės kuo greičiau grįžti į skolinimo rinkas. Nuostolių priskyrimo kreditoriams poveikis turės neigiamą įtaką bet kokiems būsimiems bendrovės TAP SGPS bandymams pritraukti lėšų iš privačiojo sektoriaus, net ir su garantijomis. Kredito rinkos dalyviai tai vertins kaip faktinį įsipareigojimų nevykdymą, dėl kurio reitingų agentūros iškart sumažins reitingą iki blogiausios kredito kategorijos. Tai savo ruožtu paskatintų bankus ateityje susilaikyti nuo santykių su bendrove. Galiausiai Portugalija pažymi, kad tam tikrų skolininkų teisių atsisakymas pagal atitinkamas paskolų sutartis ir (arba) skolų emisiją (43 konstatuojamosios dalies g punktas) turėtų būti laikomas tam tikra naštos pasidalijimo forma pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

3.3. Konkurencijos iškreipimus ribojančios priemonės

- (74) Kalbant apie turto pardavimą, pajėgumų ar rinkos dalies mažinimą, restruktūrizavimo plane, apie kurį pranešta 2021 m. birželio 10 d., Portugalija pasiūlė parduoti bendrovės TAP SGPS turimus nepagrindinės veiklos akcijų paketus, t. y. bendroves „Groundforce“, „M&E Brasil“ ir „Cateringpor“. Tačiau dėl galimo laiko tarpinių perdavimo Portugalija iš pradžių pareiškė nuomonę, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ atveju įsipareigojimas atsisakyti laiko tarpinių Lisabonos oro uoste būtų per ankstyvas ir greičiausiai nereikalingas siekiant užtikrinti veiksmingą konkurenciją, nes esama rizikos, kad gali nukentėti šios bendrovės jungtys ir jos skrydžių centro modelis, ir gali kilti grėsmė jos gyvybingumui atkurti. Oficialios tyrimo procedūros metu Portugalija taip pat teikė, tikslino arba išplėtė priemones, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškreipimus, todėl galutinė pasiūlytų priemonių forma yra tokia.

3.3.1. Su oro transportu vertikalios integracijos veiklos dalies pardavimas

- (75) Portugalija teigia, kad ankstesniais laikotarpiais bendrovės „Groundforce“ veikla buvo pelninga, ji 2019 m. uždirbo [...] mln. EUR grynojo pelno ir [...] mln. EUR pajamų, tačiau labai nukentėjo dėl COVID-19 krizės. 2020 m., palyginti su 2019 m., bendrovės „Groundforce“ pajamos sumažėjo [...] mln. EUR. Dėl šių sunkumų buvo pradėta bendrovės „Groundforce“ kontroliuojamo nemokumo procedūra, kuri galiausiai lems įmonės restruktūrizavimą arba likvidavimą. Šiomis aplinkybėmis bendrovė „Groundforce“ jau susidomėjo keli pirmaujančiais antžeminių paslaugų teikėjais Europoje.
- (76) Bendrovė „Cateringpor“ yra 1994 m. įkurta maitinimo įmonė. Ji yra pagrindinė maitinimo paslaugų teikėja bendrovei TAP SGPS, kuri taip pat yra jos pagrindinė akcininkė (51 % akcijų) ir pagrindinis pajamų šaltinis ([...] proc. pajamų 2019 m.). Ankstesniais laikotarpiais bendrovė dirbo pelningai ir 2019 m. uždirbo [...] mln. EUR grynojo pelno ir [...] mln. EUR pajamų. Tačiau, kaip ir „Groundforce“, bendrovė „Cateringpor“ nukentėjo dėl COVID-19 krizės, dėl kurios [...] proc. sumažėjo teikiamų patiekalų kiekis, o grynas pelnas, palyginti su 2019 m., sumažėjo [...] mln. EUR. Siekdama įveikti šiuos sunkumus, bendrovė „Cateringpor“ pradėjo restruktūrizavimo procesą, kuris šiuo metu vyksta [...], o jam pasibaigus bendrovė TAP SGPS planuoja [...] proc. [...]. Remiantis projekcijomis, [...] [...] mln. EUR.
- (77) Bendrovė „M&E Brasil“ yra Brazilijoje registruota techninės priežiūros, remonto ir kapitalinio remonto paslaugų teikėja, kurios pagrindinė akcininkė yra bendrovė TAP SGPS. Bendrovė „M&E Brasil“ teikia įvairiausias orlaivų techninės priežiūros paslaugas bendrovei TAP SGPS, iš kurios 2019 m. uždirbo [...] proc. pajamų. [...] buvo [...], nepaisant to, kad [...]. Dėl COVID-19 krizės dar labiau padidėjo bendrovės sunkumai, o 2020 m. pajamos (maždaug [...] mln. EUR) sumažėjo perpus, palyginti su 2019 m. pajamomis (maždaug [...] mln. EUR) [...] ([...] [...] mln. EUR [...], [...] mln. EUR [...]). [...] [...] mln. EUR [...].
- (78) Kadangi dėl minėto pardavimo bus gerokai sumažinta vertikalios integracijos bendrovės „TAP Air Portugal“ veikla, susijusi su oro transportu, Portugalija mano, kad tai yra leistina priemonė konkurencijos iškreipimams apriboti pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.

3.3.2. Orlaivių parko mažinimas ir įšaldymas

- (79) Restruktūrizavimo plane taip pat numatomas pajėgumų sumažėjimas dėl orlaivių parko mažinimo, tinklo racionalizavimo ir prisitaikymo prie sumažėjusios paklausos. Iki 2021 m. vasario mėn. bendrovė „TAP Air Portugal“ jau sumažino orlaivių parką nuo 108 iki [90–100] orlaivių. Portugalija įsipareigoja, kad restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu iki 2025 m. imtinai bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parkas neviršys [90–100] orlaivių.

3.3.3. Laiko tarpų perdavimas

- (80) Visų pirma atsižvelgdama į tai, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ turi daug laiko tarpų labai perpildytoje Lisabonos bazėje (32 konstatuojamoji dalis) ⁽⁴⁰⁾, Komisija mano, kad šio sprendimo tikslais bendrovė „TAP Air Portugal“ turės svarbią padėtį keleivinio oro transporto paslaugų teikimo Lisabonos oro uoste rinkoje po restruktūrizavimo.
- (81) Šiuo atžvilgiu 2021 m. gruodžio 3 d. Portugalija pateikė papildomą struktūrinį įsipareigojimą, kuriuo siekiama dar labiau apriboti iškraipomąjį pagalbos poveikį konkurencijai teikiant keleivinio oro transporto paslaugas maršrutais į Lisabonos oro uostą arba iš jo, kur, kaip tikimasi, po restruktūrizavimo bendrovė „TAP Air Portugal“ išlaikys svarbią padėtį rinkoje.
- (82) Portugalija įsipareigojo, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ perduos kitai oro transporto bendrovei (esamam ar potencialiam konkurentui) iki 18 kasdinių laiko tarpų (žiemos ir vasaros) paketą, kad šis galėtų įkurti naują bazę ⁽⁴¹⁾ arba išplėsti esamą bazę Lisabonos oro uoste (toliau – laiko tarpų perėmėjas) ⁽⁴²⁾.
- (83) Laiko tarpai, kuriuos bendrovė „TAP Air Portugal“ perduotų jų perėmėjui pasirašant laiko tarpų perdavimo susitarimą, atitiktų laiko tarpų perėmėjo prašomus laiko tarpus $\pm$ 20 minučių intervale trumpojo nuotolio skrydžių atveju ir $\pm$ 60 minučių intervale ilgojo nuotolio skrydžių atveju. Jei bendrovė „TAP Air Portugal“ neturės laiko tarpų atitinkame laiko intervale, bendrovė „TAP Air Portugal“ pasiūlytų perduoti laiko tarpus, kurie būtų arčiausiai laiko, atitinkančio laiko tarpų perėmėjo prašymą.
- (84) Išimties tvarka bendrovė „TAP Air Portugal“ nebūtų įpareigota perduoti:
- a) i) daugiau nei vieno laiko tarpsnio iki 8.00 val. (vietos laiku) vienam orlaiviui, kurį laiko tarpų perėmėjas laiko Lisabonos oro uosto bazėje naudodamas perduodamus laiko tarpus;
 - b) ii) daugiau nei pusės visų perduodamų laiko tarpų iki 12.00 val. (vietos laiku) ir
 - c) daugiau laiko tarpų iki 20.00 val. (vietos laiku), nei yra iš viso perduodamų laiko tarpų, atėmus vieną laiko tarpą vienam orlaiviui, kurį laiko tarpų perėmėjas laiko Lisabonos oro uosto bazėje naudodamas perduodamus laiko tarpus trumpojo nuotolio skrydžiams vykdyti.
- (85) Jeigu vienam bazėje laikomam orlaiviui bus prašoma daugiau nei vieno laiko tarpsnio iki 8.00 val. (vietos laiku), daugiau nei pusės visų perduodamų laiko tarpų iki 12.00 val. (vietos laiku) arba iki daugiau laiko tarpų 20.00 val. (vietos laiku) nei bendras visų perduodamų laiko tarpų skaičius, atėmus vieną laiko tarpą vienam Lisabonos oro uosto bazėje laikomam orlaiviui, kurį laiko tarpų perėmėjas naudoja trumpojo nuotolio skrydžiams perduodamais laiko tarpais vykdyti, bendrovė „TAP Air Portugal“ pasiūlytų laiko tarpų perėmėjui kitą artimiausią laiko tarpą atitinkamai po 8.00 val. (vietos laiku), po 12.00 val. (vietos laiku) ir po 20.00 val. (vietos laiku).
- (86) Atvykimo ir išvykimo laiko tarpai turėtų būti tokie, kad laiko tarpų perėmėjas galėtų pagrįstai rotuoti orlaivius, kiek tai įmanoma, atsižvelgiant į reikalavimus atitinkančio potencialaus laiko tarpų perėmėjo verslo modelį ir orlaivių panaudojimo apribojimus.
- (87) Portugalija įsipareigojo, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ neįsigis perduotų laiko tarpų iš jų perėmėjo.

⁽⁴⁰⁾ Toks veiksmų derinys (didelis laiko tarpų skaičius labai perpildytame oro uoste, kuris naudojamas kaip bazė) nėra būdingas jokiam kitam ES oro uostui, iš kurio arba į kurį bendrovė „TAP Air Portugal“ teikia keleivinio oro transporto paslaugas.

⁽⁴¹⁾ Bazė reiškia, kad orlaiviai oro uoste stovi per naktį, o bazėje laikomi orlaiviai naudojami keliems maršrutams iš to oro uosto vykdyti. Trumpojo nuotolio skrydžių atveju tai reiškia, kad pirmasis orlaivio skrydis per dieną yra išvykimas iš Lisabonos oro uosto, o paskutinis – atvykimas į Lisabonos oro uostą.

⁽⁴²⁾ Kaip papildomai paaiškinta 88 konstatuojamojoje dalyje, potencialūs laiko tarpų perėmėjai turi įsipareigoti Lisabonos oro uosto bazėje laikyti orlaivius, kuriems bus naudojami bendrovės „TAP Air Portugal“ perduoti laiko tarpai. Reikalavimas turėti naują arba išplėstą bazę Lisabonos oro uoste naudojantis perduotais laiko tarpais yra pateisinamas santykinio konkurencinio spaudimo, kurį įsitvirtinusiems vežėjams daro bazę turintys ir jos neturintys vežėjai, stiprumu.

- (88) Kad atitiktų reikalavimus, potencialus laiko tarpsnių perėmėjas turi:
- a) būti oro transporto bendrovė, turinti galiojančią ES ir (arba) EEE valstybės narės išduotą veiklos licenciją;
 - b) būti nepriklausomas ir nesusijęs su bendrove „TAP Air Portugal“;
 - c) jam negali būti taikomos konkurencijos taisomosios priemonės, skyrus daugiau nei 250 mln. EUR COVID-19 rekapitalizavimo priemonę;
 - d) išsipareigoti iki restruktūrizavimo plano pabaigos eksploatuoti tam tikrą Lisabonos oro uosto bazėje laikomų orlaivių, kuriems naudojami perduoti laiko tarpsniai, skaičių. Potencialūs laiko tarpsnių perėmėjai savo pasiūlymuose nurodo orlaivių, kurie bus laikomi Lisabonos oro uosto bazėje ir kuriems bus naudojami perduoti laiko tarpsniai, skaičių.⁽⁴³⁾ Siekdamas išsipareigoti bazėje laikomiems orlaiviams naudoti perduotus laiko tarpsnius, potencialus laiko tarpsnių perėmėjas turi išsipareigoti laikytis galiojančių ES ir nacionalinės darbo teisės aktų, kaip juos atitinkamai išaiškino ES teismai⁽⁴⁴⁾.
- (89) Komisija patvirtintų laiko tarpsnių perėmėją po skaidrios ir nediskriminacinės atrankos procedūros (kvietimo teikti pasiūlymus).
- (90) Komisijai padėtų stebėsenos patikėtinis, kuris būtų paskirtas iš karto po šio sprendimo priėmimo.
- (91) Kvietimą teikti pasiūlymus stebėsenos patikėtinis paskelbtų likus pakankamai laiko iki bendrosios laiko tarpsnių paskirstymo procedūros, skirtos kiekvienam IATA sezonui, pradžios, kol Komisija patvirtins laiko tarpsnių perėmėją, ir tai būtų tinkamai viešinama.
- (92) Komisija, padedama stebėsenos patikėtinio, įvertintų gautus pasiūlymus. Ji galėtų atmesti pasiūlymus, jei jie nebūtų patikimi ekonominiu ar veiklos požiūriu arba ES konkurencijos teisės požiūriu.
- (93) Konkuruojančių pasiūlymų atveju Komisija mažėjančia tvarka pirmenybę teiktų potencialiems laiko tarpsnių perėmėjams, kurie, visų pirma: i) užtikrins didžiausią sėdimųjų vietų skaičių bazėje laikomuose orlaiviuose naudojant perduodamus laiko tarpsnius nuo veiklos pradžios iki restruktūrizavimo plano pabaigos ir ii) tiesioginiais skrydžiais, vykdomais bazėje laikomais orlaiviais, kuriems naudojami perduodami laiko tarpsniai, skraidins į daugiausia paskirties vietų (tiesioginis susisiektimas, neatsižvelgiant į skrydžių dažnumą) nuo veiklos pradžios iki restruktūrizavimo plano pabaigos.
- (94) Jei Komisija, atlikusi vertinimą pagal du kriterijus, kelis pasiūlymus (vienodus pasiūlymus) įvertintų vienodai arba panašiai, ji teiktų pirmenybę pasiūlymui, kurį geriausiai vertintų bendrovė „TAP Air Portugal“ (kuri gali taikyti bet kurios pasirinktus kriterijus, jei jie yra skaidrūs).
- (95) Netrukus po Komisijos sprendimo dėl įvertinimo bendrovė „TAP Air Portugal“ sudarytų laiko tarpsnių perdavimo susitarimą, kurį peržiūrėtų stebėsenos patikėtinis ir patvirtintų Komisija, su geriausiai įvertintu laiko tarpsnių perėmėju, patvirtinusi, kad ketina steigti bazę arba plėsti savo bazę Lisabonos oro uoste naudodamasis perduotais laiko tarpsniais.
- (96) Pagal Tarybos reglamento (EEB) Nr. 95/93⁽⁴⁵⁾ (toliau – Laiko tarpsnių reglamentas) 8b straipsnį bendrovė „TAP Air Portugal“ laiko tarpsnius nemokamai perduotų laiko tarpsnių perėmėjui.

⁽⁴³⁾ Komisija įvertins potencialių laiko tarpsnių perėmėjų pateiktų pasiūlymų, įskaitant verslo plano dėl orlaivių, kurie bus laikomi bazėje Lisabonos oro uoste naudojant perduotus laiko tarpsnius, eksploatavimo, įgyvendinamumą ir finansinį patikimumą. Norėdamas gauti patvirtinimą, potencialus laiko tarpsnių perėmėjas turės įrodyti, kad jo naujos ar išplėtos bazės Lisabonoje verslo planas yra įgyvendinamas ir finansiškai patikimas. Tačiau, siekiant išvengti abejonių, išsipareigojimas eksploatuoti tam tikrą Lisabonos oro uosto bazėje laikomų orlaivių skaičių naudojant perduotus laiko tarpsnius nėra jų veiksmingo perdavimo ar naudojimo sąlyga, nustatyta laiko tarpsnių perėmėjui po jo patvirtinimo. Kitaip tariant, patvirtinus laiko tarpsnių perėmėją, laiko tarpsniai perduodami besąlygiškai ir laiko tarpsnių perėmėjas gali jais laisvai naudotis.

⁽⁴⁴⁾ Žr., pvz., Sprendimą *Nogueira*, sujungtos bylos C-168/16 ir C-169/16, EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ 1993 m. sausio 18 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių (OL L 14, 1993 1 22, p. 1) Jo 8b straipsnyje nustatyta, kad „teisė į 8 straipsnio 2 dalyje nurodytas laiko tarpsnių serijas nesuteikia teisės reikalauti kompensacijos dėl bet kokių apribojimų, suvaržymų ar panaikinimo, nustatytų pagal Bendrijos teisę, ypač taikant Sutarties taisykles, susijusias su oro transportu. Šis reglamentas neturi poveikio valdžios institucijų įgaliojimams reikalauti, kad oro transporto bendrovės viena kitai perduotų laiko tarpsnius, ir nurodyti, kaip juos paskirstyti pagal nacionalinę konkurencijos teisę arba pagal Sutarties 81 ar 82 straipsnius ar 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės. Šie perdavimai gali būti vykdomi tik nemokant piniginių kompensacijų.“

- (97) Laiko tarpusius būtų siūloma perduoti iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos (2025 m. pabaigos, žr. 27 konstatuojamąją dalį). Nepriklausomai nuo aplinkybių, pasibaigus restruktūrizavimo laikotarpiui kvietimas teikti pasiūlymus nebūtų skelbiamas.

3.3.4. Įsigijimo ir reklamos draudimas

- (98) Be turto pardavimo ir priemonių, skirtų rinkos pajėgumams ir dalyvavimui rinkoje sumažinti, Portugalija taip pat siūlo įsipareigoti, kad pagalbos gavėjas i) neįsigis jokios bendrovės akcijų restruktūrizavimo laikotarpiu, išskyrus atvejus, kai tai būtina jo ilgalaikiam gyvybingumui užtikrinti ir kai tam pritaria Komisija, ir ii) neviešins valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo parduodant savo produktus ir paslaugas.

4. TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS

- (99) Atsakydamos į prašymą pateikti pastabas, trečiosios šalys iki 2021 m. rugsėjo 6 d. pateikė 39 atsakymus. Dar keturi paaiškinimai buvo pateikti pasibaigus terminui. Esminės pastabas laiku pateikė du tiesioginiai konkurentai – bendrovės „Ryanair“ ir „euroAtlantic Airways“ (EAA) – ir verslo partneriai, pavyzdžiui, kelionių agentūros, kelionių organizatoriai ar jų asociacijos (13), didžiosios viešbučių grupės (1), bilietų pardavimo agentūros (2), tiekėjai (1), oro uostų valdytojai ir (arba) eismo kontrolės agentūros (2). Kitus pareiškimus pateikė valdžios institucijos, pavyzdžiui, kelių Brazilijos valstijų atstovybės ir Brazilijos turizmo ministerija (8), taip pat turizmą ir komercinius ar kultūrinius mainus skatinančios institucijos (10).
- (100) Visos trečiosios šalys, išskyrus du tiesioginius konkurentus ir dar vieną šalį, iš esmės pritaria restruktūrizavimo pagalbai ir patvirtina, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ vaidina svarbų vaidmenį užtikrinant Portugalijos susisiekimą su Europos Sąjunga ir kitais pasaulio regionais ir yra svarbi Portugalijos ekonomikai.

4.1. Konkurentų pastabos

4.1.1. Bendrovė „Ryanair“

Tiksliai apibrėžto bendros svarbos tikslo siekimas

- (101) Bendrovė „Ryanair“ nesutinka su Komisijos tarpine išvada, kad restruktūrizavimo pagalba padeda siekti bendros svarbos tikslo. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, nėra įrodymų, kad kyla rizika, jog bus sutrikdyta svarbi paslauga, kurią sunku atkurti, nes bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugą atkartoja ją pakeičiantys konkurentai. Visų pirma, bendrovė „Ryanair“ taip pat užtikrina jungtis su ne ES šalimis, pavyzdžiui, Izraeliu, Turkija ar Ukraina. Bendrovė „Ryanair“ taip pat nurodė, kad iš Portugalijos oro uostų vykdo skrydžius į Maroką ir Jungtinę Karalystę.
- (102) Be to, bendrovė „Ryanair“ nesutinka su teiginiu, kad kitos pagrindinės ES oro transporto bendrovės, kurios siūlytų tarpžemynines jungtis per Lisaboną, veikia pagal „stebulės ir stipinų“ modelį, todėl keleivius iš Portugalijos perkeltų į savo skrydžių centrus kitose valstybėse narėse, o ne steigtų dar vieną centrą Portugalijoje. Šiuo atžvilgiu bendrovė „Ryanair“ teigia, kad pagrindinius tolimojo nuotolio skrydžius (pavyzdžiui, į Niujorką, San Paulą, Torontą, Monrealį, Filadelfiją, Bostoną, Vašingtoną, Dubajų) iš Lisabonos tiesiogiai taip pat vykdo stambūs tarptautiniai oro vežėjai, pavyzdžiui, bendrovės „American Airlines“, „Air Canada“, „Delta Airlines“, LATAM, „United Airways“ ir „Emirates“, o „TAAG Angola Airlines“ siūlytų tiesioginius skrydžius tarp Lisabonos ir Luandos. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, net jei bendrovė „TAP Air Portugal“ nutrauktų kai kuriuos tolimojo nuotolio maršrutus, iš Portugalijos ir toliau būtų galima skristi šiomis kryptimis be persėdimo ar tranzito per kitos oro transporto bendrovės skrydžių centrą.
- (103) Bendrovės „Ryanair“ teigimu, keli konkurentai vykdo skrydžius tais pačiais maršrutais, kaip ir bendrovė „TAP Air Portugal“ šalies viduje, į Madeiros ir Azorų autonominius regionus, kitas portugališkai kalbančias šalis ir diasporas, taip pat į kitas Europos ir ne tik Europos šalis. Be bendrovės „TAP Air Portugal“, maršrutus iš Portugalijos į Madeiros ir Azorų autonominius regionus vykdytų kelios kitos oro transporto bendrovės, pavyzdžiui, „Ryanair“, „easyJet“, „Transavia“, „SATA Air Açores“ ir „Azores Airlines“.

- (104) Šiomis aplinkybėmis bendrovė „Ryanair“ mano, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ savo vidaus maršrutais taip pat susidurtų su greitųjų geležinkelių sistemos arba tarp miestinių autobusų bendrovių, kaip antai „Flixbus“, konkurencija, nes jos gali toliau užtikrinti susisiekimą visoje Portugalijoje ir jos regionuose.
- (105) Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad ji tiesiogiai konkuruoja su bendrove „TAP Air Portugal“ daugeliu kilmės vietos ir paskirties vietos miestų porų maršrutų. Siekdama pagrįsti savo išvadą, bendrovė „Ryanair“ pateikė priedus su duomenimis apie „Portugalijos miestų porų maršrutus, kuriais bendrovės „Ryanair“ ir TAP konkuravo 2020 m.“ ir „Bendrovės TAP Europos maršrutus ir konkurentus 2021 m. kovo mėn.“ Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad 2019 m. „Ryanair“ grupė konkuravo dėl bendrovės „TAP Air Portugal“ 17 miestų porų maršrutų, 2020 m. – 29 miestų porų, o 2021 m. – 24 miestų porų, t. y. kur kas daugiau nei bet kuri kita oro transporto bendrovė. Bendrovė „Ryanair“ taip pat pateikė jos užsakymu parengtą tyrimo ataskaitą⁽⁴⁶⁾. Ataskaitoje analizuojamas keliose pagrindinėse Europos rinkose veikiančių didžiausių oro transporto bendrovių dydis ir veiklos licencijų kilmė. Joje apžvelgiami 2014 ir 2019 m. bendri Europos vidaus pajėgumai ir dabartinės 2021 m. prognozės. Ataskaitoje ne tik nustatytos pagrindinių oro transporto bendrovių dalys tais metais, bet ir išnagrinėtas penkerių metų pagrindinių rinkų augimo tempas 2014–2019 m., pagrindinių oro transporto bendrovių indėlis į šį augimą ir bendras oro transporto bendrovių vykdomų maršrutų augimas tuo pačiu laikotarpiu. Po to taip pat apžvelgiami dveji metai iki 2021 m., kaip šiuo metu prognozuojama. Konkrečiai dėl Portugalijos ataskaitoje nustatyta, kad 2014–2019 m. pigių skrydžių bendrovės užtikrino 44,3 % sėdimųjų vietų skaičiaus augimo, o kitos oro transporto bendrovės, kurios nėra pagrindinės šalies oro transporto bendrovės, užtikrino dar 29,3 % augimo. Ataskaitos duomenimis, dvi pagrindinės Portugalijos oro transporto bendrovės per šį penkerių metų laikotarpį prie sėdimųjų vietų skaičiaus augimo prisidėjo tik 26,4 %. Ataskaitoje nustatyta, kad per tą patį penkerių metų laikotarpį pigių skrydžių bendrovės vėlgi užtikrino daugiau susisiekimo galimybių: jos į savo bendrus tinklus įtraukė 199 naujus maršrutus. Palyginimui, du pagrindiniai Portugalijos vežėjai savo maršrutų skaičių sumažino iš viso 12 maršrutų. Kalbant apie ne vietinius maršrutus Europoje, šie rodikliai atitinkamai būtų +199 ir –10. Teigiama, kad šis neatitikimas nedžiugina pagrindinių Portugalijos vežėjų atveju, nes jie kontroliuoja 30 % visos rinkos ir 65 % nacionalinės rinkos pagal sėdimųjų vietų skaičių. Ataskaitoje taip pat pateikiama lentelė, iš kurios matyti, kad pigių skrydžių bendrovės prognozuoja, jog pandemijos metu padidės jų dalis Portugalijos rinkoje. Pateikus septynis nustatytus faktus, ataskaitoje daroma išvada, kad tradicinių nacionalinių vežėjų rėmimo nacionaliniu lygmeniu istorija neužtikrino nei didesnio augimo, nei geresnio susisiekimo; taip pat teigiama, kad būtent visoje Europoje veikiančios pigių skrydžių bendrovės tai užtikrino atviresnėse rinkose.
- (106) Galiausiai bendrovė „Ryanair“ nurodo, kad Portugalija yra vienas iš „Ryanair“ grupės plėtros tikslų. Šiomis aplinkybėmis, bendrovės „Ryanair“ teigimu, maršrutai, kuriais „Ryanair“ grupė ir bendrovė „TAP Air Portugal“ konkuruoja tiesiogiai, yra ekonomiškai svarbūs. Visų pirma, „Ryanair“ grupė ir bendrovė „TAP Air Portugal“ tiesiogiai konkuruotų tarptautiniais maršrutais į svarbius miestus, įskaitant Londoną, Berlyną, Dubliną, Paryžių, Romą, Milaną ir Vieną, kurie yra ekonomiškai svarbūs, nes jungia Portugaliją su didžiausiais ir labiausiai klestinčiais Europos miestais. Bendrovės „Ryanair“ ir „TAP Air Portugal“ taip pat konkuruotų vietos maršrutais, pavyzdžiui, jungiančiais Lisaboną su Ponta Delgada ir Terseira.
- (107) Dėl to paties indėlio siekiant aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą nepaaiškinta, kodėl bendrovė „TAP Air Portugal“ laikytina sisteminė įmone, ir jame net nevartojamas būdvardis „sisteminė“. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, šiuo metu, kai Europos oro transporto bendrovės brenda iš krizės, vienos oro transporto bendrovės prarastus pajėgumus greitai pakeistų kitos oro transporto bendrovės, norinčios panaudoti savo perteklinius pajėgumus ir veikti efektyviau.
- (108) Bendrovė „Ryanair“ mano, kad net jei kai kurios bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklos rūšys iš tiesų būtų sisteminio pobūdžio, Komisija nenustatė, ar tokios sisteminės veiklos nebūtų galima išsaugoti sumažinus grupės dydį ir sumažinus arba nutraukus nesisteminę arba nuostolingą veiklą. Būtent, bendrovės „Ryanair“ teigimu, kitos oro transporto bendrovės ir transporto paslaugų teikėjai jau atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant Portugalijos ir jos regionų susisiekimą ir gali teikti tokias pačias paslaugas, kaip bendrovė „TAP Air Portugal“, o jai pasitraukus iš rinkos galėtų perimti bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugas.
- (109) Apibendrindama bendrovė „Ryanair“ teigia, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ pakeistų efektyviau veikiančios oro transporto bendrovės, kurios jau padeda siekti bendros svarbos tikslo. Todėl jos restruktūrizavimas neatitiktų bendros svarbos tikslo, nes keltų pavojų šiam procesui.

⁽⁴⁶⁾ „Lading market shares in key European passenger markets“, 2021 m. rugpjūčio 10 d. ataskaita, parengta bendrovei „Ryanair“ apskundus 2021 m. balandžio 23 d. Europos Komisijos sprendimą dėl valstybės pagalbos SA.62304 (2021/N) – Portugalija – COVID-19: žalos atlyginimas bendrovei „TAP Portugal“; rengėjas Mark Simpson, Jungtinės Karalystės bendrovės „Goodbody“ oro transporto bendrovių analitikas.

Bendrovės „TAP Air Portugal“ ilgalaikis gyvybingumas

- (110) Pirma, bendrovė „Ryanair“ skundžiasi, kad sprendimo pradėti procedūrą 73 konstatuojamojoje dalyje ir 2.3.3 skirsnyje, kuriuose nagrinėjamas ilgalaikis gyvybingumas, yra daug kupiūravimo, o visi finansiniai duomenys ir chronologiniai restruktūrizavimo plano etapai išbraukti. Todėl dėl nepakankamos informacijos bendrovė „Ryanair“ negali pateikti išsamių pastabų. Vis dėlto bendrovė „Ryanair“ pateikia bendrą pastabą, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ problemos kiltų dėl staigaus augimo, kurio bendrovė TAP nesugebėjo išnaudoti pajamoms gauti ir sąnaudoms padengti, nesant pakankamo konkurencingumo. Šiomis aplinkybėmis atrodo, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ planas atnaujinti pajėgumų didinimą, kai tik rinkos sąlygos vėl taps įprastos, pakartotų nesėkmingą strategiją, dėl kurios bendrovė „TAP Air Portugal“ pirmiausia susidūrė su sunkumais.

Pagalbos tinkamumas

- (111) Bendrovė „Ryanair“ mano, kad norint patikrinti, ar ši sąlyga tenkinama, reikėtų palyginti įvairias galimybes, kad būtų nustatyta mažiausiai iškraipymų sukelianti galimybė. Tačiau sprendime pradėti procedūrą pagalba nepateikta ir nelyginta su kitomis galimybėmis, kai valstybės pagalba teikiama arba ne, todėl nepatikrinta, ar pagalba yra tinkama.

Pagalbos proporcingumas

- (112) Dėl restruktūrizavimo pagalbos proporcingumo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą nepateikta jokių įrodymų apie bendrovės TAP SGPS bandymus pritraukti privačių lėšų. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, atsižvelgiant į tai, kad bendrovė TAP SGPS negalėjo patekti į finansų rinkas prieš suteikiant pagalbą, jos negalėjimas patekti į jas po pagalbos suteikimo atrodo dvigubai abejotinas. Be to, bendrovė „Ryanair“ tvirtina, kad bendrovė TAP SGPS turėtų būti pajėgi pritraukti privačių lėšų įgyvendinus nuosavo kapitalo priemones, todėl [...] mln. EUR „rezervas“ būtų perteklinis. Bendrovė „Ryanair“ taip pat skundžiasi, kad sprendime pradėti procedūrą nepateikta pakankamai finansinių duomenų, kad suinteresuotosios šalys galėtų išsamiai įvertinti pagalbos dydžio proporcingumą.
- (113) Bendrovė „Ryanair“ pateikia kritinę pastabą, kad sprendime pradėti procedūrą nepateikta pagrindimo, kodėl Portugalija daro prielaidą, kad dėl agentūros „Standard & Poor's“ nustatyto B- finansinio reitingo nebūtų įmanoma skolintis finansų rinkose. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, Portugalija neaprašė nė vieno konkretaus nesėkmingo TAP bandymo gauti finansavimą ir nepaiškino, kodėl nebuvo galima skolos užtikrinti užstatu. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, bendrovės „TAP Air Portugal“ oro uosto laiko tarpusnių ir kito turto portfelis būtų reikšmingas užstatas.
- (114) Dėl naštos pasidalijimo bendrovė „Ryanair“ reiškia susirūpinimą, kad likusiam privačiam akcininkui (bendrovei HPGB) bus sudarytos palankesnės sąlygos. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, sprendime pradėti procedūrą nepateikta jokių faktinių duomenų, kurie leistų bendrovei „Ryanair“ pateikti pastabų, ar bendrovė HPGB ir *a fortiori* kiti bendrovės TAP SGPS akcininkai įvykdė naštos pasidalijimo sąlygas.

Konkurencijos iškraipymų ribojančios priemonės

- (115) Bendrovė „Ryanair“ sutinka su Komisijos išvada, kad konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės nėra pagrįstos ir atrodo nepakankamos, net ir remiantis sprendime pradėti procedūrą pateikta nepakankama informacija.
- (116) Dėl laiko tarpusnių perdavimo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad didelė teikiamos pagalbos suma ir nepakankamas nuosavo įnašo dydis rodo, kad perduodama gerokai daugiau laiko tarpusnių nei sprendime dėl bendrovės „Lufthansa“⁽⁴⁷⁾.
- (117) Bendrovės „Ryanair“ nuomone, Lisabonos oro uosto laiko tarpusnių perdavimas tokia pat apimtimi, kaip ir sprendime dėl bendrovės „Lufthansa“ laiko tarpusnių perdavimo (24 laiko tarpusniai per dieną), nepakenktų Portugalijos susisiekimui (įskaitant susisiekimą su Brazilija) ar bendrovės „TAP Air Portugal“ skrydžių centro veiklai (pvz., jos maršrutai netaptų nepelningi). Bendrovė „Ryanair“ mano, kad leidimas bendrovei „TAP Air Portugal“ išlaikyti laiko tarpusnius, kurių ji negalėtų naudoti, pavyzdžiui, dėl sumažėjusių srautų arba sumažėjusio orlaivių parko, reikštų reto ištekliaus kaupimą, todėl laiko tarpusnių atsisakymas turėtų būti bent jau proporcingas bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parko sumažėjimui. Be to, Lisabonos ir Porto oro uostuose gyvybingų oro transporto bendrovių laiko tarpusnių paklausa būtų didelė.

⁽⁴⁷⁾ 2020 m. birželio 25 d. Komisijos sprendimas byloje SA.57153 (2020/N) – COVID-19 – Pagalba bendrovei „Lufthansa“ (OL C 397, 2020 11 20, p. 1).

- (118) Šiuo tikslu bendrovė „Ryanair“ siūlo Komisijai apsvarstyti, koks bendrovės „TAP Air Portugal“ dydis būtų tinkamas, kad Portugalija galėtų užtikrinti tinkamą susisiekimą, ir neatmesti hipotezės, kad tinkamas bendrovės „TAP Air Portugal“ dydis gali reikšti pasitraukimą iš rinkos. Bendrovės „Ryanair“ nuomone, Komisija neturėtų *a priori* atmesti scenarijaus, pagal kurį bendrovė „TAP Air Portugal“ teiktų tik tolimojo nuotolio skrydžių paslaugas, o kitos (įskaitant pigių skrydžių) oro transporto bendrovės veiktų kaip bendrojo kodo arba net faktiniai veiklos vykdytojai, skraidinantys dabartiniais maršrutais į Lisaboną.
- (119) Galiausiai, dėl pajėgumų įšaldymo ir veiklos mažinimo bendrovė „Ryanair“ teigia, kad sprendime pradėti procedūrą nepakankamai išnagrinėtas dydžio mažinimo scenarijus.

4.1.2. Bendrovė EAA

- (120) Bendrovė EAA iš pradžių nurodo, kad 2020 m. lapkričio mėn. patvirtinusi 2021 m. valstybės biudžeto įstatymą, kuriame Portugalijos Vyriausybė numatė skirti 500 mln. EUR finansinę paramą bendrovei TAP SGPS, Portugalijos valstybė įsipareigojo skirti valstybės išteklius, o tai, bendrovės EAA nuomone, yra valstybės pagalba, apie kurią Komisijai nebuvo pranešta.
- (121) Bendrovė EAA skundžiasi dėl diskriminacinio požiūrio, palyginti su bendrove TAP SGPS, kai valstybė suteikė finansinę paramą, kad padėtų restruktūrizuoti bendrovę TAP SGPS. Bendrovė EAA papildomai informuoja, kad ji ne kartą prašė Portugalijos suteikti proporcingą paramą. Nepaisant visų bendrovės EAA pastangų ir naudos ekonomikai pateikimo, Portugalija atsakė atsisveikinti su faktais ir nesuteikė jokios reikšmingos pagalbos.
- (122) Bendrovė EAA taip pat informuoja įvykdžiusi 8 500 skrydžių, kuriais skraidino daugiau nei 1,4 mln. keleivių, iš kurių 430 000 (30 % visų per šį laikotarpį skraidintų keleivių) skrido iš Portugalijos ir (arba) į Portugaliją. Ji buvo pirmoji Portugalijos oro transporto bendrovė, pradėjusi vykdyti užsakomuosius skrydžius į Šiaurės Braziliją, o kai bendrovė „TAP Air Portugal“ pradėjo vykdyti reguliarius skrydžius į tą regioną ir kelionių organizatoriams taikė labai mažas bilietų kainas, bendrovė EAA atrado naujų galimybių. 2020 m. dėl COVID-19 pandemijos pagrindinė bendrovės EAA veikla buvo užsakomieji skrydžiai.

Pagalbos priemonės tinkamumas

- (123) Bendrovės EAA nuomone, restruktūrizavimo pagalba siekiama suteikti likvidumo paramą restruktūrizavimo planui įgyvendinti ir neigiamam bendrovės TAP SGPS nuosavam kapitalui subalansuoti. Tačiau aptariamą pagalbą daugiausia sudaro nuosavas kapitalas ir iš dalies garantija, kuri nepalankiausiai atveju taip pat bus konvertuota į nuosavą kapitalą, jei nepavyks pateikti į kapitalo rinkas. Ši pagalbos priemonė neatrodo tinkama, nes ji viršija tai, kas būtina. Kad būtų lengviau pateikti į kapitalo rinkas ir taip atkurti bendrovės TAP SGPS likvidumą ir mokumą, pakaktų mažiau iškraipiančios priemonės, t. y. finansinės garantijos, kuri nebūtų nuosavo kapitalo pobūdžio. Tokiu būdu bendrovė TAP SGPS turėtų susirasti finansavimo būdų ir taip pasiekti nuosavo įnašo tikslus.

Pagalbos proporcingumas

- (124) Bendrovė EAA pritaria Komisijos preliminariose išvadose išsakytoms abejonėms dėl pagalbos proporcingumo, visų pirma dėl to, ar bendrovės TAP SGPS nuosavi įnašai bus pakankamo dydžio. Be to, bendrovė EAA išreiškia susirūpinimą, kad Portugalija jau numato skirti žalos atlyginimą pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą.
- (125) Kaip ir bendrovė „Ryanair“, bendrovė EAA taip pat skundžiasi dėl pernelyg didelio sprendimo pradėti procedūrą kupiūravimo, dėl kurio neįmanoma pateikti reikšmingų pastabų dėl proporcingumo.

Pateisinamos bendrovės „TAP Air Portugal“ konkurencijos priemonės

- (126) Bendrovė EAA pritaria Komisijos abejonėms, kad nuostolingos veiklos nutraukimas nėra pakankamas, kad būtų pašalintas restruktūrizavimo pagalbos daromas konkurencijos iškraipymas, ir teigia, kad Portugalijos Vyriausybės restruktūrizavimo plane siūlomų priemonių nepakanka, kad būtų pašalintas pagalbos daromas konkurencijos iškraipymas. Bendrovės EAA nuomone, atsižvelgiant į pagalbos bendrovei „TAP Air Portugal“ dydį, konkurencijos iškraipymui riboti reikalingos išsamesnės priemonės. Šiuo atžvilgiu bendrovė EAA nurodė keletą priemonių, kurios turėtų būti vertinamos bendrai kaip būtinos siekiant apriboti konkurencijos iškraipymą, atsirandantį dėl tokio dydžio, rūšies ir savybių pagalbos.
- (127) Bendrovė EAA taip pat pateikia konkrečių pasiūlymų dėl konkurencijos priemonių. Visų pirma, ji siūlo, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ turėtų sumažinti savo dalį maršrutuose, kuriais skraidina ir bendrovė EAA, ir sudaryti bendrojo kodo sutartis su bendrove EAA dėl skrydžių iš Portugalijos į San Tomė ir Prinsipę bei Bisau Gvinėją. Bendrovė EAA informuoja, kad nuo 2008 m. ji yra vienintelis Portugalijos veiklos vykdytojas, galintis nuolat vykdyti tiesioginius skrydžius į San Tomė. Be to, nuo 2013 m. Kalėdų ir dar trejus metus bendrovė „TAP Air Portugal“ dėl saugumo sustabdė skrydžius į Bisau Gvinėją, todėl šiuo laikotarpiu bendrovė EAA buvo vienintelis Portugalijos veiklos vykdytojas, galintis užtikrinti susisiekimą tarp šių šalių ir galiausiai su portugališkai kalbančiu pasauliu. Be to, bendrovė EAA teigia, kad Komisija turėtų paprašyti išpareigoti bendrovę „TAP Air Portugal“ netaikyti agresyvios kainodaros maršrutais į San Tomė ir Prinsipę bei Bisau Gvinėją, kuriais tiesiogiai konkuruotų bendrovės „TAP Air Portugal“ ir EAA.
- (128) Bendrovė EAA reikalauja, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ nenaudotų valstybės pagalbos naujiems maršrutams, palyginti su maršrutais, kuriais skrydžiai buvo vykdomi iki pandemijos, ir vykdytų mažiau skrydžių pelningomis kryptimis. Be to, bendrovė EAA siūlo bendrovei „TAP Air Portugal“ sumažinti savo laiko tarpusnius 1/3 nustatytomis pelningomis kryptimis, kad būtų atvertas kelias kitoms oro transporto bendrovėms, įskaitant EAA. Bendrovė EAA taip pat mano, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ turi atšaukti visus maršrutus, kuriais pradėjo skraidinti pandemijos metu.
- (129) Be to, bendrovė EAA ragina Komisiją apsvarstyti dar du išpareigojimus: išpareigojimą, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ nevykdys naujos veiklos, pavyzdžiui, neves krovinių ir keleivių, įskaitant kartu su bendrove „Portugalia“, ir antrą išpareigojimą, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ nutrauks užsakomuosius skrydžius ir nesiūlys užsakomųjų skrydžių kelionių organizatoriams ar kitiems klientams (pvz., sporto komandoms).
- (130) Bendrovė EAA teigiamai vertina bendrovės „TAP Air Portugal“ planus mažinti orlaivių skaičių ir siūlo papildomą išpareigojimą, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ bent penkerius metus neįsigytų jokių naujų orlaivių savo orlaivių parkui plėsti.
- (131) Bendrovė EAA taip pat pateikia savo nuomonę apie konkurenciją Portugalijos oro transporto sektoriuje. Bendrovės EAA teigimu, Portugalija turėtų sudaryti palankias sąlygas naujų konkurentų atėjimui į rinką ir esamų mažų konkurentų plėtrai, leisdamą mažesniems veiklos vykdytojams eksploatuoti pagrindinius krovinių vežimo maršrutus, kuriuos šiuo metu eksploatuoja bendrovė „TAP Air Portugal“, kad kitos (Portugalijos) bendrovės galėtų konkuruoti šiuose maršrutuose.

4.2. Kitų trečiųjų šalių pastabos

- (132) Išskyrus Porto prekybos rūmus, kitos trečiosios šalys pritarė valstybės intervencijai, skirtai bendrovei TAP SGPS. Kitų trečiųjų šalių pateikti įrodymai rodo, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ iš tiesų užtikrina geresnį susisiekimą ir konkurenciją. Verslo partneriai ir valdžios institucijos visų pirma pabrėžia:
- keleivinio oro transporto tarp Portugalijos ir portugališkai kalbančių šalių, į kurias skraidina bendrovė „TAP Air Portugal“, apimtį ir svarbą, taip pat dėl kultūrinių ir (arba) istorinių ryšių nuolat augantį verslo kelionių sektorių ⁽⁴⁸⁾;
 - bendrovės „TAP Air Portugal“ teikiamų paslaugų svarbą turizmo plėtrai ir apskritai ne tik Portugalijos, bet ir kitų pasaulio regionų, pavyzdžiui, Žaliojo Kyšulio ar Brazilijos, ekonomikai ⁽⁴⁹⁾;

⁽⁴⁸⁾ Žr. pastabas, kurias pateikė: „Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo“ (APAVT), Brazilijos turizmo ministerija; įvairių Brazilijos valstijų Vyriausybės.

⁽⁴⁹⁾ Žr. pastabas, kurias pateikė: Brazilijos turizmo ministerija; įvairių Brazilijos valstijų Vyriausybės.

- bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklo specifiškumą ir unikalumą, atsižvelgiant į politinius, ekonominius, kultūrinius ir istorinius Portugalijos ir ES ryšius su keliomis trečiosiomis šalimis, jungčių įvairovę (10 skirtingų vietų Brazilijoje, įskaitant regionus šiaurės rytuose, į kuriuos vykdoma mažai skrydžių); jungtis su keliomis Žaliojo Kyšulio salyno salomis; unikalias jungtis su portugališkai kalbančiomis Afrikos šalimis, taip pat patogią geografinę (periferinę) Lisabonos skrydžių centro padėtį, leidžiančią sutrumpinti tolimojo nuotolio skrydžius ir pritraukti užsienio turistų ir (arba) klientų į Portugaliją ⁽⁵⁰⁾;
- kad Portugalijai svarbu, jog oro transporto bendrovė būtų pakankamai didelė, kad galėtų sukurti ir išlaikyti ⁽⁵¹⁾ skrydžių centrą Lisabonoje, kuris laikomas itin svarbiu siekiant plėtoti susisiekimą su portugališkai kalbančiomis šalimis (Brazilija, portugališkai kalbančiomis Afrikos šalimis);
- ilgalaikių ir nusistovėjusių santykių su bendrove „TAP Air Portugal“ svarbą jų ir (arba) jų narių ir (arba) klientų veiklai, turizmo pramonės plėtrai ir komercinių bei kultūrinių ryšių tarp Portugalijos ir kitų šalių stiprinimui;
- galiausiai nacionalinio vežėjo užtikrinamo susisiekimo stabilumo svarbą.

(133) Porto prekybos rūmai atkreipia dėmesį į Portugalijos pareiškimą, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ yra Portugalijos ekonomikos ramstis, visų pirma dėl jos indėlio į Portugalijos turizmo pramonės plėtrą. Tačiau, Porto prekybos rūmų nuomone, gyventojai, ekonominė veikla ir turizmo pramonė sutelkti ne tik Lisabonoje, bet ir Azorų bei Madeiros salose, taip pat šalies šiaurėje ir pietuose. Todėl Porto prekybos rūmai kritikuoja tai, kad restruktūrizavimo plane, atrodo, nėra numatyta teritorinė sanglauda ir paslaugų teikimas visos šalies turizmo sektoriui, nors apie tai buvo kalbama jau teikiant gelbėjimo pagalbą.

(134) Porto prekybos rūmai savo rašte pripažįsta Lisabonos skrydžių centro svarbą. Jų nuomone, oro susisiekimą ir ekonominės veiklos, įskaitant turizmo sektorių, apsaugą geriausia užtikrinti dviem būdais. Pirma, bendrovės „TAP Air Portugal“ laiko tarpsniai turėtų būti paskirti bendrovei, kuri neturėtų įsipareigojimų ir dalių kitose bendrovėse. Taip būtų užtikrinta, kad iš Portugalijos būtų galima vykdyti tolimojo nuotolio skrydžius, kurie dėl šalies geografinės padėties turi konkurencinį pranašumą ir be kurių Portugalijos gyventojai patirtų nuostolių. Antra, teikiant paramą maršrutų pritraukimui konkurencingoje rinkoje (konkurso, kuriame galėtų dalyvauti suinteresuoti veiklos vykdytojai, būdu) vykdant skrydžius šalyje ir Europoje.

(135) Be to, Porto prekybos rūmai pritaria Komisijos pareikštomis abejonėms. Visų pirma, jie nurodo, kad pagalbos gavėjo darbuotojų darbo užmokesčio sumažinimas atrodo laikinas, nes kolektyvinė sutartis nebuvo panaikinta, o tik sustabdytas jos galiojimas. Be to, jie teigia, kad bendrovės TAP SGPS (ir bendrovės „TAP Air Portugal“) ankstesnių laikotarpių rezultatai ir nuosavo kapitalo pokyčiai per pastaruosius 11 metų neleidžia pagrįstai manyti, kad jų įnašas į restruktūrizavimo planą bus didesnis.

(136) Dėl nacionalinių oro uostų tarpusavio santykių Porto prekybos rūmai teigia, kad priešingai nei Porto ir Faro oro uostuose, kuriuose bendrovė „TAP Air Portugal“ teikia mažai paslaugų, bendrovė „TAP Air Portugal“ dominuoja Lisabonos oro uoste, o tai kenkia kitiems dviem nacionaliniams oro uostams ir jais nesinaudojantiems bei nuo jų priklausomiems gyventojams ir ekonominei veiklai.

⁽⁵⁰⁾ Žr. pastabas, kurias pateikė: „American Express Global Business Travel“ (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Brazilijos turizmo ministerija; įvairių Brazilijos valstijų Vyriausybės; Lisabonos savivaldybė;

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

5. PORTUGALIJOS PASTABOS DĖL TREČIŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ

5.1. Poreikis užtikrinti susisiekimą

- (137) Portugalijos valdžios institucijos pabrėžia, kad iš 40 suinteresuotųjų šalių, atsakiusių į sprendimą pradėti procedūrą, tik trys pateikė neigiamas pastabas, išreiškdamas abejones dėl restruktūrizavimo pagalbos suteikimo bendrovei TAP SGPS. Didžioji dauguma gautų pastabų patvirtino bendrovės TAP SGPS svarbą ir būtinybę užtikrinti jos ilgalaikį gyvybingumą. Todėl Portugalijos valdžios institucijos pabrėžia, kad restruktūrizavimo pagalba bendrovei TAP SGPS aiškiai prisidedama prie aiškiai apibrėžto bendros svarbos tikslo, atsižvelgiant į tai, kad, kaip nustatyta sprendime pradėti procedūrą, bendrovė „TAP Air Portugal“ neabejotinai vaidina svarbų vaidmenį užtikrinant Portugalijos susisiekimą ir yra svarbi Portugalijos ekonomikai. Glaudus bendrovės „TAP Air Portugal“ ryšys su Portugalijos turizmo sektoriumi, kuris yra labai svarbus šalies ekonomikai ir jos atsigavimui po 2008 m. krizės, bus labai svarbus pasibaigus COVID-19 pandemijai. Bendrovės „TAP Air Portugal“ teikiamomis paslaugomis užtikrinamas susisiekimas su portugaliskai kalbančiomis šalimis ir tomis šalimis, kuriose gyvena svarbios portugalų bendruomenės, o kitoms oro transporto bendrovėms, t. y. pigių skrydžių bendrovėms, gali būti sunku pakeisti šias jungtis.
- (138) Priešingai nei siūlo bendrovė „Ryanair“, kitos oro transporto bendrovės siūlo keletą tolimojo nuotolio skrydžių iš Lisabonos, tačiau jie vykdomi retai ir tik keliomis kryptimis. 2019 m. į Bostoną trumpai skraidino bendrovė „Delta“, kuri paslaugas teikė tik sezono metu, o bendrovė „TAP Air Portugal“ teikia paslaugas ištisus metus ir tą darė per krizę. Analogiškai bendrovė „United“ į Vašingtoną skraidino tik vasaros sezono metu ir vėliau paslaugos nebeteikė, o bendrovė „TAP Air Portugal“ skrydžius į Vašingtoną tęsia. Bendrovė „Delta“ į Niujorką skraidino kasdien ištisus metus, tačiau per krizę skrydžių skaičių sumažino iki trijų per savaitę, o bendrovė „TAP Air Portugal“ toliau skraidė du kartus per dieną ir užtikrino svarbų susisiekimą su Portugalija. Bendrovė „United“ kasdien vykdo skrydžius, tačiau ir bendrovė „United“, ir bendrovė „TAP Air Portugal“ yra „Star Alliance“ narės, todėl bendrovė „United“ naudoja bendrovės „TAP Air Portugal“ trumpojo nuotolio skrydžių paslaugomis, o tai padeda jai išlaikyti veiklą. Tas pats pasakytina ir apie bendrovės „Air Canada“ skrydžius iš Toronto ir Monrealio. Panaikinus bendrovės „TAP Air Portugal“ skrydžių centrą Lisabonoje, kiltų grėsmė ir šioms „Star Alliance“ paslaugoms.
- (139) Be to, bendrovės „Ryanair“ pastabose yra keletas netikslumų, kurie gali klaidinti Komisijai atliekant vertinimą. Pavyzdžiui, bendrovė „SATA Air Açores“ nevykdo skrydžių tarp Azorų ir žemyninės Portugalijos dalies (juos vykdo tik bendrovė „Azores Airlines“), o tarp Azorų ir Madeiros autonominių regionų nėra susisiekimo keltais. Išskyrus vidaus skrydžius žemyninėje Portugalijos dalyje ir ribotą jų skaičių, didžiosios dalies bendrovės „TAP Air Portugal“ teikiamų paslaugų negali pakeisti greitųjų geležinkelių sistema, tarp miestinių autobusų bendrovės ar neegzistuojančios keltų jungtys daugiausia dėl to, kad šios transporto priemonės neprieinamos tose vietose, į kurias skraidina bendrovė „TAP Air Portugal“.
- (140) Portugalijos valdžios institucijos pažymi, kad jokia kita į Portugaliją ar iš jos skraidinanti oro transporto bendrovė nevaizdina lygiavertio vaidmens ir jo artimiausioje ateityje negali užtikrinti kitos oro transporto bendrovės. Tai aspektas, į kurį neatsižvelgia nei bendrovė „Ryanair“, nei bendrovė EAA, lyginamos bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklą su pigių skrydžių oro transporto bendrovių, skraidinančių tik labai pelningomis kryptimis, veikla arba daugiausia užsakomuosius skrydžius vykdančios oro transporto bendrovės ir lizingo su įgula paslaugų teikėjo (orlaivis, įgula, techninė priežiūra, draudimas) veikla, kuria siekiama riboto viešojo intereso. Priešingai nei nurodyta jos pastabose, bendrovė „Ryanair“ nėra alternatyva bendrovei „TAP Air Portugal“. Kaip minėta anksčiau, 2019 m. vasarą jokia kita oro transporto bendrovė nevykdė skrydžių [...] iš [...] bendrovės „TAP Air Portugal“ siūlomų kryptų iš Lisabonos, o didžiąją jų dalį sudarė tolimojo nuotolio jungtys su Šiaurės ir Pietų Amerika, taip pat Afrika.
- (141) Nors galima teigti, kad bendrovės „Ryanair“ ir „TAP Air Portugal“ tiesiogiai konkuruoja tam tikrais tarptautiniais maršrutais į kelis didžiuosius Europos miestus, verta priminti, kad bendrovė „Ryanair“ konkuruoja su bendrove „TAP Air Portugal“ tik pelningesniuose maršrutuose ir nevykdo jokių tolimojo nuotolio skrydžių. Bendrovei „TAP Air Portugal“ pasitraukus iš rinkos, bendrovei „Ryanair“ tektų pelningi trumpojo nuotolio maršrutai, o iš tarpžemyninio susisiekimo su Lisabona būtų pašalintas vienas konkurentas. Todėl iš esmės sumažėtų konkurencija tiek patraukliuose, tiek mažiau patraukliuose maršrutuose.
- (142) Bendrovės EAA atveju reikėtų pažymėti, kad ši oro transporto bendrovė neužima svarbios padėties Portugalijos rinkoje, nes yra nedidelė oro vežėja, turinti septynis orlaivius ir daugiausia teikianti paslaugas (vadinamosios nuoma su įgula, kai suteikiamas orlaivis, techninė priežiūra, įgula ir draudimas) kitoms oro transporto bendrovėms ir užsakomuosius skrydžius, o tai nėra rinkos, kuriose bendrovė „TAP Air Portugal“ užima svarbią padėtį. Bendrovė EAA neturi nei veiklos masto, nei išteklų, nei struktūros, reikalingos pakeisti tokią oro transporto bendrovę kaip „TAP Air Portugal“ (pavyzdžiui, bendrovė EAA neturi tinkamų pardavimo ir platinimo pajėgumų ar išteklų).

- (143) Nors bendrovės EAA pastabose nurodoma, kad numatomas tam tikras orlaivių parko augimas (kuris Portugalijos valdžios institucijoms nebuvo atskleistas, nes tai yra konfidenciali bendrovės EAA informacija), mažai tikėtina, kad bendrovės EAA orlaivių parko dydis bus panašus į bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parką. Kadangi EAA yra nedidelė oro transporto bendrovė, neturinti stiprių pozicijų Lisabonos oro uoste, investicijos, kurių reikia, kad bendrovė EAA galėtų pakeisti bendrovę „TAP Air Portugal“, yra didelės ir labai mažai tikėtinos artimoje ateityje. Atsižvelgdamos į tai, kad bendrovė EAA daugiausia dėmesio skiria nuomos su įgula paslaugų teikimui kitiems vežėjams, įskaitant bendrovę „TAP Air Portugal“, Portugalijos valdžios institucijos pažymi, kad sėkmingas bendrovės „TAP Air Portugal“ restruktūrizavimas galėtų reikšti papildomus šių dviejų bendrovių paslaugų susitarimus.

5.2. Pagalbos tinkamumas

- (144) Portugalijos valdžios institucijos pakartojo savo išvadą, kad, atsižvelgiant į bendrovės TAP SGPS anksčiau patirtus sunkumus ir COVID-19 pandemijos poveikį, valstybės parama nuosavo kapitalo forma yra geresnė finansinė struktūra bendrovės TAP SGPS balansui sustiprinti.
- (145) Dėl bendrovių „Ryanair“ ir EAA pastabų Portugalijos valdžios institucijos pabrėžia, kad pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 58 punktą valstybės narės gali laisvai pasirinkti restruktūrizavimo pagalbos formą. Tai darydamos jos neprivalo atlikti išsamaus visų galimybių palyginimo. Jos turėtų įvertinti pagalbos gavėjo patiriamų sunkumų pobūdį ir pasirinkti tinkamas priemones jiems šalinti. Portugalijos valdžios institucijos atliko tokių tyrimą ir jį pateikė Komisijai įvertinti. Valstybės pagalbos priemonės, apie kurias pranešė Portugalija, buvo suprantamos kaip likvidumo parama restruktūrizavimo plano priemonėms įgyvendinti ir bendrovės TAP SGPS neigiamo nuosavo kapitalo pozicijai gerinti.
- (146) Visų pirma, 2006–2015 m. bendrovė TAP SGPS sukaupė neigiamą [...] mln. EUR akcininkų nuosavą kapitalą, daugiausia dėl [...]. Atsižvelgiant į oro transporto veiklos poveikį bendrovės TAP SGPS pajamoms, [...]. Dėl bendrovės „TAP Air Portugal“, nors veiklos požiūriu oro transporto bendrovė augo, dėl pradėto pertvarkos proceso bendrovei „TAP Air Portugal“, palyginti su konkurentais, dar nepavyko reikšmingai sumažinti sąnaudų, o jos pelningumas, kurį lėmė mažesnis efektyvumas ir neeilinės sąnaudos, nuolat buvo mažesnis.
- (147) Be to, bendrovės „TAP Air Portugal“ pertvarkymo procesas nutrūko dėl pasaulinės COVID-19 pandemijos ir po jos kilusios ekonomikos krizės, kuri sukėlė ūmią likvidumo krizę, dėl kurios Portugalijos valdžios institucijos 2020 m. suteikė sanavimo pagalbą. Jau 2020 m. pabaigoje atlikta bendrovės „Air Portugal“ likvidumo analizė aiškiai rodė, kad be tolesnės valstybės paramos 2021 m. ir 2022 m. bendrovė „TAP Air Portugal“ turės didelę neigiamą grynąją pinigų poziciją, jei rinka neatsigaus.
- (148) Kadangi oro transporto bendrovės, kaip TAP SGPS, neturėjo galimybių skolintis kapitalo rinkose, vienintelė 2020 m. įmanoma galimybė buvo pasinaudoti valstybės finansavimu. Bendrovės TAP SGPS vadovybė [...]. Tačiau prasidėjus COVID-19 pandemijai oro transporto bendrovėms buvo iš esmės uždarytos skolų finansavimo rinkos, o finansų įstaigos apskritai labai sumažino kredito limitus šiam sektoriui. Siekdamą padidinti likvidumą, bendrovė „TAP Air Portugal“ stengėsi parduoti bendrovei priklausiusius orlaivius ([...]). Kitas turtas [...].
- (149) Šiuo metu, prieš gaunant papildomą valstybės paramą ir nepaisant bendrovės TAP SGPS pastangų bei diskusijų su finansų įstaigomis ir kitomis suinteresuotosiomis šalimis, dabartinėmis sąlygomis ir tikrai ne anksčiau, nei bus patvirtintas restruktūrizavimo planas, bendrovei TAP SGPS nebus įmanoma pritraukti papildomų lėšų iš privačių rinkų. Todėl Portugalijos valstybė, kuri taip pat yra pagrindinė akcininkė, yra vienintelis perspektyvus bendrovės finansavimo šaltinis (arba finansavimo garantijos teikėjas).
- (150) Šiomis aplinkybėmis, atsižvelgiant į tai, kad šiame etape bendrovė TAP SGPS neturi galimybių pasinaudoti kapitalo rinkomis, taip pat į bendrovės nuosavo kapitalo ir likvidumo padėtį, Portugalijos valdžios institucijos daro išvadą, kad valstybės parama nuosavo kapitalo forma yra geresnė finansinė struktūra bendrovės TAP SGPS balansui sustiprinti. Be to, tikimasi, kad valstybės pagalba, kartu su restruktūrizavimo plane numatyty priemonių (būtent susijusių su orlaivių parku, tinklo ir sąnaudų restruktūrizavimu) įgyvendinimu, sudarys geresnes sąlygas bendrovei TAP SGPS arba „TAP Air Portugal“ skolintis kapitalo rinkose laikotarpiu nuo [...].

5.3. Ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas

- (151) Nepaisant dabartinio neaiškumo, susijusio su paklausos atsigavimo procesu dėl pandemijos, Portugalijos valdžios institucijos pakartoja, kad restruktūrizavimo plane pateiktos finansinės projekcijos yra pagrįstos patikimomis prielaidomis, kurias netgi galima laikyti konservatyviomis. Restruktūrizavimo plane daroma prielaida, kad paklausa atsigaus pagal vežamų keleivių skaičių, kuris iš esmės yra mažesnis už IATA prognozes. Analogiškai restruktūrizavimo plane numatyta pajamų dinamika 2021 m. prasideda nuo žemesnio taško, palyginti su keleivių skaičiaus prognozėmis. Restruktūrizavimo plane taip pat numatytas tam tikras lankstumas, kad pagalbos gavėjo pajėgumus ir veiklą būtų galima pritaikyti pagal numatomą paklausą, kartu nepažeidžiant išpareigojimo dėl didžiausio orlaivių skaičiaus.
- (152) Iš finansinio vertinimo ir projekcijų matyti, kad pagal planuojamas restruktūrizavimo priemones, kurioms teikiama pagalba, bendrovė TAP SGPS galėtų pasiekti [...]. Iš projekcijų matyti, kad iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2024 m. ir 2025 m. nuosavo kapitalo grąža bus apie [...] proc. Numatoma grąža patvirtina argumentą, kad restruktūrizavimo planas užtikrins ilgalaikį pagalbos gavėjo gyvybingumą. Iš tikrųjų ši grąža yra pakankama, palyginti su Portugalijos ekonomikos sektorių (alternatyviosiomis) nuosavo kapitalo sąnaudomis (10,9 %) ir aviacijos sektoriaus sąnaudomis (8,5 %), o kiti pagrindiniai pagalbos gavėjo rodikliai, kaip antai panaudoto kapitalo grąža ir nuosavo kapitalo ir turto santykis [...] išlieka stiprūs net ir pagal nepalankių sąlygų scenarijų.
- (153) Be to, restruktūrizavimo plane numatytas nuostolingos ir nepagrindinės veiklos, tai yra bendrovės „M&E Brasil“, pardavimas užtikrins, kad dėl šios veiklos patirti nuostoliai netrukdytų gyvybingumo atkūrimui. Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Portugalijos Respublika pakartoja, kad restruktūrizavimo planas parengtas siekiant konkrečiai išspręsti ankstesnius bendrovės TAP SGPS sunkumus ir užtikrinti jos ilgalaikį gyvybingumą.

5.4. Pagalbos proporcingumas

- (154) Dėl pagalbos proporcingumo Portugalijos valdžios institucijos teigia, kad pagalbos gavėjas siekė užsitikrinti papildomus nuosavo įnašo šaltinius iš suinteresuotųjų šalių, t. y. susijusius su papildomais orlaivių nuomos konkursų išpareigojimais, taip pat reikšmingą obligacijų turėtojų teisių atsisakymą, kurie turėtų būti laikomi naštos pasidalijimu su esamais pagalbos gavėjo kreditoriais. Netgi atsižvelgiant tik į papildomas orlaivių nuomos sutartis, nuosavo įnašo į restruktūrizavimo išlaidas dydis padidėja iki [...] proc. Šis nuosavo įnašo dydis turėtų būti laikomas pakankamu konkrečiu bendrovės TAP SGPS atveju ir COVID-19 pandemijos aplinkybėmis, nes pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires valstybės pagalbos taisyklės galima taikyti lanksčiau ir jas koreguojant, ypač išskirtinėmis aplinkybėmis.
- (155) Bendrovės „Ryanair“ siūlymai, susiję su užstato panaudojimo galimybėmis, bendrovės TAP SGPS atveju yra neįgyvendinami. Dėl bendrovės „Ryanair“ teiginių, kad galimybių skolintis kapitalo rinkose nebuvimas naudojamas siekiant dirbtinai padidinti pagalbą naudojant [...] mln. EUR rezervą, pažymėtina, kad toks rezervas iš pradžių buvo numatytas tik kaip atsargumo priemonė, nustatyta pirminiame restruktūrizavimo plane, ir jis nebebus sudaromas.
- (156) Portugalijos valdžios institucijos apibūdino naujausias bendrovės TAP SGPS pastangas padidinti nuosavo įnašo dydį: i) papildomų naujo finansavimo šaltinių paieška nepaisant dabartinių išorinių problemų ir rinkos sąlygų; ii) esamų skolintojų paramos užsitikrinimas ir iii) naujų investuotojų atėjimo svarstymas. Priėmus sprendimą pradėti procedūrą, bendrovei „TAP Air Portugal“ pavyko užsitikrinti papildomų [...] mln. EUR finansavimo išpareigojimų pagal naujas orlaivių nuomos sutartis, kurios bus sudarytos 2021 m. ir 2022 m., be jau į restruktūrizavimo planą įtrauktų [...] mln. EUR finansinės nuomos išpareigojimų. Todėl bendra nuosavo įnašo suma, susidaranti dėl orlaivių nuomos pagal privalomus teisinius išpareigojimus, prisiimtus nuomotojams, galiausiai buvo padidinta iki [...] mln. EUR. Be to, bendrovei TAP SGPS pavyko užsitikrinti esamų skolintojų paramą ir išpareigojimų atidėjimą, todėl nebus vykdomi pasirinkimo parduoti sandoriai ir nereikalaujama iš anksto grąžinti skolas, kas būtų turėję rimtų padarinių pagalbos gavėjo likvidumui.
- (157) Kalbant apie naštos pasidalijimą, svarbu atsižvelgti į aplinkybes, kuriomis Portugalijos valstybė iš konsorciumo AGW įsigijo akcijų, sudarančių 22,5 % bendrovės TAP SGPS akcinio kapitalo, ir tiesiogiai įgijo bendrovės TAP SGPS akcinio kapitalo dalį. Dėl tokio sandorio buvo susitarta deryboms dėl sanavimo paskolos suteikimo bendrovei TAP SGPS atsidūrus aklavietėje, kad būtų sudarytos sąlygos ją skubiai įgyvendinti.

- (158) Tuo metu šalis negalėjo numatyti galutinės restruktūrizavimo pagalbos sumos, kurią reikėjo koreguoti dėl užsitęsios pandemijos, taigi ir faktinės aukos, kurią akcininkai turės patirti dalydamiesi našta. Šiomis aplinkybėmis [...] ([...] proc. [...]).
- (159) Be to, siekiant užkirsti kelią tokiam scenarijui, bendrovė HPGB [...] proc. [...]. Portugalijos teigimu, tai reikštų, kad bendrovė HPGB dalijasi našta, nes ji negaus naudos iš bet kokio būsimos pagalbos gavėjo vertės prieaugio, kurį lems valstybės atlikta nuosavo kapitalo injekcija.

6. PRIEMONIŲ VERTINIMAS

- (160) Komisija visų pirma įvertins, ar priemonės, kurios bus skirtos bendrovės TAP SGPS restruktūrizavimo planui finansuoti, t. y. 1,2 mlrd. EUR sanavimo paskola, kuri bus konvertuota į nuosavą kapitalą, [...] mln. EUR valstybės garantija [...] mln. EUR paskolai, kuri bus pakeista nuosavu kapitalu, taip pat [...] mln. EUR tiesioginė nuosavo kapitalo injekcija, kuri bus atlikta 2022 m., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį ir, jei taip, ar tokia pagalba yra teisėta ir suderinama su vidaus rinka.

6.1. Valstybės pagalbos buvimas

- (161) Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, „[i]šskyrus tuos atvejus, kai Sutartys nustato kitaip, valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“.
- (162) Taigi priemonė laikoma valstybės pagalba pagal Sutarties 107 straipsnio 1 dalį, jeigu ji atitinka visas šias sąlygas: i) priemonė turi būti priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybinių išteklių; (ii) priemone turi būti suteiktas pranašumas jos gavėjui; iii) pranašumas turi būti atrankusis ir iv) ja turi būti iškraipoma konkurencija arba keliamas jos iškraipymo grėsmė ir turi būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai. Todėl tikslinga atskirai išnagrinėti, ar priemonės laikytinos pagalba.

6.1.1. Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei

- (163) Priemonės yra susijusios su administraciniais aktais ir viešaisiais sprendimais ir bus finansuojamos iš valstybės biudžeto (42 konstatuojamoji dalis).
- (164) Todėl pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį priemonės yra susijusios su valstybiniais ištekliais, o sprendimas dėl šių priemonių skyrimo priskirtinas Portugalijos valstybei.

6.1.2. Pranašumas

- (165) Komisija pažymi, kad Portugalija pranešė apie priemones kaip apie valstybės pagalbą. Toks pranešimas neatleidžia Komisijos nuo pareigos pačiai patikrinti, ar priemonės yra valstybės pagalba, ir visų pirma, ar jomis suteikiamas pranašumas pagalbos gavėjui, nes rinkos dalyvis, turintis akcijų, kurio padėtis yra kuo panašesnė į Portugalijos padėtį, nepriimtų panašaus sprendimo ir nesuteiktų tokių pačių priemonių tokiomis pačiomis sąlygomis, neatsižvelgiant į bet kokią naudą, kurios tikimasi iš jo, kaip iš valdžios institucijos ⁽³²⁾.
- (166) Komisija turi išnagrinėti, ar priemonės laikytinos pagalba, nes jos suteikia ekonominį pranašumą pagalbos gavėjui ⁽³³⁾. Tokio pranašumo buvimas gali būti numanomas ir nustatomas iš to, kad pagalbos gavėjas negali gauti kapitalo arba pritraukti skolos finansavimo rinkos sąlygomis be valstybės paramos (39 konstatuojamosios dalies 31 išnaša). Taip pat įvertinus, ar rinkos dalyvis, kurio padėtis kuo panašesnė į DGTF arba bendrovės „Párpública“ padėtį, suteiktų tokį patį finansavimą („rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus“), matyti, kad nagrinėjamu viešuoju finansavimu suteikiamas pranašumas, palyginti su rinkos sąlygomis.

⁽³²⁾ 2017 m. rugsėjo 20 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/Frucona Košice*, C-300/16 P, EU:C:2017:706, 59 punktas; 2012 m. birželio 5 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/EDF*, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, 78, 79 ir 103 punktai.

⁽³³⁾ 1996 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimas *SFEI ir kt.*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60 punktas; 1999 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Ispanija/Komisija*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41 punktas.

- a) Pirma, nėra *prima facie* įrodymų, kad finansavimas gali būti siejamas su elgesiu ir sprendimais, kuriuos priimtų rinkos akcininkas. Finansavimas grindžiamas viešosios politikos sumetimais, siekiant užtikrinti Portugalijos susisiekimą oro transportu ir išvengti neigiamo šalutinio bendrovės „TAP Air Portugal“ bankroto poveikio Portugalijos ekonomikai (17 konstatuojamoji dalis). Tokie sumetimai, nors ir svarbūs valdžios institucijai, nebūtų svarbūs rinkos akcininkui. Todėl atrodo, kad rinkos ekonomikos veiklos vykdytojo kriterijus netaikytinas.
- b) Antra, negalima vertinti, kad finansavimas gali užtikrinti akcininkams grąžą, atitinkančią priimtą riziką. Portugalija neteigia, kad tokia grąža iš tikrųjų būtų pasiekta iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos. Kita vertus, kiti privatūs pagalbos gavėjų akcininkai susilaukė nuo tolesnio naujo kapitalo teikimo, jau nekalbant apie tai, kad nepasiekė sumos, būtinos jų turimai akcijų ir nuosavybės daliai, suteikiančiai teisę į galimą grąžą, išsaugoti. Iš turimų įrodymų matyti, kad nors restruktūrizavimo plano pabaigoje valstybė galėtų gauti pakankamą grąžą ir atlygį (48 ir 49 konstatuojamosios dalys ir 1 lentelė), teigiamos grynosios pajamos per visą restruktūrizavimo laikotarpį sudarytų [...] [...] mln. EUR [...]. [...] [...] mln. EUR [...] proc. [...].

(167) Taigi pagal priemones skiriamas finansavimas, kurio pagalbos gavėjas negali ir negalėtų gauti rinkoje. Rinkos dalyvis, kurio padėtis būtų kuo panašesnė į DGTF arba bendrovės „Pública“ padėtį, panašaus finansavimo nesuteiktų.

(168) Todėl priemonės suteikia pagalbos gavėjui ekonominį pranašumą pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

6.1.3. Atrankumas

(169) Priemonės turi būti skiriamos savo nuožiūra, o jų suma nustatoma *ad hoc*, atsižvelgiant į konkrečius pagalbos gavėjo restruktūrizavimo plano poreikius (38–43 konstatuojamosios dalys). Viešasis finansavimas nei pagal priemones, nei pagal sumą nėra platesnės, bendros ekonominės politikos priemonės, skirtos teikti paramą panašios teisinės ir ekonominės padėties įmonėms, veikiančioms oro transporto ar kituose ekonomikos sektoriuose, dalis. Kaip yra nurodęs Teisingumo Teismas, kai kalbama apie atskirą pagalbos priemonę, nustčius ekonominį pranašumą iš principo galima preziumuoti jos atrankinį pobūdį⁽⁵⁴⁾. Taip nepriklauso nuo to, ar atitinkamose rinkose yra panašioje faktinėje ir teisinėje padėtyje esančių veiklos vykdytojų.

(170) Todėl pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį priemonės yra atrankiosios.

6.1.4. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis prekybai

(171) Keleivinio oro transporto ir krovinių vežimo paslaugų sektorius, kuriame veikia pagalbos gavėjas, yra atviras valstybių narių tarpusavio konkurencijai ir prekybai. Kitos Europos Sąjungoje licencijas turinčios oro transporto bendrovės teikia oro transporto paslaugas, jungiančias Portugalijos oro uostus, visų pirma Lisabonos, su kitais Sąjungos miestais. Todėl priemonės, kuriomis palaikomas pagalbos gavėjo teikiamų oro transporto paslaugų tęstinumas, gali turėti įtakos valstybių narių tarpusavio prekybai.

(172) Suteikiant galimybę gauti finansavimą tokiomis sąlygomis, kurių nebūtų galima gauti rinkoje, viešuoju finansavimu galima pagerinti pagalbos gavėjo padėtį, palyginti su esamomis konkuruojančiomis arba potencialiomis įmonėmis, kurios neturi galimybės gauti panašios valstybės paramos iš Portugalijos arba kurios turi finansuoti veiklą rinkos sąlygomis.

(173) Todėl priemonės, apie kurias pranešta, gali iškraipyti konkurenciją arba kelti grėsmę, kad ji bus iškraipyta, ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

6.2. Išvada dėl pagalbos buvimo

(174) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad bendrovei TAP SGPS skirtos priemonės, apie kurias pranešta, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

⁽⁵⁴⁾ 2015 m. birželio 4 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Komisija/MOL*, C-15/14 P, EU:C:2015:362, 60 punktas.

6.3. Pagalbos teisėtumas

- (175) 2021 m. gegužės 19 d. panaikinęs pirminį sprendimą dėl sanavimo pagalbos (2 konstatuojamoji dalis), Bendrasis Teismas, remdamasis SESV 264 straipsnio 2 dalimi, sustabdė sprendimo galiojimą iki tol, kol Komisija per du mėnesius priims naują sprendimą. 2021 m. liepos 16 d. Komisija priėmė naują sprendimą, kuriuo patvirtino sanavimo pagalbą bendrovei TAP SGPS, apie kurią pranešta 2020 m. birželio 8 d., todėl sanavimo pagalba bendrovei TAP SGPS turi būti laikoma teisėta.
- (176) Pagal pirminio sprendimo dėl sanavimo pagalbos 16 konstatuojamąją dalį, sanavimo pagalbą, neviršijančią 1,2 mlrd. EUR paskolos arba paskolos ir paskolos garantijų derinio, planuota grąžinti per šešis mėnesius nuo pirmosios išmokos išmokėjimo dienos, nebent Portugalija iki tos dienos pateiktų Komisijai patvirtinti restruktūrizavimo planą. 2020 m. gruodžio 10 d., t. y. per šešis mėnesius po to, kai Komisija pirminiu sprendimu dėl sanavimo pagalbos patvirtino sanavimo pagalbą, Portugalija pateikė Komisijai restruktūrizavimo planą. Todėl, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 55 punkto d papunkčio ii įtrauką, sanavimo pagalbos leidimas ir grąžinimo laikotarpis buvo automatiškai pratęsti iki tol, kol Komisija priims galutinį sprendimą dėl restruktūrizavimo plano ir pagalbos.
- (177) Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą bendrovė EAA teigia, kad 2020 m. lapkričio mėn. patvirtinusi 2021 m. Valstybės biudžeto įstatymą, kuriuo Portugalijos Vyriausybė skyrė 500 mln. EUR finansinę paramą bendrovei TAP SGPS, Portugalija suteikė neteisėtą pagalbą bendrovei TAP SGPS (120 konstatuojamoji dalis). Reikia priminti, kad vien lėšų asignavimas specialiam tikslui nacionaliniame biudžete nėra lygiavertis pagalbos suteikimui. Kad pagalba būtų laikoma įgyvendinta, reikia, kad teisė gauti paramą, teikiamą iš valstybės išteklių, pagalbos gavėjui būtų suteikta pagal taikytinus nacionalinės teisės aktus, o to nebuvo padaryta numatytos 500 mln. EUR pagalbos atveju.
- (178) Dėl pirmiau minėtų lėšų Portugalija paaiškino, kad ji nepriėmė būtino įgyvendinimo akto ir neįvykdė biudžeto nuostatos, pagal kurią šie ištekliai būtų skirti bendrovei TAP SGPS arba jai būtų suteikta teisė juos gauti. Todėl Portugalija restruktūrizavimo pagalbą suteikė nepažeisdama SESV 108 straipsnio 3 dalį.
- (179) Todėl Portugalija laikėsi SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytos neveikimo pareigos, o bendrovei TAP SGPS suteikta restruktūrizavimo pagalba yra teisėta valstybės pagalba.

6.4. Pagalbos suderinamumas su vidaus rinka

- (180) Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, Komisija gali leisti teikti pagalbą, skirtą tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, jei tokia pagalba netrikdo prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui.
- (181) Taigi, tam, kad pagal šią nuostatą valstybės pagalba galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi atitikti dvi sąlygas: pirma, ji turi būti skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti, ir, antra, formuluojant neigiamai, ji neturi trikdyti prekybos sąlygų taip, kad prieštarautų bendram interesui. Tai, kas išdėstyta pirmiau, neturi poveikio aplinkybei, kad šiuo pagrindu Komisijos priimti sprendimai turi užtikrinti Sąjungos teisės laikymąsi ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Atsižvelgiant į pranešimą ir informaciją, surinktą atliekant oficialų restruktūrizavimo pagalbos tyrimą, nenustatyta, kad dėl restruktūrizavimo pagalbos, su ja susijusių sąlygų ar ekonominės veiklos, kurią palengvina pagalba, galėtų būti pažeista atitinkama Sąjungos teisės nuostata. Visų pirma, konkurencijos priemonė, kurią sudaro laiko tarpinių perdavimas Lisabonos oro uoste, grindžiama Sąjungos teisėje nustatytais taisyklėmis (96 ir 295 konstatuojamosios dalys), o naujasis laiko tarpinių turėtojas turi išsipareigoti laikytis taikytinos Sąjungos darbo teisės (88 konstatuojamosios dalies d punktas). Be to, bendrovės EAA kritika, kad pagalba pažeidžiamas SESV nustatytas nediskriminavimo principas (121 konstatuojamoji dalis), yra nepagrįsta. Pagal Sąjungos teisę vienodo požiūrio principas nedraudžia teikti *ad hoc* restruktūrizavimo pagalbos pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad pagalbos gavėjo padėtis objektyviai skiriasi nuo kitų oro transporto bendrovių, vykdančių skrydžius Portugalijoje arba skrydžius į Portugaliją ir iš jos, padėtis tiek atsižvelgiant į jo teisę gauti pagalbą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, tiek į pasekmes, kurias sukeltų jo bankrotas. Todėl Portugalija gali nuspręsti suteikti restruktūrizavimo pagalbą tik pagalbos gavėjui, o ne kitoms toje valstybėje narėje veiklą

⁽⁵⁵⁾ 2020 m. rugsėjo 22 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Austrija/Komisija*, C-594/18 P, EU:C:2020:742, 18–20 punktai.

vykdančioms oro transporto bendrovėms pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą. Be to, Komisija Portugalijai nepateikė pagrįstos nuomonės dėl galimo Sąjungos teisės pažeidimo, kuris būtų susijęs su šia byla, taip pat negavo jokių skundų ar informacijos, iš kurios būtų galima spręsti, kad valstybės pagalba, su ja susijusios sąlygos arba ekonominė veikla, kurią palengvina pagalba, gali prieštarauti atitinkamoms Sąjungos teisės nuostatoms, išskyrus SESV 107 ir 108 straipsnius.

- (183) Portugalija mano, kad restruktūrizavimo pagalba gali būti pripažinta suderinama su vidaus rinka pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires.
- (184) Atsižvelgdama į nagrinėjamos valstybės pagalbos pobūdį ir tikslus bei Portugalijos valdžios institucijų teiginius, Komisija įvertins, ar planuojamas finansavimas, kuriuo remiama restruktūrizavimo pagalba, atitinka atitinkamas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių nuostatas. Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse Komisija nustato sąlygas, kuriomis valstybės pagalba sunkumų patiriančioms ne finansų įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą.
- (185) Nagrinėdama, ar restruktūrizavimo pagalba daro neigiamą poveikį prekybos sąlygoms taip, kad ji prieštarautų bendram interesui, Komisija taiko pusiausvyros kriterijų pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą ir Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires. Taikydama šį kriterijų, jei pagalbos gavėjas atitinka reikalavimus restruktūrizavimo pagalbai gauti, Komisija pasveria teigiamą pagalbos poveikį veiklos, kurią ketinama remti, plėtrai ir neigiamą poveikį, kurį sukelia valstybės pagalbos poveikis konkurencijai ir valstybių narių tarpusavio prekybai, visų pirma įvertindama, kaip pagalbos priemonė mažina konkurencijos ir prekybos iškraipymus (valstybės intervencijos poreikį, tinkamumą, proporcingumą, pagalbos skaidrumą, vienkartinės pagalbos principą ir priemones konkurencijos iškraipymams riboti).

Tinkamumas finansuoti: sunkumų patirianti įmonė

- (186) Tam, kad pagalbos gavėjas galėtų gauti restruktūrizavimo pagalbą, jis turi būti laikomas sunkumų patiriančia įmone pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 2.2 skirsnį. Visų pirma, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkte paaiškinta, kad įmonė laikoma sunkumų patiriančia įmone tada, kai be valstybės intervencijos ji beveik neabejotinai bus priversta pasitraukti iš verslo trumpuoju arba vidutiniu laikotarpiu. Taip būtų tada, kai susiklostytų bent viena iš aplinkybių, aprašytų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto a–d papunkčiuose.
- (187) Kaip paaiškinta sprendime pradėti procedūrą (15–22 konstatuojamosios dalys), 2019 m. pabaigoje bendrovės TAP SGPS nuosavas kapitalas buvo neigiamas ir sudarė maždaug [...] mln. EUR. Nuo tada bendrovės TAP SGPS finansinė padėtis pablogėjo. Remiantis 2020 m. bendrovės TAP SGPS konsoliduotąja ataskaita, bendras neigiamas nuosavas kapitalas padidėjo iki [...] mlrd. EUR. 2020 m. bendrovės „TAP Air Portugal“ nuosavas kapitalas taip pat buvo neigiamas ir sudarė [...] mlrd. EUR (26 konstatuojamoji dalis). Šie duomenys rodo, kad bent pusė bendrovių TAP SGPS ir „TAP Air Portugal“ pasirašyto akcinio kapitalo išnyko, todėl abi bendrovės laikytinos sunkumų patiriančiomis įmonėmis pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 punkto a papunktį.
- (188) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 21 punktą naujai įsteigta įmonė neatitinka reikalavimų sanavimo pagalbai gauti. Pagalbos gavėjas nėra naujai įsteigta įmonė pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, nes jis buvo įsteigtas 2003 m., taigi daugiau nei prieš trejus metus (žr. 8 konstatuojamąją dalį).
- (189) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 22 punktą įmonei, priklausančiai didesnei verslo grupei arba perimamai didesnės verslo grupės, paprastai restruktūrizavimo pagalba negali būti teikiama, nebent galima įrodyti, kad patiriamų sunkumų priežastys slypi pačios įmonės viduje, o ne sąlygotos grupės išlaidų sutartinio paskirstymo, ir sunkumai yra tokie dideli, kad grupė nėra pajėgi juos įveikti pati.
- (190) Antrame sprendime dėl sanavimo pagalbos (113–128 konstatuojamosios dalys) Komisija padarė išvadą, kad tuo metu, kai 2020 m. birželio 9 d. buvo pranešta apie sanavimo pagalbą, bendrovė TAP SGPS priklausė didesnei verslo grupei. Viena vertus, nebuvo įrodymų, kad atitinkamu laikotarpiu bendrovės TAP SGPS, AGW ir „Párpública“ sutartinai paskirstė išlaidas, dirbtinai apsunkindamos bendrovės TAP SGPS veiklą. (Be to, iš šio sprendimo 19–22 konstatuojamųjų dalių matyti, kad bendrovės TAP SGPS sunkumai kilo ne dėl sutartinio išlaidų paskirstymo grupėje ir yra būdingi oro transporto ir susijusiems sektoriams, kuriuose ji vykdo veiklą.) Kita vertus, AGW konsorciumas, kaip antras pagal dydį akcininkas, kuriam priklausė 45 % bendrovės TAP SGPS akcijų, buvo ribotos atsakomybės bendrovė, kontroliuojama atskirų akcininkų: David Neeleman, kuris valdė 50 % AGW akcijų per bendrovės „DGN Corporation“ (40 %) ir „Global Azulair Projects, SGPS, SA“ (10 %), ir Humbert Pedrosa, kuriam priklausė 50 %

AGW akcijų per bendrovę HPGB, SGPS, SA. AGW konsorciumo struktūra buvo nepriklausoma ir nesusijusi su jo dviejų netiesioginių akcininkų ir fizinių asmenų (D. Neeleman ir H. Pedrosa), kurie nebuvo asmeniškai atsakingi už AGW konsorciumo prievoles, privačiu turtu. Todėl šie du netiesioginiai privatūs fiziniai akcininkai negalėjo atsakyti už bendrovės TAP SGPS finansinius sunkumus savo privačiu turtu.

- (191) Kaip Komisija nustatė antrame sprendime dėl sanavimo pagalbos (127 konstatuojamoji dalis), bendrai kontroliuojantys akcininkai, išskyrus bendrovę „Parpública“ (valstybę), neturėjo reikiamų pajėgumų patenkinti 1,2 mlrd. EUR likvidumo poreikį, kuris buvo reikalingas tam, kad šeši mėnesiai būtų užtikrintas bendrovės TAP SGPS veiklos tęstinumas ir toliau finansuojamas bendrovės TAP SGPS restruktūrizavimas (nesuteikiant valstybės pagalbos).
- (192) Nėra įrodymų, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ finansinė padėtis būtų sunki dėl sutartinio išlaidų paskirstymo grupėje ar ekonominiame vienetė. Tai pasakytina ir apie laiką, kai bendrovė „TAP Air Portugal“ buvo galutinai bendrai kontroliuojama bendrovių „Parpública“ (valstybės), HPGB ir DGN, ir dabartinę situaciją, kai ją kontroliuoja tik Portugalijos valstybė, ir ji sudaro vieną ekonominį vienetą su susijusia bendrove TAP SGPS, kuri taip pat valdo nekontrolinį bendrovės „TAP Air Portugal“ mažumos akcijų paketą (11 ir 12 konstatuojamosios dalys). 191 konstatuojamojoje dalyje pateikta išvada dėl buvusių bendrai kontroliuojančių akcininkų nepajėgumo patenkinti bendrovės likvidumo poreikius (nesuteikiant valstybės pagalbos) taikoma ir bendrovei „TAP Air Portugal“, kuri sudaro ir sudarė vieną ekonominį vienetą su bendrove TAP SGPS.
- (193) Po bendrovės TAP SGPS kapitalo struktūros pakeitimo, kurį bendrovė DGTF atliko įsigijusi 22,5 % bendrovės TAP SGPS akcijų, bendrovę TAP SGPS kontroliuoja tik valstybė [...] (žr. 8, 11 ir 12 konstatuojamąsias dalis). Todėl bendrovės TAP SGPS ir „TAP Air Portugal“ yra ekonominio vieneto (arba didesnės verslo grupės), kurį Komisija gali laikyti nepriklausomu valstybės, teikiančios restruktūrizavimo pagalbą, apie kurią pranešta, sprendimų priėmimo centru, dalis.
- (194) Todėl Komisija mano, kad nei bendri kontroliuojantys subjektai, nei vėliau valstybė, kaip vienintelė kontroliuojanti akcininkė, negalėjo rinkos reikalavimus atitinkančiu būdu palengvinti sunkios bendrovių TAP SGPS arba „TAP Air Portugal“ ekonominės ir finansinės padėties. Valstybės finansinis įsikišimas siekiant išspręsti bendrovių sunkumus tiesiogiai per bendroves DGTF arba „Parpública“ būtų valstybės pagalba, nebent jis būtų atliktas rinkos sąlygomis atskirai arba kartu su bendrai kontroliuojančiais subjektais. Bendrovė „Parpública“, kaip bendrai kontroliuojantis subjektas, nesuteikė ir negalėjo suteikti paramos bendrovei TAP SGPS rinkos sąlygomis, to nepadarė ir negalėjo padaryti bendrai kontroliuojantys privatūs subjektai ⁽⁵⁶⁾. Todėl, atsižvelgiant į anksčiau buvusią valstybės, kaip akcininkės, turinčios 50 % bendrovės TAP SGPS [...] akcijų, padėtį ir vėliau turėtą kontrolę, grupė pati nėra pajėgi įveikti bendrovių TAP SGPS ir „TAP Air Portugal“ sunkumų.
- (195) Remdamasi tuo, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad tiek bendrovė TAP SGPS, tiek bendrovė „TAP Air Portugal“ (įskaitant jų kontroliuojamas patronuojamąsias bendroves) yra sunkumų patiriančios įmonės ir atitinka restruktūrizavimo pagalbos skyrimo reikalavimus.

6.4.1. Pagalba skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti

- (196) Pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą tam, kad valstybės pagalba būtų laikoma suderinama su vidaus rinka, ji turi būti skirta tam tikros ekonominės veiklos rūšių arba tam tikrų ekonomikos sričių plėtrai skatinti.
- (197) Šiuo atžvilgiu, norėdama įrodyti, kad restruktūrizavimo pagalba siekiama skatinti tokios veiklos ar sričių plėtrą, tokią pagalbą teikianti valstybė narė turi įrodyti, kad pagalba siekiama užkirsti kelią socialiniams sunkumams arba pašalinti rinkos nepakankamumą. Konkrečiai restruktūrizavimo pagalbos atveju Komisija pažymi, kad, kaip pripažįstama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43 punkte, iš tikrųjų pasitraukimas iš rinkos yra svarbus produktyvumo augimo veiksnys, todėl pagalbai pagrįsti nepakanka tik užkirsti kelią įmonės pasitraukimui iš rinkos. Priešingai, sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba yra viena iš labiausiai rinką iškraipiančių valstybės pagalbos rūšių, nes ji trukdo pasitraukimo iš rinkos procesui. Tačiau tam tikrais atvejais sunkumų patiriančios įmonės restruktū-

⁽⁵⁶⁾ Ši išvada neišvengiamai grindžiama tuo, kad bendrovė AGW yra fizinių asmenų nuosavybės priemonė, nes bendrai kontroliuojančių subjektų ištekliai nagrinėjamas yra susijęs su šių subjektų ištekliais, o ne su fizinių asmenų, kurie nėra asmeniškai atsakingi už šių subjektų turimus išteklius, privačiais ištekliais.

rizavimas gali prisidėti prie ekonominės veiklos ar sričių plėtros, taip pat ir ne tik tos veiklos, kurią vykdo pagalbos gavėjas, plėtros. Taip yra tais atvejais, kai, nesuteikus tokios pagalbos, pagalbos gavėjo nesėkmė sukeltų rinkos nepakankamumą arba socialinius sunkumus, stabdančius ekonominės veiklos rūšių ir (arba) sričių, kurias paveiktų tokios aplinkybės, plėtrą. Nebaigtinis tokių aplinkybių sąrašas pateiktas Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkte.

- (198) Tokios aplinkybės, *inter alia*, susidaro, kai pagalba išvengiama rizikos, kad bus nutraukta svarbi paslauga, kurią sunku pakartoti ir į kurią bet kuriam konkurentui būtų sunku tiesiog įsitraukti, arba kai pagalbos gavėjas atlieka svarbų sisteminių vaidmenį tam tikrame regione ar sektoriuje, o pasitraukimas iš jo turėtų galimų neigiamų pasekmių ⁽³⁷⁾. Taigi, suteikiant galimybę pagalbos gavėjui tęsti veiklą, pagalba užkertamas kelias tokiam rinkos nepakankamumui ar socialiniams sunkumams. Tačiau restruktūrizavimo pagalbos atveju taip yra tik tada, kai pagalba leidžia pagalbos gavėjui savarankiškai konkuruoti rinkoje, o tai galima užtikrinti tik tuo atveju, jei pagalba teikiama remiantis įgyvendinamu restruktūrizavimo planu, kuriuo atkuriamas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas.
- (199) Todėl Komisija visų pirma įvertins, ar pagalba siekiama užkirsti kelią rinkos nepakankamumui arba socialiniams sunkumams (6.4.1.1 skirsnis) ir ar kartu su ja pateikiamas restruktūrizavimo planas, kuriuo atkuriamas ilgalaikis pagalbos gavėjo gyvybingumas (6.4.1.2 skirsnis).

6.4.1.1. Socialinių sunkumų ar rinkos nepakankamumo vengimas prisidedanti prie ekonominės veiklos plėtros

- (200) Tarp atvejų, kai sunkumų patiriančios įmonės sanavimas gali padėti plėtoti ekonominę veiklą ar sritis, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b ir c papunkčiuose minimi atvejai, kai pagalba siekiama išvengti rizikos, kad ekonomikos augimui trukdys dėl pagalbos gavėjo pasitraukimo iš rinkos nutrūkęs svarbios paslaugos teikimas (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b papunktis) arba įmonės, atliekančios svarbų sisteminių vaidmenį konkrečiame sektoriuje ar regione, bankrotas (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto c papunktis).

Pagalba padeda išvengti svarbios paslaugos teikimo sutrikimų

- (201) Sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad restruktūrizavimo pagalba siekiama išvengti bendrovės TAP SGPS, taigi atitinkamai ir bendrovės „TAP Air Portugal“, veiklos nutraukimo dėl sunkumų, su kuriais jos susidūrė ir kurie labai padidėjo dėl COVID-19 krizės ⁽³⁸⁾. Kadangi oro transporto bendrovei reikia užtikrinti pakankamą likvidumą, kad galėtų išlaikyti veiklos licenciją, atsižvelgiant į turimus išteklius ir neseniai patirtus bei numatomus veiklos nuostolius, akivaizdu, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ negalėtų įvykdyti savo mokėjimo prievolių ir išsipareigojimų, todėl be restruktūrizavimo pagalbos turėtų teikti prašymą ją paskelbti nemokia ir nutraukti veiklą (1 lentelė). Remdamasi per oficialų tyrimą pateikta informacija, Komisija nustatė, kad iš tiesų yra konkreči rizika, jog pagalbos gavėjas nebegalės vykdyti savo mokėjimo išsipareigojimų ir dėl to bus nutraukta bendrovės „TAP Air Portugal“ vykdoma oro transporto veikla.
- (202) Šiuo atžvilgiu bendrovė „TAP Air Portugal“ teikia unikalias susisiekimo paslaugas iš savo skrydžių centro Lisabonos oro uoste, sudarydama reguliarių skrydžių tvarkaraščius (15 ir 16 konstatuojamosios dalys). Be esminių oro transporto paslaugų, nacionaliniu lygmeniu ir užsienyje teikiamų portugališkai kalbantiems gyventojams, bendrovė „TAP Air Portugal“ ryžtingai ir reikšmingai remia ekonominį turizmo, kuris yra viena svarbiausių Portugalijos ekonominių veiklų, augimą. Konkrečiai, svarbus Portugalijos įmonių segmentas, t. y. viešbučiai, restoranai, socialinių ir kultūros renginių organizavimo įmonės, mažmeninės prekybos parduotuvės ir kitos su turizmu susijusią veiklą vykdančios įmonės, ypač veikiančios didžiausiose Lisabonos, Porto ir Algarvės regionuose, dar sunkiau išgyventų krizę, jei negautų paramos iš bendrovės „TAP Air Portugal“, skraidinančios keleivius, veiklos.
- (203) Kaip pažymi Portugalija, daugumai tų įmonių, kurios gali išgyventi COVID-19 krizę tik dėl Portugalijos Vyriausybės paramos, teikiamos laikinai subsidijuojant darbą ir taikant priemones, leidžiančias atidėti mokėtinus mokėjimus, reikia turizmo plėtros. Pastabas pateikusias Portugalijos kelionių agentūros ir regionų atstovai pabrėžia, kad dalis jų verslo ir veiklos priklauso nuo bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugų, nevykdant veiklos su bendrove „TAP Air Portugal“ gerokai sumažėtų jų apyvarta.

⁽³⁷⁾ Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b ir c papunkčiai.

⁽³⁸⁾ Sprendimo pradėti procedūrą 71 konstatuojamoji dalis.

- (204) Todėl Komisija mano, kad nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos, kuri padėtų išvengti bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklos nutraukimo, ne tik keliautojai, bet ir kelionių verslo bendruomenė būtų visiškai priklausoma nuo to, ar pigių skrydžių bendrovės ir tolimojo nuotolio vežėjai, kurie daugiausia dėmesio skiria tiesioginėms jungtims Sąjungoje ir su kitomis šalimis 92 kryptimis, kuriomis bendrovė „TAP Air Portugal“ skraidino iki restruktūrizavimo, galėtų ir norėtų teikti tokio paties dažnumo ir geografinės aprėpties paslaugas, visų pirma jungiant su Šiaurės Amerika, Lotynų Amerika ir Afrika (15 konstatuojamoji dalis). Trečiosios šalys, visų pirma verslo partneriai, tai yra kelionių agentūros, kelionių organizatoriai, didžiausios viešbučių grupės, bilietų pardavimo agentūros ir tiekėjai, taip pat nacionalinės ir užsienio valdžios institucijos, įskaitant turizmą ir komercinius ar kultūrinius mainus skatinančias įstaigas, patvirtino ir pritaria Komisijos sprendime pradėti procedūrą padarytai išvadai, kad bendrovei „TAP Air Portugal“ pasitraukus iš rinkos kiltų pavojus prarasti šias jungtis (100 konstatuojamoji dalis).
- (205) Norėdami atkartoti bendrovės „TAP Air Portugal“ vaidmenį, konkurentai turėtų sukurti ir išplėtoti kryptų tinklą, o tam prireiktų daug laiko ir gali kilti rizika, kad apskritai nepavyks teikti tokio paties dažnumo ir geografinės aprėpties paslaugų. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad restruktūrizavimo pagalba siekiama išvengti bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklos nutraukimo dėl sunkumų, su kuriais ji susidūrė ir kurie labai padidėjo dėl COVID-19 krizės.
- (206) Konkretūs maršrutai, sudarantys bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklą 2019 m. iki pandemijos, šiuo metu yra sumažėję, nes Portugalijos valdžios institucijos, siekdamos apriboti viruso plitimą, sveikatos sumetimais taiko kelionių ribojimo priemones. Vis dėlto sprendime pradėti procedūrą nurodytose IATA transporto atsigavimo prognozėse, kurių neginčijo nė viena šalis, nurodoma, kad paklausa atsigauna anksčiau nei 2025 m. (223 konstatuojamoji dalis). Tokiomis aplinkybėmis, esant numatomam oro transporto paslaugų ir susisiekimo Portugalijoje paklausos scenarijui, bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklas (arba toks pat tankus tinklas), kaip ir prieš pandemiją, būtų labai svarbus siekiant patenkinti būsimą paklausą, ypač visais arba kai kuriais maršrutais, kuriais bendrovė „TAP Air Portugal“ buvo vienintelė oro transporto bendrovė, eksploatuojanti [...] iš [...] maršrutų vasaros sezonu ir [...] iš [...] maršrutų žiemos sezonu (15 ir 16 konstatuojamosios dalys).
- (207) Kalbant apie hipotetinį tinklą, kuris atkartotų bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklą, labai mažai tikėtina, kad esami įsitvirtinę ar pigių skrydžių vežėjai norėtų ir sugebėtų per pagrįstą laiką sukurti reikiamą jungčių, ypač su portugališkai kalbančiomis šalimis, tinklą, kad perimtų bendrovės „TAP Air Portugal“ vaidmenį sujungiant Portugaliją su likusiu pasauliu. Iš tiesų nė viena iš dviejų į bylą įstojusių oro transporto bendrovių tinkamai nepagrindė noro ir gebėjimo sukurti panašų nacionalinį transporto tinklą arba planų sukurti panašias jungtis, ir tik bendrai nurodė kitas į bylą neįstojušias oro transporto bendroves, kurios, jų nuomone, galėtų iš dalies atkartoti bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklą. Be to, nors iš pateiktų dokumentų matyti, kad auga pigių skrydžių bendrovių skaičius ir konkurencija (105 konstatuojamoji dalis), juose nepaaiškinama ir juo labiau neįrodoma, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugas ir tinklą beveik neabejotinai galėtų atkartoti ar pakeisti vienas vežėjas ar tam tikri jų deriniai. Priešingai, kaip nurodyta 100 ir 132 konstatuojamosiose dalyse, daugelis jomis besinaudojančių trečiųjų šalių išreiškė susirūpinimą dėl galimo bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugų praradimo. Todėl oficialaus tyrimo metu pateikta informacija patvirtina Komisijos išvadą, kad iš tiesų yra konkreti rizika, jog pagalbos gavėjas nebegalės vykdyti savo mokėjimo įsipareigojimų ir dėl to kils rizika, kad bus sutrikdyta bendrovės „TAP Air Portugal“ teikiamų oro transporto paslaugų ekonominė veikla.
- (208) Taigi pagalbos gavėjo bankrotas savo ruožtu keltų pavojų, kad bus sutrikdyta svarbi transporto paslauga, užtikrinanti tarptautinį ir nacionalinį susisiekimą ir tinklą, jungiantį žemyninę Portugalijos dalį ir jos salas, taip pat portugališkai kalbančius gyventojus užsienyje, o kitiems tiekėjams būtų sunku ją atkartoti, kaip nustatyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b papunktyje.

Pagalba remiama įmonė, atliekanti sisteminį vaidmenį

- (209) Pagalba taip pat siekiama užkirsti kelią įmonei, teikiančiai svarbią paslaugą, kuri atlieka sisteminį vaidmenį Portugalijoje, pasitraukimo iš rinkos rizikai pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto c papunktį.

- (210) Šiuo atžvilgiu Komisija mano, kad pagalbos gavėjas neabejotinai atlieka svarbų vaidmenį Portugalijos ekonomikoje⁽⁵⁹⁾, ne tik turizmo ir susisieikimo su portugaliskai kalbančiomis šalimis plėtos, bet ir užimtumo požiūriu. Pirma, pagalbos gavėjas atlieka svarbų sisteminių vaidmenį visoje Portugalijos teritorijoje, nes remia Portugalijos turizmo, kuris yra vienas svarbiausių valstybės narės sektorių ir 2018 m. sudarė 14,6 % Portugalijos bendrojo vidaus produkto (toliau – BVP), augimą. Šis sektorius buvo ypač svarbus Portugalijos ekonomikai atsigauant po 2008 m. finansų ir valstybės skolos krizės. Turizmo sektorius prie Portugalijos BVP prisideda maždaug 19 mlrd. EUR, o 2019 m. tai sudarė 8,7 % Portugalijos BVP, nes nėra jokių požymių, kad ekonomikos atsigavimas po pandemijos smarkiai paveiktų Portugalijos BVP struktūrą ir turizmo indėlį joje. Antra, turėdama maždaug 10 000 darbuotojų (2019 m.), bendrovė TAP SGPS yra viena didžiausių darbdavių šalyje ir sukuria daugiau kaip 110 000 netiesioginių darbo vietų. Šie skaičiai rodo, kad galimas bendrovės TAP SGPS nemokumas, kuris jai grėstų nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos, turėtų didelį neigiamą šalutinį poveikį visai Portugalijos ekonomikai.

Trečiųjų šalių pastabose ir išvadose pateiktų teiginių peržiūra

- (211) Bendrovė „Ryanair“ ginčija Komisijos sprendime pradėti procedūrą padarytas preliminarines išvadas. Pirma, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad nėra įrodymų, jog kyla rizika sutrikdyti svarbią paslaugą, kurią sunku atkartoti. Bendrovės „Ryanair“ teigimu, į rinką ateinantis konkurentai galėtų atkartoti bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugas. Tiksliau tariant, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad, pirma, ji galėtų lengvai pakeisti bendrovę „TAP Air Portugal“ vykdydama trumpojo nuotolio skrydžius, o ilgojo nuotolio skrydžius iš Lisabonos vykdo pakankamai konkurentų, kurie galėtų perimti bendrovės „TAP Air Portugal“ pajėgumus. Antra, bendrovė „Ryanair“ teigia, kad „TAP Air Portugal“ nėra sisteminė įmonė, o net darant prielaidą, kad ji tokia yra, sprendime pradėti procedūrą nepaaiškinama, ar sumažinus bendrovės TAP SGPS dydį ir atsisiųkus nesisteminės arba nuostolingos veiklos nebūtų galima išsaugoti sisteminės veiklos.
- (212) Bendrovės „Ryanair“ teiginius iš esmės paneigia, pirma, kitų trečiųjų šalių pastabos ir, antra, Portugalijos pateikta informacija (138–141 konstatuojamosios dalys).
- (213) Komisijos sprendime pradėti procedūrą padarytoms preliminarinėms išvadoms aiškiai pritarė trečiosios šalys. Iš 39 atsakymų į raginimą pateikti pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą 36 šalys pritarė Komisijos nuomonei, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ yra svarbiausias susisieikimo tarp Portugalijos ir kitų portugaliskai kalbančių šalių (visų pirma Brazilijos, Angolos, Mozambiko ir San Tomė) teikėjas, taip pat užtikrinantis visos Europos jungtis su Portugalija, o per Lisabonos oro uostą – su pirmiau minėtomis šalimis. Visos suinteresuotosios šalys, išskyrus du tiesioginius konkurentus, pritaria planams dėl restruktūrizavimo pagalbos bendrovei TAP SGPS ir patvirtina, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ yra svarbi, ypač Portugalijos ekonomikai.
- (214) Remdamasi turima informacija, Komisija taip pat pažymi, kad nors kai kurie bendrovės „TAP Air Portugal“ maršrutai galėtų būti patraukliūs konkurentui atskirai, nėra jokių požymių, kad kuris nors konkurentas galėtų perimti visas bendrovės TAP SGPS paslaugas. Todėl dėl bendrovės TAP SGPS pasitraukimo iš rinkos jos klientai, darbuotojai ir tiekėjai greičiausiai susidurtų su dideliais socialiniais sunkumais.
- (215) Komisija visų pirma pažymi, kad, kitaip nei jos konkurentai, bendrovė „TAP Air Portugal“ šiuo metu yra pagrindinis susisieikimo paslaugų teikėjas keleiviams, keliaujantiems į portugaliskai kalbančias šalis ir iš jų. Kaip jau minėta (4.2 skirsnis), ši bendrovė atlieka svarbų vaidmenį užtikrinant Portugalijos ir visos Europos susisieikimą su Brazilija, Angola, Mozambiku ir San Tomė. Nors teoriškai per restruktūrizavimo plano laikotarpį bendrovės „TAP Air Portugal“ paslaugas galėtų pakeisti keli veiklos vykdytojai, toks pakeitimas galėtų būti tik dalinis ir dėl to labai suprastėtų paslaugos, ypač Portugalijoje esantiems klientams. Kita vertus, sumažinus bendrovę „TAP Air Portugal“, kaip reikalauja bendrovė „Ryanair“, nebūtų atsižvelgiama į neigiamą šalutinį poveikį, kurį padarytų, be kita ko, labai sumažėjęs skaičius jungčių, kurias bendrovė „TAP Air Portugal“ užtikrina Sąjungoje pagal savo skrydžių centro modelį, grindžiamą ir tarpžemyniniais maršrutais, kuriems vidutinės trukmės perspektyvoje neišvengiamai gali kilti pavojus⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ Remiantis pranešimu, 2019 m. bendrovės TAP SGPS indėlis į Portugalijos BVP sudarė 3,3 mlrd. EUR (1,2 % viso šalies BVP), ji taip pat sumokėjo 300 mln. EUR tiesioginių mokesčių ir socialinių įmokų. Bendrovės TAP SGPS indėlis į Portugalijos eksportą siekia beveik 2,6 mlrd. EUR, o paslaugų ir prekių, kurias bendrovė TAP SGPS įsigyja iš daugiau kaip 1 000 nacionalinių tiekėjų, vertė sudaro beveik 1,3 mlrd. EUR.

⁽⁶⁰⁾ Šiuo atžvilgiu Komisijos atliktas konkurencijos priemonės, kurią sudaro 18 laiko tarpinių perdavimas, poveikio gyvybingumui vertinimas reiškia sumažinimą ir leidžia sukurti tris maršrutus, susijusius su trimis rotacijomis vykdančias tiesiogines jungtis Sąjungos viduje. Dėl to [...] proc. sumažėja bendrovės „TAP Air Portugal“ panaudoto kapitalo grąža ir [...] jos skolos ir nuosavo kapitalo santykis (3 lentelė). Taigi iš vertinimo matyti, kad dėl didesnio ir reikšmingesnio pelningų maršrutų Sąjungoje sumažinimo vykdančias skrydžius, susijusius su tarpžemyniniais skrydžiais, gali sumažėti bendrovės gebėjimas išlaikyti padėtį rinkoje neturint galimybių gauti rinkos finansavimą, todėl iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos reikėtų daugiau pagalbos.

- (216) Kitos didžiausios Portugalijoje veikiančios oro transporto bendrovės („Ryanair“, „EasyJet“) užtikrina tik susisiekimą tarp Portugalijos ir kitų Sąjungos valstybių narių, o jų verslo modelis neapima tolimojo nuotolio tarpžemyninių skrydžių. Kitos didžiosios ES oro transporto bendrovės, siūlančios tarpžemyninius skrydžius iš Lisabonos, taiko „stebulės ir stipinų“ modelį. Tai reiškia, kad užuot tiesiogiai skraidinusios į užsienio šalis iš Lisabonos oro uosto, jos verčiau perkelia keleivius iš Portugalijos į savo skrydžių centrus kitose valstybėse narėse, pavyzdžiui, Orli/Ruasi, Schipholio, Frankfurto ar Miuncheno oro uostuose, ir tik tada skraidina juos į tas šalis. Tai savo ruožtu labai pailgintų bendrą skrydžių iš Portugalijos vakarų ar pietų kryptimis trukmę.
- (217) Taigi pagalbos gavėjas, kuris yra ir darbdavys, ir pagrindinis daugelio kitų Portugalijos įmonių ekonominės grandinės elementas, gali būti laikomas įmone, atliekančia sisteminių vaidmenį pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto c punktą.
- (218) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad pagalba prisidedama prie Portugaliją jungiančių oro transporto paslaugų teikimo ekonominės veiklos plėtos, nes ji leidžia išlaikyti svarbią paslaugą, kurios konkurentai negalėtų visiškai arba panašiu mastu ir be socialinių sunkumų atkartoti trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu, o tai galėtų turėti neigiamų pasekmių visai Portugalijos ekonomikai dėl dabartinės COVID-19 pandemijos sukeltos krizės (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b ir c papunkčiai).

6.4.1.2. Restruktūrizavimo planas ir ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas, prisidedantis prie ekonominės veiklos ar srities plėtos

- (219) Be to, pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 46 punktą restruktūrizavimo pagalba turi būti teikiama su sąlyga, kad bus įgyvendintas restruktūrizavimo planas, kuriuo būtų atkurtas pagalbos gavėjo gyvybingumas. Priešasčių, dėl kurių pagalbos gavėjas susidūrė su sunkumais, pašalinimas, palengvinant jo ilgalaikio gyvybingumo atkūrimą, yra būtina sąlyga, kad restruktūrizavimo pagalba būtų skirta ekonominės veiklos rūšių ir sričių, kuriose veikia pagalbos gavėjas, plėtrai. Restruktūrizavimo pagalba remiamas plataus masto restruktūrizavimo planas, apimantis visą bendrovių TAP SGPS ir „TAP Air Portugal“ veiklos sritį.
- (220) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 45–48 punktus restruktūrizavimo pagalba turėtų būti teikiama tik realistiškam, nuosekliam ir toliaregiškam restruktūrizavimo planui, kurio priemonės turi būti skirtos ilgalaikiam gyvybingumui atkurti per pagrįstą laikotarpį, paremti, atmetant bet kokią papildomos į restruktūrizavimo planą neįtrauktos valstybės pagalbos galimybę. Restruktūrizavimo plane turi būti nurodyta, kaip siūlomomis restruktūrizavimo priemonėmis bus išspręstos pagrindinės pagalbos gavėjo problemos.
- (221) Restruktūrizavimo rezultatai turi būti įrodyti pagal įvairių scenarijus, visų pirma nustatant veiklos parametrus ir pagrindinius numatomus rizikos veiksnus. Pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimas turi lemti tinkamą investuoto kapitalo grąžą padengus sąnaudas ir negali būti grindžiamas optimistinėmis prielaidomis dėl tokių veiksnių, kaip kainų ar paklausos svyravimai. Ilgalaikis gyvybingumas pasiekiamas tada, kai įmonė, padengusi visas savo sąnaudas, įskaitant nusidėvėjimą ir finansinius mokesčius, gali užtikrinti tinkamą prognozuojamą kapitalo grąžą, ir yra pajėgi savarankiškai konkuruoti rinkoje.
- (222) Šiame skirsnyje Komisija pirmiausia įvertins pagalbos gavėjo restruktūrizavimo plano prielaidų patikimumą, o vėliau įrodymus, kad pagalbos gavėjo gyvybingumas bus atkurtas restruktūrizavimo plano pabaigoje.

Prielaidų, kuriomis grindžiamos finansinės projekcijos, vertinimas

- (223) Dėl prielaidų, kuriomis grindžiamos pajamų projekcijos, patikimumo Komisija pažymi, kad pagalbos gavėjo oro transporto atsigavimo projekcijos yra konservatyvesnės nei IATA pagrindinės prognozės. Nors IATA prognozuoja, kad 2025 m. keleivių skaičius sudarys 109 % 2019 m. keleivių skaičiaus, pagalbos gavėjas daro prielaidą, kad 2025 m., t. y. restruktūrizavimo plano pabaigoje, skris tik [...] proc. 2019 m. keleivių (51 konstatuojamoji dalis). Be to, pagalbos gavėjas daro prielaidą, kad 2025 m. pelningumas bus šiek tiek mažesnis ([...] EUR ct), palyginti su 2019 m. ([...] EUR ct), o apkrovos koeficientas 2025 m. turėtų būti [...] procentinių punktų didesnis nei 2019 m. ([...] proc., palyginti su [...] proc.). Galiausiai pagalbos gavėjo pajamos iš vieno sėdimosios vietos kilometro 2025 m. yra mažesnės nei 2019 m. ([...] EUR ct, palyginti su [...] EUR ct), o tai rodo, kad pagalbos gavėjas jau prieš pat restruktūrizavimo laikotarpio pradžią sugebėjo uždirbti panašias pajamas iš vieno sėdimosios vietos kilometro. Kadangi pagalbos gavėjo transporto projekcijos yra konservatyvesnės nei IATA prognozės, o su pajamomis susiję pagrindiniai veiklos rodikliai atitinka pagalbos gavėjo 2019 m. rodiklius, Komisija mano, kad pagalbos gavėjo pajamų projekcijos yra pagrįstos.
- (224) Dėl sąnaudų projekcijų Komisija pažymi, kad pagalbos gavėjo pelningumo atkūrimas priklauso nuo sąnaudų, ypač degalų ir darbo jėgos, sumažinimo, kaip aprašyta 2.4.3 skirsnyje. Vertinant degalų sąnaudas, projekcijose atsižvelgiama į naujesnių, taupiau degalus naudojančių orlaivių eksploatavimą ir remiamasi rinkos lūkesčiais dėl degalų kainų, gautais iš bendrovės „Bloomberg“ duomenų bazės. Kadangi naujų orlaivių pristatymo grafikai jau yra suderinti su tiekėjais, tokių orlaivių sunaudojamų degalų kiekis yra objektyvūs ir patikrinami duomenys, kaip ir tikėtinos degalų kainos; todėl Komisija mano, kad degalų sąnaudų projekcijos yra patikimos.
- (225) Dėl darbo sąnaudų projekcijų Komisija pažymi, kad pagalbos gavėjas jau yra pasirašęs sutartis su visomis savo profesinėmis sąjungomis iki 2024 m. (nepaprastosios padėties susitarimai) ir jos yra taikomos visiems jo darbuotojams. Nepaprastosios padėties susitarimuose numatyta mažinti darbo užmokestį, išaldyti automatinį darbo užmokesčio didinimą ir didinti našumą. Be to, pagalbos gavėjas jau sumažino 1 200 FTE, nepratęsdamas terminuotųjų sutarčių, ir pradėjo procesą, siekdamas savanoriškomis priemonėmis ir atleidžiant darbuotojus sumažinti dar 2 000 FTE. Pagalbos gavėjas taip pat pradėjo rengtis deryboms dėl naujų kolektyvinių sutarčių, kurios pakeis nepaprastosios padėties susitarimus, ir jau gavo kelių profesinių sąjungų išipareigojimą siekti restruktūrizavimo plane numatytų 2025 m. sąnaudų tikslų. Apskritai, atsižvelgiant į tai, kad pagalbos gavėjas jau susiderėjo dėl daugumos prielaidų, kuriomis grindžiamos darbo sąnaudų projekcijos, Komisija mano, kad šios projekcijos yra patikimos.
- (226) Komisija mano, kad toliau nurodyti elementai taip pat stiprina finansinių projekcijų patikimumą. Pirma, pagalbos gavėjas jau nustatė ir pradėjo įgyvendinti įvairias priemones, kuriomis siekiama sumažinti ne darbo jėgos ir degalų sąnaudas (35 konstatuojamoji dalis). Antra, į finansines projekcijas neįtrauktas [...] mln. EUR (iš [...] mln. EUR) pajamų padidėjimas, kurį numatė pagalbos gavėjas (2.4.1.4 skirsnis), o tai sukuria papildomą saugumo rezervą. Trečia, restruktūrizavimo plane daugiausia dėmesio skiriama aviacijos veiklai ir numatoma parduoti arba nutraukti nepagrindinę veiklą, pavyzdžiui, bendrovės „M&E Brasil“ veiklą, kuri ankstesniais laikotarpiais buvo nuostolinga ir prisidėjo prie pagalbos gavėjo sunkumų (2.4.1.1 skirsnis).
- (227) Siekdama įvertinti bendrą pagalbos gavėjo finansinių projekcijų pagrįstumą, Komisija pagalbos gavėjo numatomą 2025 m. EBIT maržą (t. y. EBIT rodiklį, padalytą iš pajamų) palygino su atrinktų panašių įmonių tų pačių metų maržų prognozėmis, kurias pateikė biržos analitikai ⁽⁶¹⁾. Tų įmonių vidutinė EBIT marža yra 13,1 %, o pagalbos gavėjas tikisi [...] proc. maržos. Todėl Komisija mano, kad pagalbos gavėjo 2025 m. pelningumo projekcijos atitinka prognozuojamą vidutinės panašios įmonės pelningumą, o tai papildomai rodo, kad restruktūrizavimo plano prielaidos yra patikimos.

Pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimo įvertinimas

- (228) Nustačiusi, kad prielaidos, kuriomis grindžiamos finansinės projekcijos, yra patikimos, Komisija dabar įvertins, ar remiantis šiomis projekcijomis, pagalbos gavėjas galės atkurti gyvybingumą iki 2025 m., t. y. iki restruktūrizavimo plano pabaigos. Tiksliau, Komisija patikrins, ar 2025 m. pagalbos gavėjas tikisi gauti pakankamą grąžos normą iš savo veiklos ir ar jis galės savarankiškai konkuruoti.

⁽⁶¹⁾ Atrinktos įmonės yra: „Lufthansa“, IAG, SAS, „Aegean“ ir „Finnair“, „Ryanair“, „EasyJet“ ir „Wizz Air“.

- (229) Kalbant apie pagalbos gavėjo gebėjimą gauti pakankamą grąžą iš savo veiklos 2025 m., įprasta lyginti panaudoto kapitalo grąžą (ROCE) ⁽⁶²⁾ 2025 m. ir vidutinę svertinę kapitalo kainą (VSKK). Jei pirmoji yra didesnė už antrąją, įmonė iš vykdomos veiklos gali uždirbti pakankamą pelną, kad padengtų kapitalo sąnaudas, o tai rodo, kad įmonė yra gyvybinga.
- (230) Pagalbos gavėjo ROCE, kurios apskaičiavimas priklauso nuo finansinių projekcijų, kurias Komisija 223–227 konstatuojamosiose dalyse įvertino kaip patikimas, 2025 m. turėtų būti [...] proc., Portugalijos teigimu (48 konstatuojamoji dalis). Šis dydis yra EBIT nesumokėjus mokesčių ir 2025 m. panaudoto kapitalo santykis. Tačiau, kadangi gyvybingumas nustatomas ROCE lyginant su VSKK, kuri rodo grąžos normą sumokėjus mokesčius, Komisija mano, kad ROCE tikslingiau apskaičiuoti naudojant EBIT sumokėjus mokesčius. Be to, siekdamą išlyginti metinius balanso kintamųjų svyravimus, Komisija taip pat mano, kad tikslinga 2024 m. ir 2025 m. ROCE vardikliui naudoti ne 2025 m. panaudotą kapitalą, o vidutinį 2024 m. ir 2025 m. panaudotą kapitalą. Atlikusi šiuos du pakeitimus, Komisija nustato [...] proc. ROCE.
- (231) [...] proc. ROCE rodiklis yra didesnis už pagalbos gavėjo VSKK rodiklį, kuris sudaro [...] proc.. Pagal standartinę metodiką tokią VSKK sudaro pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo kainos ([...] proc.) ir skolos kainos ([...] proc.) svertinis vidurkis, o koeficientai yra lygūs pagalbos gavėjo numatomam skolos ir skolos bei nuosavo kapitalo santykiui ([...] proc.). Šie VSKK komponentai yra tinkamai pagrįsti, remiantis rinkos duomenimis ir finansine informacija apie įmones, panašias į pagalbos gavėją, gauta iš bendrovių „Capital IQ“ ir „Reuters“ (61 išnaša). Konkrečiau, apskaičiuojant nuosavo kapitalo kainą daroma prielaida, kad taikoma nerizikinga [...] proc. palūkanų norma, kuri yra gerokai didesnė už dabartinę neigiamą Vokietijos 10 metų Vyriausybės obligacijų pajamingumą, 4,72 % nuosavo kapitalo rizikos priedas ir 1,95 % šalies rizikos priedas, kurie abu atitinka viešai skelbiamus lyginamuosius rodiklius ⁽⁶³⁾, o beta koeficientas yra [...] ⁽⁶⁴⁾. Toks beta koeficientas yra vidutinis 61 išnašoje nurodytų įmonių, panašių į pagalbos gavėją, akcijų beta koeficientas, pakoreguotas atsižvelgiant į skolos ir nuosavo kapitalo santykio bei mokesčių tarifų skirtumus pagal standartinę Hamados formulę. Į nuosavo kapitalo kainą taip pat įtrauktas 1,75 % mažo dydžio rizikos priedas, kurį apskaičiavo bendrovė „Duff & Phelps“. Kalbant apie skolos kainą, ji lygi dabartinio pagalbos gavėjo negrąžintos skolos pajamingumo vidurkiui ([...] proc. nesumokėjus mokesčių, [...] proc. sumokėjus mokesčius), o tai yra konservatyvi prielaida, nes tikimasi, kad planavimo laikotarpiu pagalbos gavėjo įsiskolinimo ir kreditingumo rodikliai pagerės. Todėl Komisija mano, kad 2025 m. bus galima atkurti pagalbos gavėjo gyvybingumą, remiantis pagrįstais lūkesčiais, kad jo ROCE 2025 m. bus didesnė už jo VSKK.
- (232) Komisija taip pat pažymi, kad 2025 m. numatoma ROCE yra didesnė už 61 išnašoje išvardytų panašių oro transporto bendrovių 2019 m. ROCE medianą ([...] proc.). Tai dar vienas pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimo požymis, nes tos oro transporto bendrovės 2019 m. galėjo savarankiškai konkuruoti rinkoje.
- (233) Pagalbos gavėjo gyvybingumo atkūrimą patvirtina alternatyvus metodas, t. y. nuosavo kapitalo grąžos (ROE) ir nuosavo kapitalo kainos palyginimas. Taikant tokį požiūrį daugiausia dėmesio skiriama akcininkams tenkančiam pelnui, o 230 konstatuojamojoje dalyje nurodytas požiūris priklauso nuo pelno, gauto iš bendrovės veiklos. Akcininkų požiūriu, bendrovė yra gyvybinga, jei jos ROE yra didesnė už nuosavo kapitalo kainą. Komisija pažymi, kad tai pasakytina apie pagalbos gavėją 2025 m., nes numatoma ROE yra [...] proc., o nuosavo kapitalo kaina – [...] proc.
- (234) Siekdamą užtikrinti gyvybingumo atkūrimo vertinimo patikimumą, Komisija apsvarstė metodą, kuris yra VSKK ir nuosavo kapitalo kainos apskaičiavimo metodo alternatyva. Pagal tą metodą naudojamas ne panašių bendrovių (1,5), o pagalbos gavėjo numatomas skolos ir nuosavo kapitalo santykis 2025 m. ([...]), ir juo atsižvelgiant į sverto skirtumus koreguojamas panašių bendrovių akcijų beta koeficientas ir apskaičiuojami skolos ir nuosavo kapitalo koeficientai VSKK formulėje. Dėl šios prielaidos nuosavo kapitalo kaina padidėja nuo [...] proc. iki [...] proc., o tai rodo didesnę pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo svertą, taigi ir rizikingumą, palyginti su panašiomis bendrovėmis. Be to, dėl didesnės nuosavo kapitalo kainos ir mažesnio nuosavo kapitalo koeficiento pagalbos gavėjo kapitalo struktūroje VSKK vietoje [...] proc. sudaro [...] proc. Apskritai, atsižvelgdama į tai, kad tikėtina 2025 m. ROCE (ROE) yra [...] proc. ([...] proc.), Komisija daro išvadą, kad gyvybingumo atkūrimo kriterijai tenkinami net ir taikant tokį alternatyvų VSKK ir nuosavo kapitalo kainos apskaičiavimo metodą.

⁽⁶²⁾ ROCE t metais apibrėžiama kaip EBIT sumokėjus mokesčius t metais, padalytas iš vidutinio panaudoto kapitalo t ir t-1 metais.

⁽⁶³⁾ Nuosavo kapitalo ir šalies rizikos priedai skelbiami prof. A. Damodaran svetainėje (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Nuosavo kapitalo kaina apskaičiuojama kaip nerizikingos palūkanų normos, šalies rizikos priedo, mažo dydžio rizikos priedo ir beta koeficiento bei nuosavo kapitalo rizikos priedo sandaugos suma.

- (235) Dėl pagalbos gavėjo gebėjimo konkuruoti savarankiškai 2025 m. pabaigoje, t. y. restruktūrizavimo plano pabaigoje, Komisija tikisi, kad pagalbos gavėjas iki 2025 m., t. y. praėjus trejiems metams po paskutinės paramos nuosavų kapitalu suteikimo, atgaus visas galimybes dalyvauti kapitalo rinkose be viešojo bendro finansavimo. Šis lūkestis grindžiamas toliau nurodytais argumentais. Pirmia, finansinės projekcijos rodo, kad per planavimo laikotarpį grynasis pelnas didės ir 2025 m. nuosavas kapitalas bus teigiamas ir sudarys [...] mln. EUR. Tas rodiklis yra didesnis už bendrovės „TAP Air Portugal“ nuosavo kapitalo poziciją, kuri 2019 m. sudarė [...] mln. EUR, kai pagalbos gavėjas rinkos sąlygomis galėjo gauti [...] mln. EUR ilgalaikį finansavimą (23 konstatuojamoji dalis) ⁽⁶⁵⁾. Antra, pagalbos gavėjas tikisi, kad gryniosios skolos ir EBITDA santykis bus [...]. Toks santykis yra [...] už 3,5 ribą, kuri pagal rinkos praktiką yra viršutinė riba, atitinkanti investicinį reitingą, taigi užtikrinanti geresnes galimybes patekti į kapitalo rinkas. Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad pagalbos gavėjas iki 2025 m. galės konkuruoti savarankiškai be papildomos sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos.
- (236) Kaip dar vieną įrodymą, kad pagalbos gavėjas galės patekti į kapitalo rinkas be valstybės paramos, taigi ateityje konkuruoti savarankiškai, Komisija pažymi tai, kad pagalbos gavėjas jau užsitikrino [...] mln. EUR vertės orlaivių išperkamosios nuomos sutarčių ir jau susitarė dėl dalies valstybės negarantuojamos paskolos su [...], kuris pareiškė esantis tvirtai įsitikinęs, kad ateityje, prireikus padidinti likvidumą, bus patenkintas iki [...] EUR dydžio būsimas finansavimo poreikis. Abu elementai rodo, kad pagalbos gavėjas jau gali atkurti visas galimybes patekti į kapitalo rinkas, ir yra rinkos pasitikėjimo ženklas, kad jis vėl taps gyvybingas, kai bus suteikta restruktūrizavimo pagalba.
- (237) Be pagrindinio scenarijaus, Portugalija pateikė jautrumo analizę ir numatė įvairius nepalankius scenarijus (52 ir 53 konstatuojamosios dalys). Pirmąją analizę sudaro finansinių projekcijų atnaujinimas, palyginti su pateiktu 2021 m. birželio mėn. planu, atsižvelgiant į pagerėjusias oro transporto prognozes, taip pat į degalų kainų padidėjimą ir didėjančius infliacijos lūkesčius. Nepalankūs scenarijai grindžiami pateiktu 2021 m. birželio mėn. planu ir pagal juos modeliuojamas didesnių degalų kainų ([...] proc. padidėjimas), mažesnio pelningumo ([...] proc. sumažėjimas) ir jų derinio poveikis. Komisija šias jautrumo analizes ir nepalankius scenarijus laiko pagrįstais, nes jais modeliuojamas nepalankių pokyčių poveikis pagrindiniams oro transporto bendrovių pelningumo elementams.
- (238) Komisija pažymi, kad nors šie nepalankūs scenarijai daro neigiamą poveikį pagalbos gavėjo pelningumui ir kreditingumui, jie nekelia pavojaus jo gyvybingumo atkūrimui iki 2025 m. Taikant scenarijų, pagal kurį degalų kaina būtų [...] proc. didesnė, o pelningumas [...] proc. mažesnis (52 konstatuojamoji dalis), pagalbos gavėjo EBIT rodiklis būtų teigiamas [...] ir vietoje [...] mln. EUR sudarytų [...] mln. EUR. Pagal nepalankų scenarijų su atnaujintomis finansinėmis projekcijomis (53 konstatuojamoji dalis) 2025 m. ROCE [...], o ROE sumažėja nuo [...] proc. iki [...] proc. Šie rodikliai vis dar rodo didelį pelningumą ir yra didesni už gyvybingumo ribas, net ir darant konservatyviausias prielaidas dėl VSKK ([...] proc.) ir nuosavo kapitalo kainos ([...] proc.). Pagalbos gavėjo gebėjimui patekti į kapitalo rinkas ir 2025 m. konkuruoti savarankiškai pavojus nekiltų, nes nuosavo kapitalo pozicija vis dar būtų teigiama ([...] mln. EUR), o gryniosios skolos ir EBITA santykis neviršytų [...] ir pasiektų [...].

Išvada dėl ekonominės veiklos ir sričių plėtros skatinimo

- (239) Apibendrindama Komisija mano, kad pagalbos gavėjo restruktūrizavimo planas yra realistiškas, nuoseklus ir patikimas. Todėl jis yra tinkamas pagalbos gavėjo ilgalaikiam gyvybingumui atkurti per pagrįstą laikotarpį nesinaudojant papildoma valstybės pagalba. Taigi restruktūrizavimo pagalba atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 44 punkto b ir c papunkčiuose ir 46 punkte nustatytus reikalavimus, tad ja prisidedama prie oro transporto paslaugų, užtikrinančių susisiekimą su Portugalija, ekonominės veiklos plėtros, kaip nustatyta SESV 107 straipsnio 3 dalies c punkte.

6.4.2. Teigiamas pagalbos poveikis ekonomikos sritims nusveria neigiamą poveikį prekybai ir konkurencijai

- (240) Siekiant įvertinti, ar pagalba nedaro nepagrįsto poveikio konkurencijai ir prekybos sąlygoms, būtina išnagrinėti pagalbos būtinumą, tinkamumą ir proporcingumą bei užtikrinti skaidrumą. Taip pat būtina išnagrinėti pagalbos poveikį konkurencijai ir prekybai bei įvertinti teigiamą pagalbos poveikį ekonominės veiklos rūšių ir sričių plėtrai, taip pat kitą teigiamą poveikį, kurio siekiama teikiant pagalbą, palyginti su neigiamu poveikiu vidaus rinkai.

⁽⁶⁵⁾ Šaltinis: 2019 m. bendrovės „TAP Air Portugal“ metinė ataskaita, p. 53.

6.4.2.1. Būtinumas

- (241) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 53 punktą Valstybės narės, ketinančios teikti restruktūrizavimo pagalbą, turi pateikti palyginimą su patikimu alternatyviu scenarijumi tuo atveju, jei valstybės pagalba nebūtų teikiama, ir įrodyti, kad Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 3.1.1 skirsnyje nurodytos ekonominės veiklos ar sričių, kurioms siekiama suteikti pagalbą, plėtra nebus pasiekta arba bus pasiekta mažesniu mastu.
- (242) Restruktūrizavimo pagalbos tikslas – išvengti bendrovės TAP SGPS veiklos nutraukimo ir taip užkirsti kelią rinkos nepakankamumui ir socialiniams sunkumams, kurie stabdytų oro transporto paslaugų, jungiančių Portugaliją, plėtrą. Šis tikslas pasiekiamas įgyvendinant restruktūrizavimo planą, iš dalies finansuojamą restruktūrizavimo pagalbos lėšomis. Iš restruktūrizavimo plano matyti, kad, siekiant išspręsti pagalbos gavėjo finansines problemas, reikia spręsti ir likvidumo, ir mokumo problemas. Trumpalaikėje perspektyvoje bendrovė TAP SGPS negali užtikrinti tolesnio būtiniausių oro transporto paslaugų teikimo, vykdyti finansinių įsipareigojimų ar patekti į finansų rinkas. Ilgalaikėje perspektyvoje, atsižvelgiant į [...] mlrd. EUR neigiamą nuosavą kapitalą, kuris bus ilgą laiką, bendrovė TAP SGPS taip pat negali vykdyti savo finansinių įsipareigojimų. Todėl restruktūrizavimo pagalba būtina, kad būtų sėkmingai įgyvendintas restruktūrizavimo planas, kurio įgyvendinimu savo ruožtu siekiama sudaryti palankesnes sąlygas oro transporto paslaugų, jungiančių Portugaliją, plėtrai.

6.4.2.2. Tinkamumas

- (243) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto c papunktį ir 54 punktą Komisija restruktūrizavimo pagalbos nelaikys suderinama su vidaus rinka, jei tą patį tikslą galima pasiekti kitomis, mažiau konkurenciją iškraipančiomis priemonėmis. Už restruktūrizavimo pagalbą turi būti tinkamai atlyginama ir ji turi atitikti Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 58 punkte nustatytas sąlygas, kad pasirinktos priemonės būtų tinkamos mokumo arba likvidumo problemai, kuriai jos skirtos, spręsti.
- (244) Konkurentai ginčijo Komisijos sprendime pradėti procedūrą padarytą preliminarį išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba buvo tinkamos formos. Bendrovė „Ryanair“ teigia, kad pagalba nėra tinkama, nes sprendime pradėti procedūrą pagalba nepateikiama ir nelyginama su kitomis galimybėmis, apimančiomis arba neapimančiomis valstybės pagalbą. Bendrovė EAA teigia, kad pagalbos forma, kurią daugiausia sudaro nuosavo kapitalo injekcija, yra netinkama ir viršija tai, kas būtina, nes valstybės garantijos (be jokių nuosavo kapitalo priemonių) pakaktų, kad būtų lengviau patekti į kapitalo rinkas ir taip atkurtas bendrovės TAP likvidumas ir mokumas. Bendrovės EAA teiginys nepagrįstas jokiais įrodymais, o bendrovė „Ryanair“ neatsižvelgia į dabartinę padėtį, t. y. tai, kad nėra pakankamų galimybių patekti į kapitalo rinkas, kuriose būtų galima pasirinkti investuotoją, norintį ir galintį suteikti nuosavo kapitalo arba ilgalaikį finansavimą. Priešingai, diskusijos, kuriomis užtikrinamas tiek tiesioginis, tiek sąlyginis finansavimas [...], patvirtina, kad šiuo metu bendrovės TAP SGPS/„TAP Air Portugal“ negali pritraukti daug kapitalo ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Be to, Komisija mano, kad 2,55 mlrd. EUR restruktūrizavimo pagalba bendrovei TAP SGPS yra tinkamos formos dėl toliau nurodytų priežasčių. Pirmia, 2019 m. bendrovė TAP SGPS buvo sunkumų patirianti įmonė, kurios nuosavas kapitalas buvo neigiamas ([...] mln. EUR). 2020 m. ji patyrė [...] mlrd. EUR nuostolį ir tikisi teigiamo grynojo pelno [...]. Nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos, pagalbos gavėjas negalėtų sukaupti pakankamai nuosavo kapitalo, kad kompensuotų maždaug [...] mlrd. EUR [...], be kurių bendrovė TAP SGPS arba „TAP Air Portugal“ tikriausiai negalėtų pritraukti didelės ilgalaikės skolos arba investicinių lėšų kapitalo rinkose. Tuo atžvilgiu Komisija taip pat pažymi, kad 2025 m. pagalbos gavėjas tikisi turėti [...] mln. EUR nuosavo kapitalo, kuris nėra per didelis, palyginti su numatoma [...] mlrd. EUR grynąja skola. Antra, iš likvidumo projekcijų matyti, kad, nesuteikus restruktūrizavimo pagalbos, pagalbos gavėjo pinigų pozicija būtų neigiama ir 2021 m. siektų maždaug [...] mlrd. EUR, 2022 m. – [...] mlrd. EUR, o 2023 m. – [...] mlrd. EUR. Dėl šių dviejų priežasčių Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalbos, teikiamos daugiausia taikant nuosavo kapitalo priemones, dydis ir forma yra tinkamiausi bendrovės TAP SGPS mokumo ir likvidumo problemoms spręsti.
- (246) Dėl atlygio už valstybės pagalbą Komisija pažymi, kad Portugalijos valstybės intervencijos struktūra yra tokia, kad jai priklausys 100 % bendrovės „TAP Air Portugal“ akcinio kapitalo. Komisija mano, kad šio akcinio kapitalo vertė, kurią Portugalija gali realizuoti jį pardavusi, yra atlygis už valstybės pagalbą. Siekdama kiekybiškai įvertinti tokį atlygį, Komisija, remdamasi pateiktame restruktūrizavimo plane nurodytomis finansinėmis prognozėmis ir standartinėmis vertės nustatymo metodikomis, t. y. diskontuotų pinigų srautų ir kartotinių metodu, atliko bendrovės „TAP Air Portugal“ nuosavo kapitalo vertinimą (229 konstatuojamoji dalis).

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) Norėdama nustatyti bendrovės „TAP Air Portugal“ nuosavo kapitalo vertę, Komisija pirmiausia apskaičiavo bendrą įmonės vertę. Šiuo tikslu ji diskontavo laisvuosius pinigų srautus į įmonę per planavimo laikotarpį ir galutinę vertę, kaip diskonto normą taikydama 230 konstatuojamojoje dalyje nurodytą VSKK. Apskaičiuodama galutinę vertę, Komisija taikė du metodus. Pirmasis – Gordono augimo metodas, pagal kurį daroma prielaida, kad nuo paskutiniųjų plano metų bendrovės laisvųjų pinigų srautai į įmonę nuolat augs pastoviu tempu. Antrasis – kartotinių metodas, pagal kurį bendrovės vertė lygi jos pelno kartotiniui. Atsižvelgdama į rinkos praktiką, Komisija laikėsi nuomonės, kad EBITDA yra tinkamas pelno rodiklis, ir iš panašių oro transporto bendrovių gavo (perspektyvinės) įmonės vertės ir EBITDA kartotinį (61 išnaša). Apskaičiavusi visą bendrovės „TAP Air Portugal“ įmonės vertę, Komisija apskaičiuoja jos nuosavo kapitalo vertę, atimdama grynąją skolą.
- (248) Iš Komisijos skaičiavimų matyti, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ nuosavo kapitalo vertė planavimo laikotarpiu didėja nuo [...]–[...] mln. EUR 2022 m. iki [...] mln. EUR 2025 m. ⁽⁶⁷⁾. Komisija mano, kad galima pagrįstai tikėtis, jog šiandien Portugalija galėtų gauti tokį atlygį už valstybės pagalbą, jeigu parduotų savo bendrovės „TAP Air Portugal“ akcijų paketą.
- (249) Taigi galima teigti, kad restruktūrizavimo pagalba yra tinkamos formos ir už ją atlyginama pakankamai.

6.4.2.3. Pagalbos proporcingumas: pagalbos gavėjo įnašas ir naštos pasidalijimas

- (250) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto e papunktį pagalba neturi viršyti minimumo, būtino restruktūrizavimo pagalbos tikslui pasiekti. Restruktūrizavimo pagalbos suma ir intensyvumas negali viršyti visiško minimumo, būtino restruktūrizavimui įvykdyti, atsižvelgiant į gavėjo, jo akcininkų ar verslo grupės, kuriai jis priklauso, finansinius išteklius (Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 61 punktas). Visų pirma, privaloma užtikrinti pakankamą nuosavo įnašo restruktūrizavimo išlaidoms padengti dydį ir, kai valstybės parama teikiama tokia forma, kuri pagerina pagalbos gavėjo nuosavą kapitalą, turi būti užtikrintas naštos pasidalijimas. Atliekant tokį įvertinimą bus atsižvelgiama į bet kokią ankščiau suteiktą sanavimo pagalbą.
- (251) Pagalbos gavėjo nuosavas įnašas į restruktūrizavimo planą turi būti realus ir faktinis ir paprastai turėtų būti panašus į suteiktą pagalbą pagal poveikį pagalbos gavėjo mokumo ar likvidumo būklei. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 63 punktą Komisija turi įvertinti, ar įvairūs nuosavo įnašo šaltiniai yra faktiniai ir nesusiję su pagalba. Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punktą Komisija paprastai laiko nuosavą įnašą pakankamu, jeigu jo suma sudaro daugiau kaip 50 % restruktūrizavimo išlaidų.
- (252) Komisija turi patikrinti, ar įvairūs 43–45 konstatuojamosiose dalyse aprašyti plano finansavimo šaltiniai nėra susiję su pagalba ir yra realūs, t. y. pakankamai tikėtina, kad jie bus pasiekti įgyvendinant restruktūrizavimo planą, išskyrus numatomą būsimą pelną. Valstybės, kaip bendrovių TAP SGPS ir „TAP Air Portugal“ akcininkės, įnašai yra susiję su pagalba ir į juos negali būti atsižvelgta atliekant vertinimą.
- (253) Į [...] mln. EUR darbo jėgos restruktūrizavimo išmokų, iš kurių [...] mln. EUR jau sumokėta 2021 m. (43 konstatuojamosios dalies a punktas), mokėjimą įtrauktos išlaidos, susijusios su restruktūrizavimo plane numatytu darbuotojų skaičiaus mažinimu. Tokios išlaidos yra neatidėliotinos, atsižvelgiant į tai, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ jau nutraukė darbo sutartis, pradėjusi darbuotojų skaičiaus mažinimą ir restruktūrizavimą nuo 2020 m. balandžio mėn., ir nedidelės, palyginti su pajamomis, jau gautomis iki 2021 m. gruodžio mėn. Portugalijos duomenimis, bendra kompensacijų, susijusių su darbo sutarčių nutraukimu dėl restruktūrizavimo, suma yra [...] mln. EUR, iš kurių [...] mln. EUR bendrovė „TAP Air Portugal“ tiesiogiai sumoka iš veiklos pinigų srauto, o [...] mln. EUR, o [...] mln. EUR bus faktiškai finansuojama valstybės iš lėšų, gautų iš sanavimo paskolos. Taigi darbo jėgos restruktūrizavimo kompensacijų dalis, kuri nėra finansuojama iš valstybės pagalbos, nuosavo kapitalo ar valstybės garantuotos paskolos, gali būti laikoma pagalbos gavėjo nuosavu įnašu šioms išlaidoms padengti ir gali būti laikoma tikru, t. y. faktiniu, įnašu pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 63 punktą.

⁽⁶⁷⁾ Apskaičiuodama galutinę vertę pagal Gordono augimo modelį, Komisija daro prielaidą, kad augimo greitis yra 1,5 %, ilgalaikės investicijos lygios nusidėvimui 2025 m., ilgalaikis EBIT rodiklis lygus EBIT rodikliui 2025 m., o grynojo apyvartinio kapitalo pokyčiai lygūs nuliui. Remdamasi platformos „Capital IQ“ duomenimis apie oro transporto bendroves, kurios yra panašios į pagalbos gavėją, ir taikydama kartotinių metodą, Komisija nustatė, kad įmonės vertės ir (perspektyvinio) EBITDA rodiklio santykio mediana yra 4,16. Perspektyvinis rodiklis reiškia biržos analitikų prognozuojamą EBITDA rodiklį 2025 m.

- (254) Analogiškai su turto pardavimu susijusių nenumatytų išlaidų apmokėjimas [...] [...] mln. EUR (43 konstatuojamosios dalies f punktas) yra susijęs su nenumatytomis išlaidomis (visų pirma [...] proc. [...], [...] proc. [...] proc. [...]), kurias parduodant šį turtą padengs bendrovė TAP SGPS ir kurios nebus perkeltos pirkėjui. Tai iš anksto nustatyta rizikos suma, kurią pagalbos gavėjas padengs iš nuosavų išteklių už sumą, kurią jis galės gauti iš savo tiesioginių – ir gerokai didesnių – pajamų 2022 m. iš savo pajamų, o ne iš valstybės pagalbos. Todėl Komisija mano, kad jos taip pat gali būti įtrauktos į nuosavą įnašą ir kad jos yra tikros ir faktinės, nes restruktūrizavimo plane nustatytas išsipareigojimas šį turtą parduoti per 2022 m. (29 konstatuojamoji dalis).
- (255) Dėl trečiųjų šalių įnašų arba sąnaudų mažinimo priemonių, kurių bendra suma siekia [...] mln. EUR (43 konstatuojamoji dalis), Komisija pažymi, kad ilgalaikis pagalbos gavėjo sąnaudų sumažinimas, kurį prisiima arba leidžia pasiekti išorės tiekėjai ar klientai, gali būti laikomas tikru ir faktiniu nuosavo įnašo šaltiniu, jeigu jis atsiranda dėl privalomų susitarimų, yra veiksmingas ir negrįžtamas. Visų pirma, suinteresuotosioms šalims tenkantis sąnaudų sumažinimas, susijęs su tokio pobūdžio sąnaudų taupymu, turi būti veiksmingas, ilgalaikis ir negrįžtamas, kad būtų laikomas tikru ir faktiniu nuosavo įnašo šaltiniu⁽⁶⁸⁾. Komisija jau įvertino, kad sutartinių išsipareigojimų sumažinimas, nustatytas persvarstytuose susitarimuose su tiekėjais ir nuomotojais, yra tikras nuosavo įnašo šaltinis: palyginti su pirminių susitarimų sąlygomis, yra atlaisvinami ištekliai, kuriuos galima panaudoti restruktūrizavimo išlaidoms padengti ir kurie kitu atveju turėtų būti skirti susijusioms mokėtinoms sumoms grąžinti⁽⁶⁹⁾. Tas pats pasakytina apie tiekėjus ir pirkėjus, kurie tvirtai išsipareigoja arba pakeičia savo sutarčių sąlygas, taip išlaisvindami pagalbos gavėjo išteklius⁽⁷⁰⁾.
- (256) Atsižvelgiant į tai, kad daugiau nei [...] sutarčių, dėl kurių bendrovė „TAP Air Portugal“ derėjosi iš naujo, yra pagrįstos teisiškai privalomais aktais, iš kurių [...] mln. EUR sudaro jau įvykdytos sutartys, o [...] mln. EUR – jau sudarytos sutartys, šios veiklos restruktūrizavimo priemonės gali būti laikomos tikrais ir faktiniais įnašais. Iš tiesų tokiomis priemonėmis bendrovės TAP SGPS restruktūrizavimo išlaidų finansinė našta dalijamasi su tiekėjais, kurie priešingu atveju turėtų teisę į didesnes mokėtinas sumas dėl teigiamų veiklos rezultatų.
- (257) Analogiškai įnašai, susiję su laipsnišku turto atsisakymu ir naujomis derybomis su pirminės įrangos gamintojais (visų pirma [...]) dėl iki [...] mln. EUR (43 konstatuojamosios dalies d punktas), yra pajamos, gautos pardavus turtą, t. y. [...] ([...]), [...]. Iš tiesų, kadangi šios priemonės yra piniginės pajamos ir įnašai iš pagalbos gavėjo nuosavų išteklių, gautų iš įrangos ar turto pirkėjų, jos gali būti laikomos tikrais ištekliais, kuriais prisidedama prie restruktūrizavimo. Be to, tokie įnašai gali būti laikomi faktiniais, atsižvelgiant į tai, kad jie jau atlikti pagal sutartis, pasirašytas su pagalbos gavėjo partneriais. Tas pats argumentas taikomas finansavimui, gautam naujų orlaivių nuomai iki [...] mln. EUR (43 konstatuojamosios dalies c punktas), atsižvelgiant į Portugalijos pateiktus įrodymus dėl išsipareigojimų finansuoti devynių užpakalinių dalių ir dviejų variklių įsigijimą pagal restruktūrizavimo planą.
- (258) Dėl dalinių valstybės garantijų, suteiktų vykstant restruktūrizavimą, Komisija laikėsi nuomonės, kad likusi rinkos dalyvių prisiimtos rizikos dalis yra pagrįsta ir tikras įnašas restruktūrizavimo išlaidoms padengti⁽⁷¹⁾. Taigi [...] mln. EUR finansavimo dalis ([...] proc.), kurios negarantuoja valstybė, t. y. [...] mln. EUR (43 konstatuojamosios dalies e punktas), gali būti laikoma tikru ir faktiniu rinkos skolintojo įnašu restruktūrizavimo išlaidoms padengti. Analogiškai su privačia finansų įstaiga ([...]) suderėtas naujas iki [...] mln. EUR finansavimas yra tikras ir faktinis įnašas, kuris gali būti įvykdytas [...] vėliau, priklausomai nuo to, ar likvidumo poreikiai viršys veiklos pinigų srautus (43 konstatuojamosios dalies e punktas).

⁽⁶⁸⁾ 2021 m. balandžio 30 d. Komisijos sprendimas byloje SA.58101 (2020/C) ir SA.62043 (2021/N) – Portugalija – Sanavimo ir restruktūrizavimo pagalba SATA grupei (OL C 223, 2021 6 11, p. 37), 72 konstatuojamoji dalis; 2021 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas byloje SA.63203 (2021/N) – Vokietija – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Condor“ (dar nepaskelbtas), 132 konstatuojamosios dalies c punktas; 2016 m. gegužės 12 d. Komisijos sprendimas byloje SA.40419 (2015/NN) – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Polzela“ (OL C 258, 2016 7 15, p. 3), 119 konstatuojamoji dalis.

⁽⁶⁹⁾ 2015 m. birželio 8 d. Komisijos sprendimas dėl valstybės pagalbos, kurią Slovėnija ketina suteikti įmonių grupei „Cimos group“ (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (OL L 59, 2016 3 4, p. 168), 80 konstatuojamoji dalis.

⁽⁷⁰⁾ 2018 m. rugpjūčio 20 d. Komisijos sprendimas byloje SA.51408 (2018/N) – Pagalba bendrovei „Terramass B.V.“ (OL C 406, 2018 11 19, p. 10), 22 ir 71 konstatuojamosios dalys.

⁽⁷¹⁾ 2021 m. rugpjūčio 27 d. Komisijos sprendimas byloje SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (OL C 450, 2021 11 5, p. 2), 18 ir 71 konstatuojamosios dalys.

- (259) 43 konstatuojamosios dalies g punkte nurodytų obligacijų ir sindikuotų paskolų, kurių bendra suma sudaro [...] mln. EUR, atveju atidėjimas suteikia naudą atidedant mokėjimus, kurių terminas suėjo ir kurie kitu atveju būtų buvę vykdytini. Dėl sutartų restruktūrizavimo veiksmų su skolos atidėjimu, kai išlaikomas išsipareigojimas grąžinti pagrindinę išskolinimo sumą, Komisija, priešingai nei iš pradžių teigė Portugalijos valdžios institucijos, mano, kad įnašas restruktūrizavimo išlaidoms padengti yra mažesnis nei nominali atidėta suma ir jį sudaro grynoji dabartinė sutartų mokėjimų atidėjimo vertė ⁽⁷²⁾. Atidėjimai iš viso sudaro [...] mln. EUR tikro įnašo vertę. Ši suma nustatyta apskaičiuojant grąžinimo suėjus terminui arba skubaus grąžinimo taikant atšauktus susitarimus grynosios dabartinės vertės skirtumą, diskontuotą taikant ([...]) [...] rinkos palūkanų normą: [...] mln. EUR [...], [...] mln. EUR [...], [...] mln. EUR [...].
- (260) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, bendra suma, kuri gali būti laikoma tikru ir faktiniu pagalbos gavėjo įnašu, yra [...] mln. EUR, t. y. [...] proc. restruktūrizavimo išlaidų. Iš jų [...] mln. EUR sudaro naujas finansavimas rinkos sąlygomis, gautas pardavus [...], finansinė išperkamoji nuoma, apimanti [...] orlaivius ir variklius, ir naujas finansavimas iš [...] (43 konstatuojamoji dalis). Šios sumos restruktūrizavimo plano galiojimo laikotarpiu gali padidėti pajamomis iš [...], tačiau jų suma negali būti pakankamai tiksliai įvertinta ir nustatyta, kad ją būtų galima laikyti faktiniu pagalbos gavėjo įnašu restruktūrizavimo išlaidoms padengti.
- (261) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 64 punktą Komisija gali sutikti su 50 % restruktūrizavimo išlaidų nesiekiančiu įnašu tik išskirtinėmis aplinkybėmis ir ypatingų sunkumų atvejais, jei tokio įnašo suma išliks reikšminga.
- (262) Esant dabartinėms aplinkybėms po COVID-19 pandemijos protrūkio, Komisija mano, kad, priklausomai nuo konkretaus atvejo, nuosavi įnašai, kurie nesiekia 50 % restruktūrizavimo išlaidų ribos, gali būti pateisinami, jei jie išlieka reikšmingi ir apima papildomą naują finansavimą rinkos sąlygomis ⁽⁷³⁾. Nurodydama, kokią dydį laikytų tinkamu šiuo atveju, Komisija savo praktikoje yra nusprendusi, kad 24 % restruktūrizavimo išlaidų sudarantis nuosavas įnašas gali būti reikšmingas, todėl 76 % restruktūrizavimo išlaidų sudaranti restruktūrizavimo pagalba gali būti proporcinga ⁽⁷⁴⁾.
- (263) Komisija mano, kad Portugalija įrodė, jog esama išskirtinių aplinkybių. Visų pirma, Komisija pripažįsta, kad dėl COVID-19 pandemijos ir priemonių, kurių imtasi jai suvaldyti, pagalbos gavėjui susidarė išskirtinės aplinkybės, susijusios su SESV 107 straipsnio 3 dalies b punkte nurodytu dideliu ekonomikos sutrikimu, turėjusiu tiesioginį poveikį judumo ir oro transporto sektoriams ir jo gebėjimui rinkoje gauti finansavimą. Kadangi nuosavas įnašas sudaro [...] proc. restruktūrizavimo išlaidų ir pusė jo skiriama kaip naujas finansavimas, Komisija daro išvadą, kad šiuo atveju priimtina mažesnė nei 50 % įnašo suma.
- (264) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 65–67 punktus, valstybės parama, teikiama tokia forma, kuri pagerina pagalbos gavėjo nuosavo kapitalo poziciją, gali apsaugoti akcininkus ir subordinuotus kreditorius nuo jų pasirinkimo investuoti į pagalbos gavėją pasekmių, taip sukeliant neatsakingo elgesio riziką ir pažeidžiant rinkos drausmę. Todėl pagalba nuostoliams padengti turėtų būti teikiama tik tokiomis sąlygomis, kuriomis esami investuotojai tinkamai dalijasi našta, o valstybė turėtų įsikišti tik po to, kai visi nuostoliai bus įtraukti į apskaitą ir priskirti esamiems akcininkams bei subordinuotosios skolos turėtojams. Tinkamas naštos pasidalijimas taip pat reikš, kad valstybės pagalba, dėl kurios pagerėja gavėjo nuosavo kapitalo pozicija, turėtų būti teikiama tokiomis sąlygomis, pagal kurias valstybei suteikiama pagrįsta gavėjo vertės padidėjimo ateityje dalis, atsižvelgiant į valstybės suteikto nuosavo kapitalo sumą, palyginti su bendrovės nuosavu kapitalu, likusiu po nuostolių apskaitos.

⁽⁷²⁾ 2014 m. liepos 9 d. Komisijos sprendimas byloje SA.38324 (2014/N) – Ispanija - Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Alestis“ (OL C 418, 2014 11 21, p. 6), 82 konstatuojamoji dalis.

⁽⁷³⁾ Laikinosios sistemos (su pakeitimais) 3 ir 14 bis punktai.

⁽⁷⁴⁾ 2007 m. balandžio 24 d. Komisijos sprendimas dėl pagalbos priemonės, kurią Belgija įgyvendino remdama bendrovę „Inter Ferry Boats“ (C 46/05 (ex NN 9/04 ir ex N 55/05)) (OL L 225, 2009 8 27, p. 1), 348–350 konstatuojamosios dalys. Toje byloje Komisija taikė 1999 m. sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, pagal kurias buvo reikalaujama, kad nuosavas įnašas būtų reikšmingas, nenurodant minimalios taikymo ribos, kuri 2004 m. sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse buvo nustatyta ir sudaro 50 %

- (265) Šiuo atžvilgiu, nors restruktūrizavimo pagalbą daugiausia sudaro skolos priemonių injekcijos arba konvertavimas į nuosavą kapitalą, Portugalijos valstybė, kaip akcininkė, bendrai kontroliavo pagalbos gavėją iki sanavimo pagalbos suteikimo ir dabar valdo kontrolinį pagalbos gavėjo ir bendrovės „TAP Air Portugal“ akcijų paketą (8–12 konstatuojamosios dalys). Vadinasi, Portugalijos valstybė buvo glaudžiai susijusi su 19–22 konstatuojamosiose dalyse aprašytais strateginiais ir finansiniais sprendimais, dėl kurių pagalbos gavėjas tapo sunkumų patiriančia įmone. Todėl, siekiant išvengti neatsakingo elgesio rizikos tinkamai pasidalijant našta, reikia pažymėti, kad valstybės, kaip restruktūrizavimo pagalbos teikėjos, intervencija yra susijusi su finansiniu disbalansu ir nuostoliais, kurie atsirado valstybei būnant akcininke, bendrai kontroliavusia pagalbos gavėją. Kaip nurodė Portugalija, bendrovė TAP SGPS [...] (45 konstatuojamoji dalis).
- (266) Tai reiškia, kad esami pagalbos gavėjo akcininkai, įskaitant Portugalijos valstybę, tinkamai pasidalys restruktūrizavimo našta, nes praktikoje jų turimų akcijų vertė, padengus nuostolius, bus sumažinta iki nulio. Be to, bendrovė TAP SGPS laipsniškai parduos savo veikiančias patronuojamąsias bendroves „Cateringpor“, „Groundforce“, „M&E Brazil“, taip atsisakydama komercinės veiklos. Todėl restruktūrizavimo pagalba valstybės nuosavo kapitalo forma bus suteikta tokiomis sąlygomis, kad valstybė gaus visą būsimą pagalbos gavėjo vertės prieaugį, palyginti su likusiu nuosavu kapitalu, ir taip bus įvykdyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 67 punkte nustatyta tinkamo naštos pasidalijimo su esamais akcininkais sąlyga.
- (267) Iš tikrųjų finansų įstaigos ir investuotojai, turintys obligacijų, kurie yra pagalbos gavėjo ir (arba) jo patronuojamųjų bendrovių kreditoriai, nurodyti 67 konstatuojamosios dalies a punkte ir 43 konstatuojamosios dalies g punkte, turi pirmaeilę skolą, kuri nemokumo ar likvidavimo atveju nėra nei subordinuojam kitų finansinių skolų sumokėjimo atžvilgiu, bet pirmiau nei akcininkams, nei ja galima padengti nuostolius. Nors Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nėra reikalaujama, kad privilegijuotieji kreditoriai dalytųsi restruktūrizavimo našta, šiuo atveju obligacijų turėtojai ir finansų įstaigos faktiškai prisideda prie pagalbos gavėjo restruktūrizavimo išlaidų padengimo (259 konstatuojamoji dalis).
- (268) Be to, kalbant apie obligacijų turėtojus ir siekiant išvengti neatsakingo elgesio rizikos, tikslinga pažymėti, kad pagalbos gavėjo obligacijų emisijos buvo išleistos 2019 m. birželio ir gruodžio mėn. (23 konstatuojamoji dalis), t. y. likus gana nedaug laiko iki pandemijos. Todėl šie investuotojai ar skolininkai nefinansavo ar kitaip neskaitino pernelyg didelės rizikos prisiėmimo, plėtros ar komercinio elgesio, kurie prisidėjo prie pagalbos gavėjo sunkumų. Vadinasi, esamų pagalbos gavėjo akcininkų naštos pasidalijimas yra tinkamas ir pakankamas.
- (269) Todėl Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba yra proporcinga ir apima tinkamą naštos pasidalijimą.

6.4.2.4. Neigiamas poveikis

- (270) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto f papunktį, kai teikiama restruktūrizavimo pagalba, turi būti imamas priemonių konkurencijos išsilaipymams riboti ir pageidautina, kad jos būtų struktūrinės, t. y. būtų atsisakoma savarankiškų veiklos rūšių, skatinančių mažų konkurentų plėtrą arba tarpvalstybinę veiklą. Be to, siekiant sumažinti neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, sanavimo ar restruktūrizavimo pagalbos gavėjai iš esmės taip pat neturėtų būti gavę panašios pagalbos per pastaruosius dešimt metų; priešingu atveju pasikartojantys sanavimo ar restruktūrizavimo planai kelia abejonų dėl pagalbos gavėjo gebėjimo prisidėti prie bendro našumo, taigi ir prie atitinkamų ekonominės veiklos rūšių ar regionų plėtros, o efektyviau veikiančios konkurentai vidaus rinkoje susiduria su subsidijuojama bendrove, kuri kitu atveju išnyktų ir atlaisvintų rinką augimui ir įsitvirtinimui, konkurencijai.

6.4.2.5. Principas „pirmą ir paskutinį kartą“

- (271) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 70 ir 71 punktus pagalba sunkumų patiriančioms įmonėms gali būti teikiama tik vienai sanavimo ar restruktūrizavimo operacijai atlikti. Todėl, jeigu nuo sanavimo, restruktūrizavimo pagalbos arba laikinos restruktūrizavimo paramos, kuri pagalbos gavėjui buvo suteikta anksčiau, įskaitant bet kokią tokią pagalbą, suteiktą iki Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių įsigaliojimo, ir bet kokią pagalbą, apie kurią nepranešta, praėjo mažiau nei dešimt metų, Komisija neįteisinti teikti pagalbos (principas „pirmą ir paskutinį kartą“).

- (272) Be to, kad Portugalija pateikė atitinkamą pareiškimą, patikrinusi įrašus Komisija nustatė, kad per pastaruosius dešimt metų nė viena iš pagalbą gaunančio ekonominio vieneto (kurį sudaro bendrovė TAP SGPS, su ja dabar susijusi bendrovė „TAP Air Portugal“ ir visos jų kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės) bendrovių negavo jokios kitos sanavimo, restruktūrizavimo ar laikinos restruktūrizavimo pagalbos. 1,2 mlrd. EUR sanavimo pagalba, kuri patvirtinta 2021 m. liepos 16 d. Komisijos sprendimu, yra vienos restruktūrizavimo operacijos, įtrauktos į restruktūrizavimo pagalbą pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 punkto a papunktį, dalis.
- (273) 2021 m. balandžio mėn. ir gruodžio mėn. Komisija nepareiškė prieštaravimų dėl žalos atlyginimo pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą bendrovei „TAP Air Portugal“ (14 išnaša). Tačiau, kaip pažymėta laikinosios sistemos 15 punkte, Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių principas „pirmą ir paskutinį kartą“ netaikomas pagalbai, kurią Komisija pripažįsta suderinama pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, nes pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 71 punktą ši pagalbos rūšis nėra „sanavimo pagalba, restruktūrizavimo pagalba arba laikina restruktūrizavimo parama“.

6.4.2.6. Konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės

- (274) Kaip paaiškinta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 87–93 punktuose, konkurencijos priemonės turėtų būti nustatytos proporcingai pagalbos iškraipomajam poveikiui, visų pirma: i) pagal pagalbos dydį ir pobūdį bei aplinkybes, kuriomis ji suteikta; ii) pagal pagalbos gavėjo dydį ir santykinę svarbą rinkoje bei atitinkamos rinkos ypatybes ir iii) pagal mastą, kuriuo, pritaikius nuosavo įnašo ir naštos pasidalijimo priemones, išlieka neatsakingo elgesio rizika.
- (275) Struktūrinės priemonės gali apimti turto pardavimą, pajėgumų ar dalyvavimo rinkoje mažinimą. Jos turėtų būti palankios naujų konkurentų atėjimui į rinką, esamų mažų konkurentų plėtrai arba tarpvalstybinei veiklai, atsižvelgiant į rinką ar rinkas, kuriose pagalbos gavėjas po restruktūrizavimo užims reikšmingą padėtį rinkoje, visų pirma tas, kuriose yra perteklinių pajėgumų. Elgesio priemonėmis turėtų būti užtikrinta, kad pagalba būtų finansuojamas tik ilgalaikio gyvybingumo atkūrimas.
- (276) Kaip išsamiai nurodyta 75–98 konstatuojamosiose dalyse, Portugalija įsipareigoja, kad bendrovė TAP SGPS restruktūrizavimo laikotarpiu imsis toliau nurodytų priemonių, kad apribotų konkurencijos iškraipymą, kuris atsiranda dėl pagalbos:
- a) bendrovės TAP SGPS turimų nepagrindinę veiklą, t. y. antžeminių paslaugų (bendrovė „Groundforce“), techninės priežiūros paslaugų (bendrovė „M&E Brasil“) ir maitinimo paslaugų (bendrovė „Cateringpor“), vykdančių bendrovių akcijų paketų pardavimas;
 - b) orlaivių parke gali būti ne daugiau kaip [90–100] orlaivių;
 - c) iki 18 kasdinių laiko tarpų pardavimas vienam esamam arba potencialiam konkurentui Lisabonos oro uoste;
 - d) įsigijimo draudimas ir
 - e) reklamos draudimas.
- i) Nepagrindinę veiklą vykdančių bendrovių pardavimo vertinimas
- (277) Komisija pažymi, kad iki 2019 m. bendrovės „Groundforce“ ir „Cateringpor“ buvo pelningos ir gyvybingos. Sunkumai, su kuriais dabar susiduria šios bendrovės, atsirado tik dėl COVID-19 krizės, kuri neigiamai paveikė visą aviacijos sektorių. Be to, Komisija teigiamai vertina [...] mln. EUR vertės bendrovės TAP SGPS [...] akcijų paketo vertinimą ir potencialių investuotojų susidomėjimą [...] įsigijimu. Toks investuotojų susidomėjimas rodo, kad [...] kaip veikiančios įmonės pardavimas ir vėlesnis jos restruktūrizavimas ir gyvybingumo atkūrimas yra realus scenarijus, kai atsigauna aviacijos rinka. Dėl šių priežasčių Komisija daro išvadą, kad bendrovei TAP SGPS priklausančių bendrovių „Cateringpor“ ir „Groundforce“ akcijų paketų pardavimas atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 80 punkto reikalavimus, nes šios dvi bendrovės, kurios šiuo metu patiria finansinių sunkumų dėl COVID-19 sukeltos krizės aviacijos sektoriuje, ilgai nei galės veiksmingai konkuruoti, jei jas valdys tinkamas pirkėjas, galintis jas restruktūrizuoti ir ilgai atkurti jų gyvybingumą.

- (278) Komisija taip pat mano, kad bendrovei TAP SGPS priklausančių bendrovių „Cateringpor“ ir „Groundforce“ akcijų paketų pardavimas yra konkurencijos iškraipymus ribojanti priemonė. Toks vertinimas grindžiamas tuo, kad abi minėtos bendrovės yra vertikalios integruotos į TAP SGPS grupę ir yra jos pagrindinės maitinimo ir antžemiųjų paslaugų teikėjos. Todėl bendrovių „Cateringpor“ ir „Groundforce“ pardavimas leis kitoms bendrovėms, o ne TAP SGPS, konkuruoti atitinkamose rinkose ir tenkinti didelę bendrovės TAP SGSP paslaugų paklausą. Todėl šie pardavimai yra pagrįstos konkurencijos iškraipymus mažinančios priemonės.
- (279) Priešingai, Komisija nepripažįsta, kad bendrovės „M&E Brasil“ pardavimas yra konkurencijos iškraipymus ribojanti priemonė, nes tai yra ir anksčiau nuostolingai dirbusi bendrovė, kurios sunkumai atsirado dar iki COVID-19 krizės (77 konstatuojamoji dalis). Todėl tokios įmonės pardavimas veikiau yra priemonė ilgalaikiam gyvybingumui atkurti, kaip nurodyta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 78 punkte.

ii) Orlaivių parko viršutinės ribos vertinimas

- (280) Viena iš priemonių, kuriomis siekiama mažinti dalyvavimą rinkoje arba pajėgumus, yra orlaivių parko dydžio ribojimas iki [90–100] orlaivių iki 2025 m. Tokia viršutinė riba reiškia, kad orlaivių skaičius sumažės [...], palyginti su 2019 m. bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parko dydžiu. Portugalija įrodo, kad ta riba yra veiksminga ribojant bendrovės „TAP Air Portugal“ dalyvavimą rinkoje, nes ji neparduos pakankamai orlaivių, kad 2025 m. galėtų visiškai patenkinti transporto paklausą pagal 2021 m. spalio mėn. pateiktas IATA prognozes ⁽⁷⁵⁾ pagal pagrindinį scenarijų. Todėl pagalbos gavėjo dalyvavimas rinkoje sumažės ne tik vertinant pagal orlaivių parką, turėtą iki restruktūrizavimo, bet ir pagal jo galimą padėtį rinkoje restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje. Be to, toks orlaivių parko sumažinimas atitinka konkurencijos priemones, kurias Komisija laikė tinkamomis restruktūrizuojant oro transporto bendroves ⁽⁷⁶⁾.
- (281) Atsižvelgdama į orlaivių parko mažinimo mastą ir trukmę bei jo sukeltus apribojimus pagalbos gavėjo veiklai, Komisija mano, kad [90–100] orlaivių parko viršutinė riba yra pagrįsta priemonė, kuria siekiama sumažinti dalyvavimą rinkoje ir pajėgumus.

iii) Įsipareigojimo perduoti laiko tarpsnius Lisabonos oro uoste vertinimas

- (282) Kaip primenama Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 78 punkte, konkurencijos iškraipymo ribojimo priemonės turėtų būti taikomos visų pirma rinkoje ar rinkose, kuriose įmonė po restruktūrizavimo užims reikšmingą padėtį. Atsižvelgdama į tai, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ šiuo metu užima ir po restruktūrizavimo išlaikys reikšmingą padėtį Lisabonos oro uoste (žr. 32 konstatuojamąją dalį), Portugalija pasiūlė konkrečią struktūrinę priemonę, kuria siekiama riboti konkurencijos teikiant keleivinio oro transporto į Lisabonos oro uostą ir iš jo paslaugas iškraipymus, atsirandančius dėl pagalbos.

Įsipareigojimo perduoti laiko tarpsnius Lisabonos oro uoste apimtis

- (283) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 80 punktą struktūrinės priemonės konkurencijos iškraipymams riboti paprastai turėtų būti gyvybingų savarankiškų įmonių, kurios, jei jas valdytų tinkamas pirkėjas, galėtų ilgainiui veiksmingai konkuruoti, pardavimas taikant veiklos tęstinumo prielaidą.
- (284) 2021 m. gruodžio 3 d. Portugalija pasiūlė struktūrinį įsipareigojimą, pagal kurį bendrovė „TAP Air Portugal“, remdamasi Laiko tarpsnių reglamento 8b straipsniu, iki 18 kasdinių laiko tarpsnių Lisabonos oro uoste perduotų jų perėmėjui. Laiko tarpsnių perėmėjas bus patvirtintas po stebėsenos patikėtinio paskelbto kvietimo teikti pasiūlymus.

⁽⁷⁵⁾ Žr. 34 išnašą.

⁽⁷⁶⁾ 2007 m. kovo 7 d. Komisijos sprendimas byloje SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) – Bendrovės „Cyprus Airways“ restruktūrizavimas (OL L 49, 2008 2 22, p. 25), 129–133 konstatuojamosios dalys; 2012 m. rugsėjo 19 d. Komisijos sprendimas byloje SA.30908 (2011/C, ex N176/2010) – Pagalba, kurią Čekijos Respublika skyrė bendrovei „České aerolinie, a.s.“ (OL L 92, 2013 4 3, p. 16), 139 konstatuojamoji dalis; 2012 m. birželio 27 d. Komisijos sprendimas byloje SA33015 (2012/C, ex 2011/N) – „Air Malta plc.“ (OL L 301, 2012 10 30, p. 29), 130 konstatuojamoji dalis; 2021 m. liepos 26 d. Komisijos sprendimas byloje SA.63203 (2021/N) – Vokietija – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Condor“, dar nepaskelbtas, 145 konstatuojamoji dalis; 2020 m. gruodžio 11 d. Komisijos sprendimas byloje SA 58463 (2020/N) – Restruktūrizavimo pagalba bendrovei „Corsair“ (OL C 41, 2021 2 5, p. 8), 5, 34 konstatuojamosios dalys, 88 konstatuojamosios dalies b punktas ir 93 konstatuojamoji dalis.

- (285) Pagrindinis Lisabonos oro uosto struktūrinio išipareigojimo tikslas – užtikrinti, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ perduotų laiko tarpsnius (teises), būtinus konkurento veiklos bazei sukurti arba išplėsti perpildytame oro uoste, kuriame bendrovė „TAP Air Portugal“ užima svarbią padėtį rinkoje (Lisabonos oro uoste), ir sudaryti sąlygas ilgalaikiam veiksmingos konkurencijos palaikymui tame oro uoste⁽⁷⁷⁾. Kaip išsamiau aprašyta toliau, Komisija mano, kad toks tikslas pasiektas, nes struktūrinis išipareigojimas apima i) didelį laiko tarpsnių skaičių (t. y. iki 18 laiko tarpsnių per dieną), nors Lisabonos oro uoste paprastai nėra tokio laiko tarpsnių kiekio, kurį būtų galima naudoti ar plėsti, ypač paros piko metu arba piko savaitėmis⁽⁷⁸⁾, ir ii) tinkamas laiko tarpsnių perdavimo jų perėmėjui sąlygas (t. y. nemokamą ir besąlyginį perdavimą).
- (286) Remiantis Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl laiko tarpsnių paskirstymo Europos Sąjungos oro uostuose bendrųjų taisyklių⁽⁷⁹⁾ aiškinamuoju memorandumu, „konkrečiame oro uoste siekiantis išvirtinti konkurentas turi apsirūpinti perspektyviu laiko tarpsnių portfeliu, kad galėtų realiai konkuruoti su tame oro uoste dominuojančiu oro vežėju (paprastai nacionaliniu vežėju)“.
- (287) Nepakankamos galimybės gauti laiko tarpsnių yra didelė kliūtis patekti į judriausius Europos oro uostus ar juose plėstis⁽⁸⁰⁾. Pagal Laiko tarpsnių reglamentą laiko tarpsniai yra labai svarbūs oro transporto bendrovių veiklai, nes tik oro transporto bendrovės, turinčios laiko tarpsnius, turi teisę naudotis oro uostų infrastruktūros paslaugomis, kurias teikia koordinuojamų oro uostų valdytojai, ir atitinkamai vykdyti skrydžius į šiuos oro uostus arba iš jų. Pagal Laiko tarpsnių reglamentą oro transporto bendrovės laiko tarpsniais gali keistis arba juos perduoti viena kitai tik tam tikromis konkrečiomis aplinkybėmis, gavusios aiškų laiko tarpsnių koordinatoriaus patvirtinimą pagal Laiko tarpsnių reglamentą.
- (288) Todėl išipareigojimu perduoti laiko tarpsnius Lisabonos oro uoste panaikinama pagrindinė kliūtis bendrovės „TAP Air Portugal“ konkurentams patekti į šį labai perpildytą oro uostą ir jame plėstis. Iš Portugalijos laiko tarpsnių koordinatoriaus (*Navegação Aérea de Portugal*, toliau – „NAV Portugal“) surinktų duomenų matyti, kad prašymai suteikti laiko tarpsnius Lisabonos oro uoste viršija turimus pajėgumus⁽⁸¹⁾ ir kad prašymų suteikti papildomų laiko tarpsnių, būtinų iš esmės padidinti skrydžių skaičių Lisabonos oro uoste, negalima patenkinti taikant įprastą bendrąją laiko tarpsnių paskirstymo procedūrą dėl nepakankamo nepanaudotų laiko tarpsnių fondo ir fragmentiško laiko tarpsnių fondo paskirstymo, todėl mažai tikėtina, kad atsirastų stiprus konkurentas.
- (289) Komisija mano, kad išipareigojimas, jog bendrovė „TAP Air Portugal“ perleis laiko tarpsnius perpildytame oro uoste, kuriame užima svarbią padėtį rinkoje, kad konkurentai galėtų steigti arba plėsti bazę, yra veiksmingiausia konkurencijos priemonė siekiant sumažinti konkurencijos iškraipymus. Be to, atsižvelgiant, pavyzdžiui, į aviacijos sektoriaus krizę, dėl kurios per visą išipareigojimų įgyvendinimo laikotarpį rinkoje patraukliomis sąlygomis gali atsirasti kito perduotiems laiko tarpsniams eksploatuoti reikalingo turto (pvz., orlaivių), dėmesys laiko tarpsniams, įtrauktiems į bendrovės „TAP Air Portugal“ siūlomą paketą, nedarą poveikio jos gyvybingumui ir konkurencingumui.⁽⁸²⁾
- (290) Be to, atsižvelgdama į tai, kad konkuruojančio vežėjo bazės sukūrimas arba išplėtimas reiškia struktūrinius Lisabonos oro uosto konkurencinės aplinkos pokyčius, Komisija pripažįsta Portugalijos pateikto išipareigojimo struktūrinį pobūdį.

⁽⁷⁷⁾ Komisija pažymi, kad Lisabonos oro uoste trūksta orlaivių stovėjimo aikštelių, todėl buvo priimta vietos taisyklė (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). 2021 m. gruodžio 1 d. Portugalijos valdžios institucijos patvirtino, kad Lisabonos oro uosto valdytojas jas informavo, jog laiko tarpsnių perėmėjas galės naudotis oro uosto infrastruktūra (įskaitant stovėjimo aikšteles).

⁽⁷⁸⁾ „NAV Portugal“ pateikiami pavyzdžiai, [...].

⁽⁷⁹⁾ KOM/2011/827 galutinis, 2011 m. gruodžio 1 d.

⁽⁸⁰⁾ Žr., pvz., bylos SA.57153 – Vokietija – COVID-19 – Pagalba bendrovei „Lufthansa“, 224 konstatuojamąją dalį.

⁽⁸¹⁾ Pavyzdžiui, „NAV Portugal“ duomenimis, iš pradžių visų Lisabonos oro uosto oro transporto bendrovių pateiktose paraiškose 2020 m. IATA vasaros sezonui buvo nurodyti 167 264 laiko tarpsniai, o sezono pradžioje buvo skirtas 121 331 laiko tarpsnis.

⁽⁸²⁾ Komisija savo sprendimų praktikoje susijungimų ir antimonopolinėse bylose yra pritarusi ir kitiems išipareigojimams (pvz., specialiesiems proporciniais susitarimams ar galimybėms naudotis dažnai skraidančių keleivių programomis), kuriais siekiama pašalinti tam tikras kliūtis patekti į rinką arba plėstis konkrečiais maršrutais, pavyzdžiui, dėl nepakankamų galimybių vykdyti privežamuosius skrydžius ar skraidinti verslo keleivius (kurie dažnai dalyvauja dažnai skraidančių keleivių programose). Nagrinėjamu atveju atitinkama kliūtis yra nepakankamos galimybės naudotis perpildyta oro uosto infrastruktūra, o jas veiksmingai pašalinti galima tik perleidžiant laiko tarpsnius.

- (291) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad įsipareigojimas, kurį sudaro laiko tarpsnių perdavimas, yra tinkama priemonė konkurencijos iškreipymams mažinti, nes jis sudarys sąlygas struktūrinei konkurencijai su bendrove „TAP Air Portugal“ teikiant keleivinio oro transporto paslaugas į Lisabonos oro uostą ir iš jo, kur ji užima svarbią padėtį rinkoje.
- (292) Be to, Komisija mano, kad 18 laiko tarpsnių per dieną pakanka, kad laiko tarpsnių perėmėjas galėtų pradėti arba patikimai plėsti savo bazės veiklą Lisabonos oro uoste, pavyzdžiui, eksploatuoti tris orlaivius, kurių kiekvienas atliktų po tris skrydžius per dieną ⁽⁸³⁾. Jeigu laiko tarpsnių perėmėjas yra tolimojo nuotolio skrydžių bendrovė, 18 laiko tarpsnių per dieną leistų jam bazėje turėti daugiau orlaivių arba gauti laiko tarpsnių, reikalingų privežamiesiems skrydžiams vykdyti. Kadangi laiko tarpsniai nėra susieti su konkrečiu maršrutu, oro transporto bendrovės gali juos naudoti pagal savo verslo planą (t. y. bet kuriam pasirinktam maršrutui). Tai leis laiko tarpsnių perėmėjui pasiekti masto ir įvairovės ekonomiją ir veiksmingiau konkuruoti su bendrove „TAP Air Portugal“. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad bet kuriam iš dviejų bendrovės „TAP Air Portugal“ konkurentų, kurių orlaivių parkas Lisabonos oro uoste yra didžiausias (t. y. bendrovėms „Ryanair“ ir „easyJet“), pridėjus tris orlaivius, jų parkas jau padidėtų daugiau kaip 40 %, o tai reikšmingai padidintų veiksmingą konkurenciją Lisabonos oro uoste.
- (293) Todėl Komisija daro išvadą, kad pagal struktūrinį įsipareigojimą perduotino laiko tarpsnių paketo dydis yra tinkamas ir veiksmingas siekiant sustiprinti konkurenciją Lisabonos oro uoste, skatinant veiksmingą naujo konkurento atėjimą į rinką arba jau veikiančio konkurento plėtrą.
- (294) Galiausiai Komisija mano, kad bendrovės „TAP Air Portugal“ laiko tarpsnių perdavimas jų perėmėjui pagal Laiko tarpsnių reglamento 8b straipsnį, kaip nurodyta Portugalijos pateiktame įsipareigojime, yra tinkamas ir teisiniu, ir veiklos požiūriu.
- (295) Pagal Laiko tarpsnių reglamento 8b straipsnį tam tikrais atvejais leidžiama teisėtai perduoti laiko tarpsnius nemokant piniginės kompensacijos pradiniam laiko tarpsnio turėtojiui. Tai yra atvejai, kai laiko tarpsniai perduodami vykdant įsipareigojimus, kuriuos atitinkama valstybė narė pasiūlė galutiniame sprendime dėl valstybės pagalbos. Tokiu atveju laiko tarpsnių perdavimas gali būti laikomas privalomu pagal Sąjungos teisę. Oro transporto bendrovės, iš kurios reikalaujama perduoti laiko tarpsnius arba kuriai nurodoma, kaip juos naudoti, požiūriu, valstybės narės įsipareigojimas arba valstybei narei nustatyta sąlyga faktiškai turi privalomąją galią, nes tik vykdydama įsipareigojimą arba sąlygą oro transporto bendrovė gali gauti suderinamą valstybės pagalbą ⁽⁸⁴⁾.
- (296) Veiklos požiūriu laiko tarpsniai būtų perduodami nemokamai ir besąlygiškai, todėl jų perėmėjas galėtų pasirinkti laiko tarpsnius, kurie geriausiai atitiktų jo naują ar išplėstą veiklą Lisabonos oro uoste, ir lanksčiai naudoti perduotus laiko tarpsnius bet kuriuo maršrutu į Lisabonos oro uostą arba iš jo. Taigi, be jokių naudojimo sąlygų perduodami laiko tarpsniai leidžia laiko tarpsnių perėmėjui i) paskirstyti perduotus laiko tarpsnius pagal savo verslo modelį, taip užtikrinant tvaresnį augimą; ii) paskirstyti laiko tarpsnius taip, kad būtų pasiekta kuo didesnė įvairovė ir tankio ekonomija, ir iii) prisitaikyti prie paklausos pokyčių, jei paslaugos iš pradžių suplanuotais maršrutais nebebūtų pelningos, o tai labai svarbu tuo metu, kai keleivinio oro transporto paslaugų paklausa yra labai nepastovi.

⁽⁸³⁾ Remdamasi 2019 m. rugpjūčio mėn. pirmadienį devynių 2019 m. Lisabonos oro uosto bazėje laikomų bendrovių „Ryanair“ ir „easyJet“ orlaivių naudojamų laiko tarpsnių profiliu, Portugalija vertina, kad kiekvienam iš bazėje laikomų orlaivių per dieną vidutiniškai panaudojama 5,55 laiko tarpsnių. Bendrovės TAP bazėje laikomiems orlaiviams per dieną vidutiniškai būtų panaudojama gerokai mažiau laiko tarpsnių.

⁽⁸⁴⁾ Nors Laiko tarpsnių reglamento 8b straipsnyje nėra aiškiai nurodytos valstybės pagalbos taisyklės, kaip tai daroma susijungimų ar antimonopolinių taisyklių atžvilgiu, galima suprasti, kad 8b straipsnis apima valstybės pagalbos taisykles. Iš tiesų 8b straipsnis apima pagal Sąjungos teisę nustatytus laiko tarpsnių apribojimus, suvaržymus ar panaikinimą (pirmas sakiny) ir apima veiksmus, atliekamus taikant nacionalinę konkurencijos teisę, SESV 101 ir 102 straipsnius ir Susijungimų reglamentą (antras sakiny), tačiau neapsiribojama tik šiais atvejais, kaip matyti iš 2004 m. balandžio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 793/2004, iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 95/93 dėl laiko tarpsnių paskirstymo Bendrijos oro uostuose bendrųjų taisyklių, 8b straipsnio pirmojo sakinio ir 17 konstatuojamosios dalies („Siekiant išvengti abejonių, reikėtų patikslinti, kad šio reglamento nuostatos taikomos nedarant poveikio Sutarties konkurencijos taisyklėms, ypač jos 81 ir 82 straipsniams, ir 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės“). Valstybės pagalbos taisyklės yra nustatytos Sutarties skyriuje, skirtame konkurencijai, ir pažodinis 8b straipsnio pirmo sakinio aiškinimas bei teleologinis nuostatos aiškinimas apskritai (atsižvelgiant į pirmiau minėtą 17 konstatuojamąją dalį) atitinka tai, kad laiko tarpsnių perdavimas gali patekti į šios nuostatos taikymo sritį, jei jis atliekamas dėl valdžios institucijų reikalavimų, nustatytų sprendime dėl valstybės pagalbos.

(297) Komisija pripažįsta, kad laiko tarpinių pasirinkimą jų perėmėjui gali riboti dvi apsaugos priemonės, kuriomis siekiama apsaugoti bendrovės „TAP Air Portugal“ „stebulės ir stipinų“ modelio veiklą Lisabonos oro uoste, t. y.: i) laiko tarpinių, kurie turi būti perkelti iki 8.00 val. vietos laiku ir 20.00 val. vietos laiku, skaičiaus viršutinė riba ir ii) 20 arba 60 minučių laiko intervalas, per kurį bendrovė „TAP Air Portugal“ turi perduoti laiko tarpinius (žr. 84–85 konstatuojamąsias dalis). Tačiau Komisija mano, kad šios apsaugos priemonės iš esmės neriboja laiko tarpinių perėmėjo galimybės pasirinkti tinkamą laiko tarpinių laiką ir veiksmingai konkuruoti su bendrove „TAP Air Portugal“ naudojantis perduotais laiko tarpiniais. Dėl laiko tarpinių skaičiaus ribojimo dienos metu Komisija, remdamasi Portugalijos pateiktais duomenimis, įsitikino, kad viršutinės ribos atitinka įprastą bazėje laikomų orlaivių rotaciją, o, jei jos neatitinka, jos nėra taikomos. Pavyzdžiui, laiko tarpinių, kurie turi būti perleisti iki 20.00 val. vietos laiku, skaičiaus viršutinė riba netaikoma bazėje laikomiems orlaiviams, kurių laiko tarpiniai naudojami tolimojo nuotolio skrydžiams vykdyti, kad būtų galima patenkinti oro transporto bendrovių, skraidinančių iš Lisabonos oro uosto po pietų ir skrendančių per naktį, prašymus suteikti laiko tarpinius. Dėl laiko intervalo į išipareigojimą įtraukta nuostata, kuria užtikrinama, kad bendrovė „TAP Air Portugal“ negalėtų naudotis savo diskrecijos teise ir taip pakenkti veiksmingai laiko tarpinių perėmėjo veiklai ⁽⁸⁵⁾.

(298) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad 18 laiko tarpinių paketo perdavimas atitinka perleidžiamo verslo paketo gyvybingumo ir patrauklumo bei veiksmingos konkurencijos Lisabonos oro uoste struktūrinio stiprinimo sąlygas.

Išipareigojimo perduoti laiko tarpinius Lisabonos oro uoste trukmė

(299) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 78 punktą, siekiant riboti konkurencijos iškreipimus turtą reikėtų parduoti nedelsiant, atsižvelgiant į parduodamo turto rūšį ir jo perleidimo kliūtis, tačiau bet kuriuo atveju per restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį.

(300) Portugalijos pateiktame išipareigojime numatyta, kad laiko tarpiniai bus siūlomi potencialiems laiko tarpinių perėmėjams iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos, t. y. kai tik Komisija patvirtins laiko tarpinių perėmėją arba iki 2025 m. pabaigos (žr. 27 konstatuojamąją dalį), atsižvelgiant į tai, kas įvyks anksčiau. Be to, atitinkamas kvietimas teikti pasiūlymus bus paskelbtas likus pakankamai laiko iki bendrosios laiko tarpinių paskirstymo procedūros pradžios kiekvienam IATA sezonui, kol bus patvirtintas laiko tarpinių perėmėjas. Kitaip tariant, kvietimas teikti pasiūlymus bus skelbiamas prieš kiekvieną IATA sezoną, pradedant 2022–2023 m. IATA žiemos sezonu ⁽⁸⁶⁾, iki 2025 m., nebent bendrovė „TAP Air Portugal“ perduos laiko tarpinius Komisijos patvirtintam laiko tarpinių perėmėjui iki šio termino pabaigos.

(301) Komisija mano, kad iš „NAV Portugal“ pateiktų duomenų apie oro transporto bendrovių prašymus suteikti laiko tarpinius Lisabonos oro uoste aiškiai matyti, kad, nepaisant nepalankių rinkos sąlygų, konkurentai norėtų pasinaudoti papildomais laiko tarpiniais ir pradėti arba plėsti veiklą Lisabonos oro uoste. Todėl Komisija mano, kad yra tikėtina, jog laiko tarpiniai bus perduoti jų perėmėjui iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos. Bet kuriuo atveju tikimasi, kad šis laikotarpis bus pakankamai ilgas, kad keleivinio oro transporto sektorius atsigauntų po COVID-19 krizės, o keleivinio oro transporto srautai grįžtų į prieš krizę buvusį lygį.

(302) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad išipareigojimo trukmė yra pakankama.

Laiko tarpinių Lisabonos oro uoste perėmėjo tinkamumo kriterijai

(303) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 80 punktą, kad parduodamo verslo pirkėjas būtų tinkamas, jis turėtų užtikrinti, kad parduodamas verslas ilgai galėtų veiksmingai konkuruoti.

(304) Pagal Portugalijos pateiktą išipareigojimą, kad galėtų gauti laiko tarpinius, potencialus jų perėmėjas turi:

- a) būti oro transporto bendrovė, turinti galiojančią ES ir (arba) EEE valstybės narės išduotą veiklos licenciją;

⁽⁸⁵⁾ „Atvykimo ir išvykimo laiko tarpiniai turi būti tokie, kad laiko tarpinių perėmėjas galėtų pagrįstai, kiek tai įmanoma, vykdyti orlaivių rotaciją, atsižvelgiant į tinkamą potencialaus laiko tarpinių perėmėjo verslo modelį ir orlaivių panaudojimo apribojimus.“

⁽⁸⁶⁾ 2022–2023 m. IATA žiemos sezonas yra pirmas IATA sezonas, kurio atžvilgiu šio sprendimo priėmimo dieną bendroji laiko tarpinių paskirstymo procedūra dar nebuvo pradėta.

- b) būti nepriklausomas ir nesusijęs su bendrove „TAP Air Portugal“;
- c) jam negali būti taikomos konkurencijos taisomosios priemonės, skyrus daugiau nei 250 mln. EUR COVID-19 rekapitalizavimo priemonę ⁽⁸⁷⁾;
- d) išpareigoti iki restruktūrizavimo plano pabaigos eksploatuoti tam tikrą Lisabonos oro uosto bazėje laikomų orlaivių, kuriems naudojami perduoti laiko tarpsniai, skaičių. Potencialūs laiko tarpsnių perėmėjai savo pasiūlymuose nurodo orlaivių, kurie bus laikomi Lisabonos oro uosto bazėje ir kuriems bus naudojami perduoti laiko tarpsniai, skaičių. Šiuo tikslu potencialus laiko tarpsnių perėmėjas turi išpareigoti laikytis galiojančių ES ir nacionalinės darbo teisės aktų, kaip juos atitinkamai išaiškino ES teismai (žr., pvz., Sprendimą *Nogueira*, sujungtos bylos C-168/16 ir C-169/16).
- (305) Su veiklos licencija susijęs tinkamumo kriterijus yra būtinas siekiant užtikrinti, kad laiko tarpsnių perėmėjas galėtų be apribojimų vykdyti skrydžius nacionalinėje ir ES/EEE rinkose, taip užtikrinant jungtis Lisabonos oro uoste, t. y. pagrindinį Komisijos vertinimo kriterijų.
- (306) Tinkamumo kriterijus, susijęs su nepriklausomumu ir sąsajų nebuvimu, yra būtinas siekiant užtikrinti, kad laiko tarpsnių perėmėjas veiksmingai konkuruotų su bendrove „TAP Air Portugal“.
- (307) Didelės rekapitalizavimo pagalbos, kuriai taikomos konkurencijos taisomosios priemonės, gavėjams taikomas reikalavimų neatitikimo kriterijus yra būtinas siekiant išvengti, kad bendrovės, kurioms buvo taikomos papildomos priemonės, kuriomis siekiama atkurti vienodas konkurencijos sąlygas, kaip nurodyta laikinosios sistemos 72 punkte, galėtų įgyti konkurencinį pranašumą taikant panašias struktūrines priemones, kuriomis siekiama apriboti konkurencijos iškraipymus ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Kalbant apie paskutinį tinkamumo kriterijų, susijusį su baze, būtina sudaryti sąlygas veiksmingai konkurencijai, taip užtikrinant šių išpareigojimų veiksmingumą. Be to, juo remiamas perspektyvus konkurento atėjimas į Lisabonos oro uostą arba jo plėtra, o bendrovei „TAP Air Portugal“ kyla konkurencijos grėsmė vykdant maršrutus į oro uostą arba iš jo.
- (309) Komisija pažymi, kad su baze susijusį tinkamumo kriterijų papildo dvi išpareigojimo nuostatos, kuriomis siekiama kuo labiau padidinti Lisabonos oro uosto bazėje laikomų orlaivių, kuriems naudojami perduodami laiko tarpsniai, skaičių. Pagal pirmą nuostatą iki 8.00 val. vietos laiku perduodamų laiko tarpsnių, kurie yra komerciškai labai vertingi, skaičius susietas su bazėje laikomų orlaivių skaičiumi. Pagal antrą nuostatą taikomi klasifikavimo kriterijai, kuriais laiko tarpsnių perėmėjai skatinami Lisabonos oro uosto bazėje laikyti orlaivius naudojant perduotus laiko tarpsnius. Kalbant konkrečiai, konkuruojančių pasiūlymų atveju Komisija pirmenybę mažėjančia tvarka teiks tiems pasiūlymams, kuriuos pateiks potencialūs laiko tarpsnių perėmėjai, kurie visų pirma: i) užtikrins didžiausią sėdimųjų vietų skaičių bazėje laikomuose orlaiviuose, kuriems naudojami perduodami laiko tarpsniai, nuo veiklos pradžios iki restruktūrizavimo plano pabaigos ir ii) tiesioginiais skrydžiais, vykdomais bazėje laikomais orlaiviais, kuriems naudojami perduodami laiko tarpsniai, skraidins į daugiausia paskirties vietų (tiesioginis susisiekimas, neatsižvelgiant į skrydžių dažnumą) nuo veiklos pradžios iki restruktūrizavimo plano pabaigos.
- (310) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad potencialių laiko tarpsnių perėmėjų tinkamumo kriterijai yra tinkami, nes jie i) suteikia galimybę teikti pasiūlymus pakankamam skaičiui oro transporto bendrovių, kurios gali būti suinteresuotos perduodamais laiko tarpsniais, ir ii) užtikrina proporcingus reikalavimus, kad būtų galima naudotis laiko tarpsniais, ir taip palengvina veiksmingos konkurencijos išsaugojimo priemonių taikymą.

Laiko tarpsnių perdavimo Lisabonos oro uoste poveikis bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumo atkūrimo perspektyvoms

- (311) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 92 punktą, konkurencijos iškraipymų ribojimo priemonės neturėtų kelti grėsmės gavėjo gyvybingumo atkūrimo perspektyvoms (taip gali atsitikti tada, kai priemonės įgyvendinimo išlaidos yra labai didelės arba, išskirtiniais atitinkamos valstybės narės tinkamai pagrįstais atvejais, kai dėl priemonės gavėjo veiklos mastas sumažėja taip, kad kyla grėsmė, kad jo gyvybingumas nebus atkurtas) ir neturėtų pakenkti vartotojams ir konkurencijai.

⁽⁸⁷⁾ Pagal šį kriterijų potencialūs laiko tarpsnių perėmėjai negali būti subjektai, kurie atitinka abi šias sąlygas: i) jiems taikoma daugiau nei 250 mln. EUR COVID-19 rekapitalizavimo priemonė ir jiems taikomos papildomos veiksmingos konkurencijos išsaugojimo atitinkamos rinkose, kuriose jie turi didelę įtaką rinkoje, priemonės, kaip apibrėžta laikinosios sistemos 72 punkte.

⁽⁸⁸⁾ Kadangi manoma, kad potencialių laiko tarpsnių perėmėjų, kuriems pagal laikinąją sistemą taikomos konkurencijos taisomosios priemonės, skaičius bus nedidelis, šis reikalavimų neatitikimo kriterijus nesumažina išpareigojimo perduoti laiko tarpsnius Lisabonos oro uoste veiksmingumo.

- (312) Šiomis aplinkybėmis Komisija įvertino, kiek 18 kasdienių laiko tarpų perdavimas Lisabonos oro uoste i) sumažintų bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklą, atsižvelgiant į jos „stebulės ir stipinų“ verslo modelį šiame oro uoste, ir ii) paveiktų bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumo atkūrimą restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje (2025 m.).
- (313) Dėl 18 kasdienių laiko tarpų perdavimo poveikio bendrovės veiklai Komisija pažymi, kad Portugalijos pasiūlytas išipareigojimas parengtas atsižvelgiant į bendrovės „TAP Air Portugal“ tolimojo nuotolio transatlantinių skrydžių strateginį ir skrydžių centro modelį. Visų pirma, išipareigojime numatytos dvi priemonės, kuriomis siekiama, kad perduodami laiko tarpai būtų ne vien tomis valandomis, kurios itin svarbios Lisabonos skrydžių centrui (daugiausia ryte), bet nėra svarbios vykdančioms skrydžių centro veiklą. Pirmą priemonę – tai laiko tarpų, kurie turi būti perduoti trijose dienos dalyse, skaičiaus apribojimas. Konkrečiau, bendrovė „TAP Air Portugal“ neprivalo perduoti: i) daugiau nei vieno laiko tarpsnio iki 8.00 val. (vietos laiku) vienam orlaiviui, kurį laiko tarpų perėmėjas laiko Lisabonos oro uosto bazėje naudodamas perduodamus laiko tarpsnius; ii) daugiau nei pusės visų perduodamų laiko tarpų iki 12.00 val. (vietos laiku) ir iii) daugiau laiko tarpų iki 20.00 val. (vietos laiku), nei yra iš viso perduodamų laiko tarpų, atėmus vieną laiko tarpą vienam orlaiviui, kurį laiko tarpų perėmėjas laiko Lisabonos oro uosto bazėje naudodamas perduodamus laiko tarpsnius trumpojo nuotolio skrydžiams vykdyti. Antra priemonė – tai tam tikro lankstumo suteikimas bendrovei „TAP Air Portugal“ dėl tikslaus perduodamų laiko tarpų laiko, jei prašomo laiko patikslinimas neturės neigiamo poveikio planuojamai laiko tarpų perėmėjo veiklai, taigi ir dėl išipareigojimo atsiradusios konkurencijos veiksmingumui. Konkrečiau, bendrovė „TAP Air Portugal“ perduoda laiko tarpsnius, atitinkančius laiko tarpų perėmėjo prašomus laiko tarpsnius, +/- 20 minučių intervale trumpojo nuotolio skrydžių atveju ir +/- 60 minučių intervale ilgojo nuotolio skrydžių atveju, nebent bendrovė „TAP Air Portugal“ neturi laiko tarpų atitinkamame laiko intervale. Be šių dviejų konkrečių priemonių, Komisija pažymi, kad potencialūs laiko tarpų perėmėjai skatinami naudoti perduodamus laiko tarpsnius bazėje vykdomai veiklai, o tai dar labiau sumažina riziką, kad prašymai dėl laiko tarpų bus teikiami tik dėl riboto rytinių valandų skaičiaus.
- (314) Todėl Portugalijos pasiūlytame išipareigojime yra nuostatų, kuriomis naudingai sumažinama rizika, kad laiko tarpų perdavimas pakenks bendrovės „TAP Air Portugal“ tinklui ir indėliui į Lisabonos centro jungtis, ir nebus nepagrįstai ribojama laiko tarpų perėmėjo veikla.
- (315) Dėl 18 kasdienių laiko tarpų perdavimo finansinio poveikio Komisija įvertino, ar bendrovė „TAP Air Portugal“ restruktūrizavimo pabaigoje vėl taps gyvybinga, kaip apibrėžta Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 52 punkte ⁽⁸⁹⁾, esant nepalankiam scenarijui, pagal kurį bendrovės „TAP Air Portugal“ veikla po laiko tarpų perdavimo sumažėtų struktūriškai, palyginti su pateiktu restruktūrizavimo planu. Šiuo tikslu Komisija rėmėsi 2025 m. finansinėmis projekcijomis, kurias Portugalija pateikė kartu su jautrumo analize, pakoreguotomis atsižvelgiant į numatomą pajamų ⁽⁹⁰⁾, EBIT ir grynojo pelno sumažėjimą dėl 18 laiko tarpų perdavimo.
- (316) Komisija taikė standartinius gyvybingumo atkūrimo kriterijus, grindžiamus panaudoto kapitalo grąžos (ROCE), nuosavo kapitalo grąžos (ROE), išskolinimo ir kreditingumo rodikliais. Tuo remdamasi ir kaip išsamiai nurodyta 3 lentelėje, Komisija nustatė, kad restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje bendrovė „TAP Air Portugal“:
- a) užtikrintų panaudoto kapitalo grąžą, šiek tiek viršijančią (alternatyvias) didesnio kapitalo ir skolos pritraukimo sąnaudas (1 kriterijus);
 - b) užtikrintų pakankamą akcininkų nuosavo kapitalo grąžą, viršijančią (alternatyvias) didesnio kapitalo pritraukimo sąnaudas (2 kriterijus);
 - c) atkurtų savo (teigiamą) nuosavą kapitalą ir pasiektų daug geresnę išskolinimo poziciją nei dabartinė sunkumų patiriančios įmonės pozicija (3 kriterijus) ir
 - d) turėtų kreditingumo koeficientą, leidžiantį patekti į kapitalo rinkas be jokios valstybės pagalbos (garantijos) (4 kriterijus).

⁽⁸⁹⁾ Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 52 punktą ilgalaikis gyvybingumas užtikrinamas tada, kai pagalbos gavėjas gali teikti tinkamą numatomą kapitalo grąžą ir yra pajėgus savarankiškai konkuruoti rinkoje.

⁽⁹⁰⁾ Pajamų sumažėjimas dėl laiko tarpų perdavimo atitinka pajamų sumažėjimą dėl mažesnio trumpojo nuotolio skrydžių skaičiaus neperkelus laiko tarpų. Kadangi bendrovės „TAP Air Portugal“ vykdomi trumpojo nuotolio skrydžiai taip pat naudojami jos pasauliniame tinkle, pajamų sumažėjimas apima tiek tiesioginių pajamų, gautų iš trumpojo nuotolio skrydžių keleivių, tiek pajamų, gautų iš keleivių, persėdusių iš trumpojo nuotolio skrydžių į tolimojo nuotolio skrydžius, praradimą.

3 lentelė

18 laiko tarpinių perdavimo poveikis bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumo atkūrimui

2025 m.	Restruktūrizavimo planas Laiko tarpinių neperdavimas	Jautrumo analizė 18 laiko tarpinių perdavimas
1 gyvybingumo kriterijus: ROCE > 7,5–8 % VSKK; 2 kriterijus: ROE > 10,5–11 % nuosavo kapitalo kaina		
ROCE $(= (1-21\%) \cdot \text{EBIT} / \text{CE})$	(...)	(...)
ROE $(= \text{grynasis pelnas} / \text{nuosavas kapitalas})$	(...)	(...)
Įsiskolinimas ir kreditingumas: 3 kriterijus, sunkumų patirianti įmonė (UiD), jei EBITDA/palūkanos < 1 ir skola/nuosavas kapitalas > 7,5; 4 kriterijus: skola/EBITDA < 3–3,5		
Grynoji skola/nuosavas kapitalas	(...)	(...)
EBITDA/palūkanų sąnaudos	(...)	(...)
Grynoji skola/EBITDA	(...)	(...)

- (317) Komisija taip pat patikrina, kad nepalankesniais scenarijais (dėl jautrumo) bendrovei „TAP Air Portugal“ nereikėtų papildomos pagalbos (pvz., grynasis pelnas vis dar būtų teigiamas, o galimybė patekti į finansų rinkas – įrodyta).
- (318) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija mano, kad išsipareigojimas perduoti 18 laiko tarpinių Lisabonos oro uoste nekelia pavojaus bendrovės „TAP Air Portugal“ gyvybingumo atkūrimui.
- (319) Kita vertus, Komisija pripažįsta, kad restruktūrizavimo laikotarpio pabaigoje bendrovė „TAP Air Portugal“ turėtų teigiamą, tačiau palyginti nedidelį pelną (maždaug [...] proc. 2025 m.). Be to, jos įsiskolinimo lygis, vertinant pagal nuosavo kapitalo bazę, būtų [...]. Taip pat, nors jautrumo analizė grindžiama nepalankiomis sąlygomis, pavyzdžiui, didėjančiomis degalų kainomis ir infliacija, joje nenumatytas nuspėjamų staigių paklausos sukrėtimų, tokių kaip kilę dėl pandemijos, poveikis bendrovės TAP gyvybingumui. Kadangi bendrovės „TAP Air Portugal“ veiklos sumažinimas daugiau, nei numatyta restruktūrizavimo metu, turėtų neproporcingą poveikį bendrovės „TAP Air Portugal“ grynajam pelnui, daugiau nei 18 laiko tarpinių perdavimas gali kelti abejonių dėl jos gyvybingumo atkūrimo nepalankiausiomis rinkos aplinkybėmis.

Išvada dėl išsipareigojimo perduoti laiko tarpinius Lisabonos oro uoste

- (320) Atsižvelgdama į visa tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad Portugalijos pasiūlytas išsipareigojimas apriboti konkurencijos iškraipymus Lisabonos oro uoste, kuriame po restruktūrizavimo bendrovė „TAP Air Portugal“ turės svarbią padėtį rinkoje, atitinka Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse nustatytas priimtumo sąlygas ir bus vykdomas.

iv) Įsigijimo draudimo ir reklamos draudimo vertinimas

- (321) Dėl elgesio priemonių Portugalija išsipareigoja laikytis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 84 punkte nurodytų priemonių, t. y.: i) uždrausti restruktūrizavimo laikotarpiu įsigyti bet kurios bendrovės akcijų, išskyrus atvejus, kai tai būtina jos ilgalaikiam gyvybingumui užtikrinti ir kai tam pritaria Komisija, ir ii) neviešinti valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo parduodant savo produktus ir paslaugas (98 konstatuojamoji dalis). Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 83 punktą šiomis priemonėmis bus užtikrinta, kad „pagalba būtų naudojama tik ilgalaikio gyvybingumo atkūrimui finansuoti ir kad ja nebūtų piktnaudžiaujama siekiant prailginti didelių ir nuolatinių rinkos struktūros iškraipymų egzistavimą arba apsaugoti gavėją nuo sveikos konkurencijos“.
- (322) Todėl Komisija mano, kad konkurencijos apribojimų mažinimo priemonės yra tinkamos siekiant sumažinti neigiamą restruktūrizavimo pagalbos poveikį.

6.4.2.7. Skaidrumas

- (323) Pagal Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkto g papunktį valstybės narės, Komisija, ekonominės veiklos vykdytojai ir visuomenė turi turėti galimybę lengvai susipažinti su visais susijusiais aktais ir informacija apie skirtą pagalbą. Tai reiškia, kad Portugalija turi laikytis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 96 punkto nuostatų dėl skaidrumo. Komisija pažymi, kad Portugalija atitinkamą informaciją paskelbs interneto svetainėje adresu

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

6.5. Išvada dėl suderinamumo

- (324) Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589⁽⁹¹⁾ 9 straipsnio 6 dalį sprendimai dėl oficialios tyrimo procedūros užbaigimo priimami iš karto, kai tik pašalinamos abejonės dėl priemonės, apie kurią pranešta, suderinamumo su vidaus rinka.
- (325) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad nors sprendime pradėti procedūrą jos iškeltos abejonės buvo išsklaidytos, neigiamas restruktūrizavimo pagalbos poveikis oro transporto sektoriui yra ribotas, ypač atsižvelgiant į konkurencijos iškraipymus ribojančias priemones, kurių įgyvendinimą turėtų užtikrinti Portugalija. Todėl teigiamas restruktūrizavimo pagalbos poveikis oro transporto ekonominės veiklos plėtrai, užtikrinant Portugalijos jungtis ir susijusią veiklą turizmo sektoriuje, jei Portugalija užtikrins restruktūrizavimo plano įgyvendinimą, nusveria likusį neigiamą poveikį konkurencijai ir prekybai, todėl joms nedaromas toks neigiamas poveikis, kuris prieštarautų bendram interesui. Todėl Portugalijos nurodyti išsipareigojimai turėtų būti nustatyti kaip pagalbos suderinamumo sąlygos.
- (326) Todėl atlikusi bendrą vertinimą Komisija daro išvadą, kad restruktūrizavimo pagalba atitinka SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktą, nes ja sudaromos palankesnės sąlygos oro transporto ir su juo susijusios veiklos plėtrai ir neiškraipoma konkurencija taip, kad tai prieštarautų bendram interesui.
- (327) Galiausiai Komisija mano, kad Portugalija turi reguliariai kas šešis mėnesius iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos teikti restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ataskaitas. Šiose ataskaitose visų pirma bus nurodytos Portugalijos skirto finansavimo ir pagalbos gavėjo nuosavo įnašo mokėjimo dienos, bendrovės „TAP Air Portugal“ orlaivių parko ir pajėgumų pokyčiai, bet kokie nukrypimai nuo restruktūrizavimo plane numatytų finansinių ar veiklos kryptių, susiję su pajamomis, sąnaudų ribojimu ir sąnaudų sumažinimu dėl restruktūrizavimo priemonių ir pajamų, taip pat, kai taikoma, Portugalijos arba pagalbos gavėjo numatytos ar taikytos taisomosios priemonės,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Restruktūrizavimo pagalba, kurią kaip 2 550 mln. EUR vertės priemonės Portugalijos Respublika ketina skirti šiuo metu išimtinai Portugalijos valstybės kontroliuojamam ekonominiam vienetui, kurį sudaro bendrovės „Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.“, „Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal“ ir visos jų kontroliuojamos patronuojamosios bendrovės, yra suderinama su vidaus rinka, jei laikomasi 2 straipsnyje nustatytų sąlygų.

2 straipsnis

1. Portugalijos Respublika užtikrina, kad bendrovės „Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.“, „Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal“ arba atitinkamai jų patronuojamosios bendrovės per atitinkamus terminus visiškai įgyvendintų šime sprendime aprašytame restruktūrizavimo plane numatytas priemones.

⁽⁹¹⁾ 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

2. Portugalijos Respublika užtikrina, kad bendrovės „Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.“, „Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal“ arba atitinkamai jų patrunuojamosios bendrovės per atitinkamus restruktūrizavimo plano terminus visiškai įgyvendintų šiame sprendime aprašytas konkurencijos iškraipymus ribojančias priemones, t. y.:

- a) parduotų visas bendrovių „SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A.“ ir „Catering de Portugal, S.A.“ akcijas;
- b) apribotų bendrovės „Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal“ orlaivių parką iki ne daugiau kaip [90–100] orlaivių;
- c) pasiūlytų perduoti aštuoniolika kasdinių laiko tarpų Lisabonos oro uoste;
- d) susilaikytų nuo bet kurios bendrovės akcijų įsigijimo, išskyrus atvejus, kai tai būtina siekiant užtikrinti ilgalaikį bendrovių „Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A.“, „Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal“ arba jų patrunuojamųjų bendrovių gyvybingumą, o tokiam įsigijimui turi pritarti Komisija, ir
- e) parduodamos savo produktus ir paslaugas, neviešintų valstybės paramos kaip konkurencinio pranašumo.

3. Portugalijos Respublika kas šešis mėnesius nuo šio sprendimo priėmimo dienos iki restruktūrizavimo laikotarpio pabaigos 2025 m. gruodžio 31 d. reguliariai teikia Komisijai restruktūrizavimo plano įgyvendinimo ataskaitas. Šiose ataskaitose, visų pirma, bus nurodytos valstybės skirto finansavimo ir pagalbos gavėjo nuosavo įnašo faktinio mokėjimo dienos, bendrovės „Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal“ tinklo, padėties rinkoje, orlaivių parko ir pajėgumų pokyčiai, bet kokie nukrypimai nuo restruktūrizavimo plane numatytų finansinių ar veiklos kryptių, susiję su pajamomis, sąnaudų ribojimu ir sąnaudų sumažinimu dėl restruktūrizavimo priemonių ir pajamų, taip pat, kai taikoma, Portugalijos arba pagalbos gavėjo numatytos ar taikytos taisomosios priemonės.

3 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą Portugalijos Respublika praneša Komisijai apie priemones, kurių imtasi šiam sprendimui vykdyti.

4 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Portugalijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2021 m. gruodžio 21 d.

Komisijos vardu
Margrethe VESTAGER
Komisijos narė