

**DECIZIA (UE) 2022/763 A COMISIEI****din 21 decembrie 2021****privind ajutorul de stat SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N) pe care Portugalia intenționează să îl pună în aplicare în favoarea TAP SGPS***[notificată cu numărul C(2021) 9941]***(Numai textul în limba engleză este autentic)****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

având în vedere decizia prin care Comisia a decis să inițieze, în ceea ce privește ajutorul SA.60165 (2021/C), procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene <sup>(1)</sup>,după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispoziția menționată anterior <sup>(2)</sup> și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

**1. PROCEDURĂ**

- (1) La 10 iunie 2021, Portugalia a notificat faptul că intenționează să acorde ajutor de stat în valoare de 3,2 miliarde EUR, sub formă de ajutor de restructurare, în temeiul Orientărilor privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate („Orientările privind salvarea și restructurarea”) <sup>(3)</sup>, în favoarea unității economice, aflată în prezent sub controlul exclusiv al statului portughez, formată din Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A. („TAP SGPS”) și actuala companie-soră a acesteia, Transportes Aéreos Portugueses, S. A. („TAP Air Portugal”), inclusiv toate filialele controlate de cele două (considerentele 8-14). Notificarea a fost precedată de un împrumut pentru salvare acordat în favoarea TAP SGPS în valoare de 1,2 miliarde EUR, cu privire la care Comisia a decis, la 10 iunie 2020, să nu ridice obiecții („decizia inițială privind ajutorul pentru salvare”) <sup>(4)</sup>. Portugalia a pus în aplicare și a plătit ajutorul pentru salvare către TAP SGPS în iulie 2020 și a prezentat un plan de restructurare pentru TAP SGPS la 10 decembrie 2020. Notificarea a fost însoțită de o versiune actualizată a planului de restructurare și de alte documente justificative.
- (2) La 19 mai 2021, Tribunalul a anulat decizia inițială privind ajutorul pentru salvare, dar a suspendat efectele anulării până la adoptarea unei noi decizii de către Comisie <sup>(5)</sup>. La 16 iulie 2021, Comisia a adoptat o nouă decizie de a nu ridica obiecții cu privire la ajutorul pentru salvare <sup>(6)</sup>, care a atras o altă acțiune în anulare <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Decizia C(2021) 5278 final a Comisiei din 16 iulie 2021 în cazul SA.60165 (JO C 317, 6.8.2021, p. 13).

<sup>(2)</sup> JO C 317, 6.8.2021, p. 13.

<sup>(3)</sup> Comunicare a Comisiei – Orientări privind ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate (JO C 249, 31.7.2014, p. 1).

<sup>(4)</sup> Decizia Comisiei din 10 iunie 2020 în cazul SA.57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugalia – Ajutor în favoarea TAP (JO C 228, 10.7.2020, p. 1).

<sup>(5)</sup> Hotărârea din 19 mai 2021, Ryanair DAC/Comisia, T-465/20, EU:T:2021:284. Tribunalul a constatat că Comisia nu și-a motivat decizia inițială privind ajutorul pentru salvare în conformitate cu articolul 296 din TFUE, omițând în special să indice dacă TAP SGPS aparținea unui grup în sensul punctului 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Tribunalul a dispus suspendarea efectelor anulării deciziei respective pentru o perioadă care nu poate să depășească două luni de la data pronunțării hotărârii în cazul în care Comisia decide să adopte o nouă decizie în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE și pentru o perioadă suplimentară rezonabilă în cazul în care Comisia decide deschiderea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din TFUE.

<sup>(6)</sup> Decizia Comisiei din 16 iulie 2021 în cazul SA.57369 – Ajutor pentru salvare în favoarea TAP SGPS (JO C 345, 27.8.2021, p. 1).

<sup>(7)</sup> Cauza T-743/21 Ryanair/Comisia, aflată în prezent pe rolul Tribunalului.

- (3) Prin scrisoarea din 16 iulie 2021, Comisia a informat Portugalia că a decis deschiderea procedurii prevăzute la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) în ceea ce privește ajutorul de restructurare („decizia de inițiere a procedurii”). Portugalia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere a procedurii prin scrisorile din 19 și 27 august 2021.
- (4) Decizia Comisiei de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* <sup>(8)</sup>. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la publicare.
- (5) Comisia a primit 39 de observații de la părțile interesate în termenul care a expirat la 6 septembrie 2021. Aceste observații au fost comunicate Portugaliei, căreia i s-a oferit posibilitatea de a răspunde. Prin scrisoarea din 5 octombrie 2021, Portugalia a prezentat observații cu privire la observațiile părților interesate.
- (6) Comisia a solicitat informații suplimentare referitoare la planul de restructurare și la ajutorul și finanțarea pentru sprijinirea restructurării prin scrisoarea din 29 octombrie 2021, la care Portugalia a răspuns la 16 noiembrie 2021. La 25 octombrie 2021, Comisia și autoritățile portugheze au organizat videoconferințe cu privire la măsurile în materie de concurență avute în vedere în notificare, iar Comisia a solicitat, de asemenea, informații suplimentare despre structura concurențială a pieței serviciilor de transport aerian de pasageri către și dinspre aeroportul din Lisabona, inclusiv informații actualizate despre deținerile de sloturi orare ale transportatorilor aerieni care operează pe aeroport. Portugalia a răspuns la 2 și 8 noiembrie 2021 și a transmis informații suplimentare la 16, 25, 27, 30 noiembrie 2021 și, în final, la 3 decembrie 2021.
- (7) Portugalia a fost de acord, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care decurg din articolul 342 din TFUE coroborat cu articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1/1958 <sup>(9)</sup> și să adopte și să notifice prezenta decizie în limba engleză, în temeiul articolului 297 din TFUE.

## 2. DESCRIEREA AJUTORULUI

### 2.1. Beneficiarul: structura de proprietate și filialele operaționale

- (8) Beneficiarul ajutorului de restructurare este unitatea economică, aflată în prezent sub controlul exclusiv al statului portughez (considerentele 11 și 12), formată din TAP SGPS și actuala companie-soră a acesteia, TAP Air Portugal, inclusiv toate filialele controlate de cele două. TAP SGPS este o societate holding constituită în 2003, în timp ce TAP Air Portugal a fost înființată în 1945, fiind compania aeriană emblematică a Portugaliei. Până în 2017, TAP SGPS a fost controlată în comun de Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. („Parpública”), o întreprindere de stat care gestiona participații ale statului portughez, și de două societăți, HPGB SGPS, S.A. <sup>(10)</sup> („HPGB”) și DGN Corporation („DGN”), ultimele două operând prin intermediul unui consorțiu, Atlantic Gateways SGPS, Lda. („AGW”) <sup>(11)</sup>. Atunci când Comisia a adoptat decizia inițială privind ajutorul pentru salvare, Parpública deținea 50 %, iar AGW 45 % din acțiunile TAP SGPS, în timp ce restul de 5 % din acțiuni erau deținute de angajații TAP SGPS. Situația proprietății s-a schimbat în contextul punerii în aplicare a procesului de salvare și restructurare a TAP SGPS aflat în curs.
- (9) Atunci când a început procesul de salvare și restructurare a TAP SGPS, TAP Air Portugal era deținută integral de TAP SGPS și era cea mai mare filială a acesteia, reprezentând aproximativ 98 % din cifra de afaceri a TAP SGPS. Autoritățile portugheze explică faptul că, până în iunie 2020, nu a fost avută în vedere nicio modificare a structurii acționariatului TAP SGPS, întrucât toți acționarii beneficiarului au fost de acord cu necesitatea ajutorului pentru salvare pentru a menține activitatea TAP Air Portugal și viabilitatea TAP SGPS pe termen lung.

<sup>(8)</sup> A se vedea nota de subsol 1.

<sup>(9)</sup> Regulamentul nr. 1 al Consiliului din 15 aprilie 1958 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385).

<sup>(10)</sup> HPGB, SGPS, S.A. are sediul la Lisabona și face parte din Administrația Sectorului Societăților și Întreprinderilor. HPGB, SGPS, S.A. are [...] angajați în acest loc. Familia de societăți HPGB, SGPS, S.A. cuprinde [...] societăți.

<sup>(11)</sup> Pentru mai multe detalii privind HPGB, DGN și consorțiul AGW, a se vedea considerentele 11-15 din Decizia Comisiei din 16 iulie 2021 în cazul SA.57369, menționată în nota de subsol 6.

- (10) Autoritățile portugheze au luat în considerare problema controlului asupra TAP SGPS abia la începutul lunii iulie 2020, în contextul unui blocaj în negocierile cu AGW cu privire la punerea în aplicare a acordului de împrumut pentru salvare. [...]. Confruntate cu o situație a TAP SGPS aproape de colapsul financiar, care necesita punerea în aplicare a ajutorului pentru salvare, autoritățile portugheze au decis să încheie un acord privat cu acționarii AGW pentru a cumpăra participațiile la DGN, [...]. [...] Ministerul Trezoreriei din Portugalia [Direção-Geral do Tesouro e Finanças („DGTF”)] a achiziționat în mod direct acțiuni ale TAP SGPS reprezentând 22,5 % din capitalul social al TAP SGPS deținut anterior de AGW. În consecință, statul portughez deține în prezent, în mod direct și indirect, o poziție majoritară care corespunde unui procent de 72,5 % din capitalul social și din drepturile economice respective ale TAP SGPS (50 % prin Parpública și 22,5 % prin DGTF). Anterior, HPGB deținea o participație în consorțiul AGW, nu direct în TAP SGPS, dar, după ce a achiziționat participația AGW, HPGB deține în prezent în mod direct o participație de 22,5 % în cadrul TAP SGPS.
- (11) Autoritățile portugheze confirmă că, în conformitate cu acordul de participare încheiat de Republica Portugheză prin intermediul DGTF, [...]. [...] <sup>(12)</sup>, [...] <sup>(13)</sup>. Controlul asupra a 72,5 % din capitalul social, [...], conferă statului portughez controlul exclusiv asupra TAP SGPS.
- (12) De asemenea, de la acordarea ajutorului pentru salvare, participația TAP SGPS la TAP Air Portugal s-a modificat atunci când statul portughez, prin intermediul DGTF, a subscris la majorarea de capital a TAP Air Portugal în valoare de 462 de milioane EUR <sup>(14)</sup>. Începând cu 24 mai 2021, statul, prin intermediul DGTF, deține direct aproximativ 92 % din capitalul social al TAP Air Portugal. TAP SGPS deține în prezent restul de 8 %. Tap Air Portugal este acționarul unic al TAP Logistics Solutions, S.A., o societate constituită la 30 decembrie 2019 pentru a desfășura activități de transport de mărfuri și poștale.
- (13) TAP SGPS deține participații în următoarele societăți care își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de servicii de transport aerian în Portugalia și în alte țări:
- 100 % din Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. („societatea Portugalia”);
  - 100 % din U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A., o societate care își desfășoară activitatea în domeniul serviciilor de sănătate, al cărei client principal este, de asemenea, TAP Air Portugal;
  - 100 % din TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. și 99,83 % din Aeropar Participações Lda., ambele acționând ca societăți holding;
  - 78,72 % din TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A („M&E Brasil”), care își desfășoară activitatea în domeniul întreținerii aeronavelor pentru TAP Air Portugal și pentru terți;
  - 49 % (43,9 % direct și 5,1 % prin intermediul societății Portugalia) din SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. (cunoscută și sub denumirea de Groundforce Portugal), o societate care își desfășoară activitatea în sectorul serviciilor aeroportuare de handling la sol din Portugalia; și
  - 51 % din CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A., care își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de servicii de catering pentru aviație, al cărei client principal este TAP Air Portugal.
- (14) Modificările de participații descrise mai sus, care au intervenit în timpul procesului de salvare și restructurare, nu aduc atingere faptului că, în sensul prezentei decizii, din momentul în care procesul de salvare și restructurare a început, în iunie 2020, orice trimitere la întreprinderea beneficiară favorizată de ajutorul de restructurare include TAP SGPS și toate filialele sale, printre care și TAP Air Portugal, cu excepția cazului în care se prevede altfel. Orice trimitere la TAP Air Portugal include toate filialele de transport aerian ale TAP SGPS, printre care și societatea Portugalia, cu excepția cazului în care se prevede altfel.

<sup>(12)</sup> [...].

<sup>(13)</sup> [...].

<sup>(14)</sup> Decizia C(2021) 2991 final a Comisiei din 23 aprilie 2021 în cazul SA.62304 (2021/N) – Portugalia – COVID 19: Compensații acordate pentru TAP Portugalia (JO C 240, 18.6.2021, p. 1).

## 2.2. Beneficiarul: principalele activități din sectorul aviației

- (15) În cadrul unității economice beneficiare, TAP Air Portugal își desfășoară activitatea în domeniul transportului aerian de pasageri și de mărfuri. În 2019, înainte de restructurarea sa, TAP Air Portugal a exploatat o flotă de 108 aeronave, inclusiv în baza unor contracte de închiriere cu echipaj, și a deservit 92 de destinații din 38 de țări, a transportat peste 17 milioane de pasageri și a operat peste 130 000 de zboruri. Aceste zboruri au fost efectuate în special pe rute regulate dinspre aeroporturi precum Lisabona, Porto, Faro și patru insule din Azore și Madeira, precum și către destinații internaționale, inclusiv [...] aeroporturi din Europa (în afara Portugaliei), [...] destinații din Brazilia <sup>(15)</sup>, [...] din Africa <sup>(16)</sup> și [...] din America de Nord în 2019 <sup>(17)</sup>. TAP Air Portugal și-a structurat activitatea în general în jurul aeroportului din Lisabona, care servește drept nod principal.
- (16) Portugalia susține că TAP Air Portugal este un furnizor important de conectivitate pentru pasageri și mărfuri către, dinspre și pe teritoriul Portugaliei. În 2019, TAP Air Portugal a fost singura companie aeriană care a operat [...] din rutele sale în sezonul de vară și [...] din [...] rute în sezonul de iarnă. În special, TAP Air Portugal joacă un rol esențial pentru conectivitatea Portugaliei și a țărilor cu diasporă vorbitoare de limbă portugheză. TAP Air Portugal este considerată, de asemenea, un pilon al economiei portugheze, în special datorită contribuției sale la dezvoltarea industriei turismului în Portugalia.
- (17) Și alte companii aeriene, în special companii aeriene europene, furnizează servicii de transport aerian de pasageri sau de mărfuri către Portugalia, cum ar fi Ryanair, care este a doua companie aeriană ca mărime care operează în Portugalia, Wizzair și easyJet, companiile aeriene ale grupului Lufthansa (inclusiv Brussels Airlines și Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair și companiile aeriene ale IAG (în special Vueling și Iberia).

## 2.3. Cauza dificultăților beneficiarului și situația financiară

- (18) Situația actuală de dificultate a beneficiarului a fost cauzată de probleme legate atât de solvabilitate, cât și de lichiditate, care au fost puternic agravate de o criză acută de lichidități provocată de pandemia de COVID-19.
- (19) În primul rând, între 2006 și 2015, TAP SGPS a acumulat [...] milioane EUR [...]. Având în vedere ponderea activității companiei aeriene în veniturile TAP SGPS, [...].
- (20) De asemenea, TAP SGPS a suportat în ultimii ani costuri extraordinare de întrerupere a activității, care au împiedicat creșterea profitabilității și a competitivității. [...] milioane EUR [...] <sup>(18)</sup> [...], [...] milioane EUR [...], din cauza unui nivel ridicat de întârzieri și anulări ale zborurilor, precum și a unei expuneri foarte ridicate la cursul de schimb valutar din cauza activităților comerciale din Brazilia și Angola.
- (21) În al doilea rând, având în vedere că TAP Air Portugal a obținut aproximativ [...] % din veniturile TAP SGPS, performanța transportatorului aerian a avut un impact major asupra situației financiare generale a societății-mamă. După privatizarea TAP SGPS în 2015 <sup>(19)</sup>, TAP Air Portugal a demarat un proces de transformare și s-a aflat pe o traiectorie de creștere din punct de vedere operațional, prezentând o creștere de [...] % a veniturilor până în 2019. Procesul de transformare a urmărit [...].
- (22) Acțiunile din cadrul procesului de transformare au avut loc în principal în 2018 și 2019, constând în livrarea a [...] aeronave A339 eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, urmată de transformarea produsului, a vânzărilor și a instrumentelor, îmbunătățirea achizițiilor și a sistemelor. Din punct de vedere operațional, TAP Air Portugal și-a intensificat activitatea pe piețe cu valoare ridicată, precum Brazilia și America de Nord. Procesul de transformare, în special introducerea treptată a noilor aeronave și eliminările treptate din flotă efectuate până în 2019, a contribuit la reducerea nivelurilor globale ale costului pe loc-kilometru disponibil (*Cost of Available Seat Kilometre – CASK*) <sup>(20)</sup>. Totuși, acesta a implicat și costuri unice ridicate, în legătură cu [...]. În plus, TAP Air Portugal a continuat să fie mai puțin competitivă decât societățile similare în ceea ce privește costurile forței de muncă și eficiența.

<sup>(15)</sup> [...].

<sup>(16)</sup> [...].

<sup>(17)</sup> [...].

<sup>(18)</sup> O companie aeriană sau un operator de handling la sol care acționează în numele unei companii aeriene înregistrează costuri de operare neregulate atunci când clientul nu poate să utilizeze zborul (zborurile) pentru care are bilet(e) din cauza unei perturbări survenite în ziua călătoriei sau în ziua anterioară călătoriei.

<sup>(19)</sup> În 2015 s-a realizat privatizarea a 61 % din capitalul social al TAP SGPS. În 2017, statul portughez a răscumpărat o parte din capitalul social de la AGW, majorându-și participația la 50 %.

<sup>(20)</sup> Costul pe loc-kilometru disponibil pentru a măsura costul unitar exprimat ca valoare în numerar [eurocenți pe loc] a operării fiecărui loc pentru fiecare kilometru.

- (23) La 2 decembrie 2019, TAP Air Portugal a închis o ofertă de obligațiuni negarantate de rang superior cu o scadență de cinci ani în valoare de 375 de milioane EUR, cu o rată nominală regulată a dobânzii de 5,625 % pe an și o dobândă efectivă de 5,75 % <sup>(21)</sup>. Emisiunea acestor obligațiuni a urmărit acoperirea cheltuielilor generale ale societății, rambursarea parțială a datoriei și prelungirea scadenței medii a acesteia. Emisiunea a atras ratinguri preliminare ale BB- (Standard & Poor's) și B2 (Moody's), adică inferioare categoriei de investiții (*investment grade*). Cu câteva luni înainte, la 24 iunie 2019, TAP Air Portugal a emis obligațiuni cu o scadență de patru ani în valoare de 200 de milioane EUR, cu o rată nominală regulată a dobânzii de 4,375 % pe an <sup>(22)</sup>. Deși cuantumul și condițiile celor două emisii din iunie și decembrie 2019 sunt diferite, interesul manifestat pentru emisiunile respective indică faptul că beneficiarul a putut avea acces la finanțare pe piață înainte de izbucnirea epidemiei de COVID-19 în condiții rezonabile.
- (24) Procesul de transformare a fost întrerupt ca urmare a pandemiei mondiale de COVID-19 și a crizei economice care a urmat, într-un moment în care TAP Air Portugal nu reușise încă să își reducă în mod considerabil costurile, în special costurile forței de muncă, în comparație cu concurenții săi, în special cu companiile aeriene low cost.
- (25) În consecință, având în vedere restricțiile de călătorie și ordinele de carantinare fără precedent impuse de guvern din cauza epidemiei de COVID-19, la 20 martie 2020, agenția de rating Standard & Poor's a redus ratingul TAP Air Portugal la B- pe termen lung, cu o perspectivă privind ratingul de lichiditate pe termen scurt de JRC+. În același anunț, Standard & Poor's a atribuit perspective de recuperare de 45 % emisiunii de obligațiuni în valoare de 375 de milioane EUR. La 19 martie 2020, agenția de rating Moody's a redus, de asemenea, ratingul privind probabilitatea de nerambursare și ratingul corporativ al TAP Air Portugal la Caa1-PD și, respectiv, Caa1. La 28 mai 2020, randamentul anual până la scadență (decembrie 2024) al titlurilor de rang superior în valoare de 375 de milioane EUR emise în decembrie 2019 a fost de 9,45 % pe piața secundară. Cu alte cuvinte, în momentul acela, cumpărătorii acestor obligațiuni emise de TAP Air Portugal aveau nevoie de o reducere a valorii nominale a titlului care să permită obținerea unui profit de 9,45 %, pentru a accepta să le păstreze până la scadență. Informațiile furnizate de autoritățile portugheze confirmă [...] situația financiară a TAP Air Portugal și a beneficiarului [...] <sup>(23)</sup>, [...].
- (26) Dificultățile înregistrate de TAP SGPS și TAP Air Portugal s-au cumulat și au condus la o deteriorare bruscă a situației capitalurilor proprii. La sfârșitul anului 2019, TAP SGPS a înregistrat un capital propriu negativ de [...] milioane EUR, care a crescut la [...] miliarde EUR în 2020. TAP Air Portugal a avut, de asemenea, o situație negativă în ceea ce privește capitalul propriu în 2020 ([...] miliarde EUR).

#### 2.4. Descrierea planului de restructurare și a ajutorului de restructurare

- (27) Ajutorul de restructurare sprijină punerea în aplicare a planului de restructurare care acoperă perioada cuprinsă între 2020 și sfârșitul anului 2025 („perioada de restructurare”). Planul vizează unitatea economică, aflată în prezent sub controlul exclusiv al statului portughez (considerentele 11 și 12), formată din TAP SGPS și actuala companie-soră a acesteia, TAP Air Portugal, inclusiv toate filialele controlate de cele două.

##### 2.4.1. Restructurarea activității

- (28) Planul de restructurare are ca scop abordarea cauzelor profunde ale dificultăților cu care se confruntă TAP SGPS și redresarea societății până în 2025. Având în vedere ponderea pe care o deținea TAP Air Portugal în bilanțul TAP SGPS în momentul în care au început dificultățile în ceea ce privește activitățile abordate de planul de restructurare, majoritatea măsurilor de restructurare operațională care vizau reducerea costurilor și consolidarea veniturilor și a previziunilor cuprinse în planul de restructurare se referă la TAP Air Portugal. Planul de restructurare include măsuri care au început să fie puse în aplicare din iunie 2020 sau care urmează să fie puse în aplicare și care se referă la patru piloni: (i) axarea pe strategia de bază; (ii) ajustarea capacității; (iii) îmbunătățirea costurilor de funcționare și (iv) creșterea veniturilor. Subsecțiunile 2.4.1.1-2.4.1.4 descriu fiecare pilon al planului de restructurare al TAP, în conformitate cu ultima actualizare.

<sup>(21)</sup> Declarație: „TAP anunță prețul de 375 de milioane EUR pentru titlurile de rang superior cu o dobândă de 5,625 % și scadența în 2024” la 22 noiembrie 2019. Nivelul cererii din partea investitorilor a permis ca emisiunea să genereze, în final, o sumă mai mare (75 de milioane EUR peste suma inițială de 300 de milioane EUR) și la prețuri mai mici (20 de puncte de bază) decât se preconizase inițial.

<sup>(22)</sup> Codul ISIN de referință PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

<sup>(23)</sup> Câștiguri înainte de dobânzi, taxe, depreciere, amortizare și costuri de restructurare sau de chirie. EBITDAR este un indicator utilizat în principal pentru a analiza soliditatea financiară și performanța societăților care au trecut printr-o restructurare în ultimul an.

#### 2.4.1.1. Axarea pe strategia de bază

- (29) Logica planului de restructurare este de a se concentra asupra activității de bază, adică activitățile din domeniul aviației desfășurate prin intermediul societăților TAP Air Portugal și Portugalia, renunțând treptat la activitățile conexe prin cesionarea lor. În acest sens, planul de restructurare prevede că TAP SGPS va renunța progresiv la toate celelalte activități de servicii generatoare de venituri pe care le furnizează pe piață prin vânzarea, cesionarea sau încetarea a trei linii de activitate, după cum urmează. În primul rând, TAP SGPS intenționează să cesioneze participația sa în filiala braziliană de întreținere a aeronavelor, M&E Brasil, [...]. A doua cesionare se referă la [...] din cadrul furnizorului de servicii de handling la sol, Groundforce, [...]. În al treilea rând, TAP SGPS intenționează să își cesioneze participația în cadrul furnizorului de servicii de catering, Cateringpor, [...].

#### 2.4.1.2. Ajustarea capacității

- (30) Măsurile care vizează ajustarea capacității TAP Air Portugal constau în principal în dimensionarea adecvată a flotei TAP Air Portugal și în optimizarea rețelei TAP Air Portugal. Planul flotei are în vedere [...]. În ansamblu, în 2025, planul flotei TAP Air Portugal va conduce la o componentă mai omogenă a flotei și la o reducere a costurilor de funcționare, ca urmare a scăderii consumului de combustibil și a cerințelor de întreținere pentru noile aeronave.
- (31) În ceea ce privește optimizarea rețelei, planul de restructurare sporește rolul Strategiei de la Lisabona ca nod de conectivitate, aspect esențial având în vedere dimensiunea redusă a pieței interne a TAP Air Portugal. Funcționarea unui nod de conectivitate va fi benefică pentru strategie [...]. [...] În cele din urmă, măsurile de optimizare a rețelei includ o corelare mai eficientă din punctul de vedere al costurilor între aeronave și rute, reducerea rutelor generatoare de pierderi și a celor cu o valoare de conectivitate scăzută. De exemplu, în 2020, TAP Air Portugal a operat [...] mai puține destinații decât în 2019 (de la [...] la [...]) și a suspendat pe termen nelimitat deschiderea de [...] rute suplimentare.
- (32) În ceea ce privește poziționarea TAP Air Portugal pe aeroportul din Lisabona, reducerea flotei TAP Air Portugal diminuează capacitatea acesteia de a furniza servicii de transport aerian de pasageri, fără a periclita însă poziția semnificativă pe piață pe care o deține în prezent și pe care se preconizează că o va deține la sfârșitul perioadei de restructurare la nodul său aerian de la Lisabona <sup>(24)</sup>. Există două motive principale pentru menținerea poziției de piață importante a TAP Air Portugal în cadrul aeroportului din Lisabona până în 2025:
- (a) În primul rând, ca parte a planului de restructurare, TAP Air Portugal intenționează să se concentreze în continuare asupra operațiunilor sale principale radiale pe aeroportul din Lisabona <sup>(25)</sup>. Prin urmare, nu este de așteptat ca pozițiile de piață și structura concurențială a aeroportului să se modifice în mod semnificativ, deși TAP Air Portugal și-a redus deținerea de sloturi orare cu [...] % ([...] sloturi orare zilnice) în sezonul de iarnă IATA 2021-2022 comparativ cu sezonul de iarnă IATA 2019-2020 și ambii deținători de sloturi orare următori ca mărime (Ryanair și easyJet) au reușit preliminar să își mărească numărul de sloturi orare pentru sezonul de vară IATA 2022 comparativ cu sezonul de vară IATA 2019 <sup>(26)</sup>. Mai precis, informațiile prezentate de Portugalia arată că sloturile orare deținute de TAP Air Portugal ar reprezenta [45-55] % din capacitatea totală a aeroportului din Lisabona în sezonul de vară IATA 2022 și în următoarele sezoane IATA, comparativ cu cotele de [10-20] % și [5-10] % deținute de Ryanair și, respectiv, easyJet. În plus, TAP Air Portugal ar urma să utilizeze de departe cea mai mare flotă de pe aeroportul din Lisabona, având [90-100] de aeronave pe tot parcursul perioadei de restructurare. Conform estimărilor Portugaliei, Ryanair ar urma să își stabilească baza pe aeroportul din Lisabona pentru șapte aeronave, iar easyJet, pentru cinci aeronave <sup>(27)</sup>.

<sup>(24)</sup> În conformitate cu practica decizională a Comisiei, se consideră că deținerea de către un transportator aerian de sloturi orare pe un aeroport și constrângerile legate de capacitate ale aeroportului oferă măsura capacității transportatorului aerian de a concura pe piața transportului aerian de pasageri către sau dinspre aeroportul respectiv [a se vedea, de exemplu, considerentul 209 din Decizia C(2021) 2488 final a Comisiei din 5 aprilie 2021 în cazul SA.59913 (JO C 240, 18.6.2021, p. 1); considerentul 178 din Decizia C(2020) 4372 final a Comisiei din 25 iunie 2020 în cazul SA.57153 (JO C 397, 20.11.2020, p. 1)].

<sup>(25)</sup> De exemplu, numărul de aeronave care își au baza pe aeroportul din Lisabona este doar cu puțin redus în comparație cu situația anterioară restructurării. În sezonul de vară IATA 2019, TAP Air Portugal a deținut o flotă medie de aproximativ [90-100] de aeronave care își aveau baza pe aeroportul din Lisabona și de [5-15] aeronave care își aveau baza pe aeroportul din Porto. Pentru sezonul de vară IATA 2022, media sezonieră ar fi de aproximativ [90-100] de aeronave cu baza pe aeroportul din Lisabona și de [0-10] aeronave cu baza pe aeroportul din Porto. Pentru anii 2023-2025, TAP Air Portugal preconizează adăugarea unui număr mic de aeronave în comparație cu 2022. Defalcarea între flota cu baza pe aeroportul din Lisabona și flota cu baza pe aeroportul din Porto rezultă din alocarea numărului de aeronave pe baza alocării timpului de zbor pentru operațiunile de la Lisabona sau Porto. Toate aeronavele TAP Air Portugal își au în mod oficial baza pe aeroportul din Lisabona, deși nu toate zborurile sunt operate spre sau dinspre acest aeroport. Activitatea de la Porto este asigurată prin rotație cu aeronave cu baza la Lisabona, inclusiv cu rămânere peste noapte. TAP Air Portugal nu alocă aeronave niciunui alt aeroport pe care operează.

<sup>(26)</sup> Comunicarea Portugaliei din 16 noiembrie 2021.

<sup>(27)</sup> Comunicarea Portugaliei din 8 noiembrie 2021.

- (b) În al doilea rând, din cauza redresării relativ puternice, deși fragile, a cererii în rândul pasagerilor, se preconizează că aeroportul din Lisabona va reveni în timpul perioadei de restructurare la nivelul ridicat de congestiune [90-100] % la care ajunsese înainte de pandemia de COVID-19, în urma unei etape de creștere rapidă a TAP Air Portugal și a transportatorilor low cost. În consecință, pe parcursul întregii perioade de restructurare, se preconizează că constrângerile severe legate de capacitate ale aeroportului din Lisabona, cauzate în special de existența unei singure piste, vor acționa ca o barieră la intrare sau la extindere pentru concurenții TAP Air Portugal, o parte din cererea acestora de acces la serviciile de infrastructură aeroportuară pe aeroportul din Lisabona nefiind satisfăcută.

#### 2.4.1.3. Reducerea costurilor

- (33) TAP Air Portugal are în vedere reducerea costurilor de funcționare în cursul planului de restructurare cu ajutorul a trei pârghii.
- (34) Prima este renegocierea contractelor cu furnizorii de aeronave și cu locatorii. Cu furnizorii săi, TAP Air Portugal a convenit [...] perioada [...], astfel cum a fost stabilită în contractul inițial, la [...], ceea ce a condus la amânarea unor cheltuieli de capital în valoare de [...] miliarde EUR până la sfârșitul planului de restructurare. În plus, TAP Air Portugal a obținut economii în numerar de [...] milioane EUR prin renegocieri cu locatorii și de [...] milioane EUR din încasări în numerar din vânzarea și închirierea aeronavelor.
- (35) A doua pârghie pentru reducerea costurilor de funcționare este un set de măsuri de reducere a costurilor cu terții. În primul rând, TAP Air Portugal preconizează economii de [...] milioane EUR în ceea ce privește costurile cu combustibilul pe perioada planului de afaceri (din care [...] milioane EUR în [...]) prin exploatarea unor aeronave mai noi, mai eficiente din punct de vedere energetic, printr-o mai bună corelare a aeronavelor cu rutele și prin implementarea unui software de optimizare a consumului de combustibil. În al doilea rând, TAP intenționează să realizeze economii de costuri de [...] milioane EUR pe an până în [...]. [...]. În al treilea rând, planul de restructurare prevede economii anuale de costuri în valoare de [...] milioane EUR prin renegocierea contractelor cu furnizorii de anumite servicii, [...].
- (36) A treia pârghie care ar determina reducerea preconizată a costurilor de funcționare ale TAP Air Portugal este reducerea costurilor forței de muncă; conform previziunilor TAP Air Portugal, aceasta va genera anual economii în valoare de [...] milioane EUR, totalizând aproximativ [...] miliarde EUR pe durata planului de restructurare. Pentru a realiza aceste economii de costuri, TAP Air Portugal a luat următoarele măsuri:
- (a) reducerea numărului de angajați [în echivalent normă întreagă (ENI)] cu 1 200 în 2020 și la începutul anului 2021, în principal prin nereînnoirea contractelor de muncă temporare, numărul urmând să scadă apoi cu încă 2 000 de angajați în 2021;
- (b) în plus, măsuri de reducere a salariilor, de suspendare a creșterilor salariale automate, de suspendare a clauzelor contractelor colective de muncă în vederea creșterii productivității și a reducerii costurilor forței de muncă până în 2024, care sunt aplicabile întregului personal prin „acordurile de urgență” încheiate cu sindicatele, după cum urmează:
- (i) o reducere transversală de 25 % la un salariu fix de peste 1 330 EUR între 2021 și 2023 și de 20 % în 2024 (această reducere este majorată până la 50 % în 2021 și redusă treptat până la 35 % în 2024 pentru piloți); echipajele de cabină și mecanicii M&E dintr-un anumit sindicat au acceptat, de asemenea, o reducere cu 15 % a programului de lucru în 2021, care ar scădea treptat până la 5 % în 2023, astfel încât să permită finanțarea a 750 ENI, în locul reducerii acestora;
- (ii) suspendarea creșterilor salariale automate și a majorărilor automate, precum și a mai multor componente ale remunerațiilor; și
- (iii) reducerea numărului de membri ai echipajului de cabină din fiecare avion la componența minimă a echipajelor de cabină prevăzută de fabricanții aeronavelor.
- (c) În cadrul acordurilor de urgență, TAP Air Portugal a obținut angajamentul mai multor sindicate în vederea atingerii obiectivelor pentru 2025 referitoare la costurile forței de muncă. Aceste obiective vor fi atinse fie prin semnarea de noi contracte colective de muncă (CCM), fie, în caz de eșec al negocierilor, prin declanșarea rezilierii actualelor CCM și prin orientarea normelor de muncă către dreptul general al muncii, care este considerabil mai puțin restrictiv decât CCM actuale. [...].

#### 2.4.1.4. Creșterea veniturilor

- (37) TAP Air Portugal preconizează că veniturile sale vor crește cu aproximativ [...] milioane EUR pe an în regim permanent, adică la finalizarea planului de restructurare, dar ia în considerare doar [...] milioane EUR (pe an, în regim permanent) în planul de restructurare. Creșterea veniturilor va avea loc în principal [...].

#### 2.4.2. Prezentare generală a costurilor de restructurare și a surselor de finanțare

- (38) Conform planului de restructurare, punerea în aplicare a măsurilor de restructurare va genera costuri nete de restructurare care nu sunt acoperite de reducerile preconizate ale costurilor de funcționare legate de personal sau de alte venituri, estimate la [...] miliarde EUR până în 2025. În special, cea mai mare parte a costurilor de restructurare, în valoare de [...] miliarde EUR, se datorează deficitului de acoperire a costurilor pentru perioada respectivă, care trebuie acoperit pentru activitatea TAP SGPS pentru a nu risca o neîndeplinire a obligațiilor sau incapacitatea de a-și menține licența de operare. Restul costurilor de restructurare sunt atribuite rambursării datoriilor în valoare de până la [...] milioane EUR, achiziționării de aeronave noi până la suma de [...] milioane EUR și acordării de indemnizații de muncă pentru personal în valoare de [...] milioane EUR. Costurile de restructurare nu includ ajutorul notificat anterior prezentei decizii drept compensare a pagubelor suferite de TAP Air Portugal ca urmare a unui eveniment extraordinar rezultat din restricțiile publice asupra transportului aerian în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, astfel cum se prevede în deciziile relevante ale Comisiei <sup>(28)</sup>.
- (39) Potrivit Portugaliei, din cauza înrăutățirii situației financiare și a impactului grav al epidemiei de COVID-19 în sector și în economie, TAP SGPS nu este în prezent în măsură să [...] fără sprijin din partea statului. Cu toate acestea, TAP Air Portugal și-a asigurat o sumă de [...] milioane EUR [...], garantată la [...] % de Republica Portugheză, în timp ce restul de [...] % urmează să fie colateralizat de TAP Air Portugal, [...]. Portugalia consideră că punerea în aplicare a unor măsuri substanțiale de consolidare a capitalului propriu ar trebui să permită TAP SGPS să aibă acces la piețele de capital începând cu [...], pentru a obține fonduri suplimentare de la investitori privați.
- (40) După intrarea în vigoare a finanțării garantate de stat în valoare de [...] milioane EUR și a majorării de capital, începând cu [...] TAP Air Portugal ar urma să obțină o finanțare fără garanție publică în valoare de cel puțin [...] milioane EUR [...]. Accesul la finanțarea de pe piața privată elimină necesitatea unei rezerve suplimentare de lichidități sub forma unei finanțări sub formă de împrumuturi în baza garanției de stat de până la [...] milioane EUR, care a fost inclusă în notificarea inițială a ajutorului de restructurare ca rezervă pentru situații neprevăzute.
- (41) Finanțarea totală din partea statului, astfel cum a fost revizuită la 16 noiembrie 2021, include măsuri de capital sau de cvasicapital, care urmează să fie puse în aplicare după cum urmează:
- (a) un împrumut pentru salvare în valoare de 1,2 miliarde EUR care urmează să fie convertit în capital propriu la aceeași valoare nominală, la care se adaugă dobânda acumulată, de aproximativ [...] milioane EUR în 2021;
- (b) [...] milioane EUR pentru partea de [...] % din împrumutul de [...] milioane EUR, care este garantată de stat la [...] % și care urmează să fie acordată până la sfârșitul anului [...] și rambursată în [...] prin intermediul unei injecții de capital din partea statului. Împrumutul va avea o rată a dobânzii în conformitate cu condițiile pieței aplicabile la momentul acordării (...), dar nu va depăși rata de referință stabilită în temeiul Comunicării Comisiei privind ratele de referință <sup>(29)</sup>;
- (c) injecție directă de capital de [...] milioane EUR, care urmează să fie efectuată de stat în [...].

<sup>(28)</sup> Deciziile Comisiei din 23 aprilie 2021 în cazul SA.62304 (2021/N) – Portugalia COVID 19: Compensații acordate pentru TAP Portugalia (JO C 240, 18.6.2021, p. 1) din 21 decembrie 2021, în cazul SA.63402 (2021/N) – COVID-19: Compensații acordate TAP II – nepublicată încă – și în cazul SA.100121 (2021/N), COVID-19: Compensații acordate TAP III. Sumele acordate drept compensație pentru TAP Air Portugal sunt venituri care, la fel ca veniturile din exploatare, reduc costurile restante care nu pot fi acoperite de veniturile din exploatare anterioare și actuale sau de contribuțiile proprii ale beneficiarului ajutorului de restructurare sau, de exemplu, ale creditorilor sau furnizorilor.

<sup>(29)</sup> Comunicare a Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont (JO C 14, 19.1.2008, p. 6).



- (42) Portugalia a informat că va finanța măsurile direct de la bugetul statului <sup>(30)</sup>, ceea ce necesită actele de punere în aplicare necesare, inclusiv aprobarea de către societate a modificărilor aduse capitalului social și a acordurilor de împrumut și de garantare care urmează să fie încheiate.
- (43) Contribuția proprie a TAP SGPS și a diferiților săi contribuitori la costurile de restructurare va fi de aproximativ [...] miliarde EUR, repartizată pe perioada 2020-2025, și va integra următoarele măsuri:
- (a) plata indemnizațiilor de restructurare a forței de muncă – [...] milioane EUR ([...] milioane EUR [...]);
  - (b) contribuții ale terților sau eficiență din punctul de vedere al costurilor în valoare totală de [...] milioane EUR, din care [...] milioane EUR deja puse în aplicare în 2021 și [...] milioane EUR care provin din contracte în curs, cuprinzând:
    - (i) [...] milioane EUR aferente serviciilor aeroportuare, serviciilor de catering și serviciilor la bord ca urmare a renegocierii contractelor (constând în noi cereri de propuneri) pentru serviciile de catering în stațiile externe, a renegocierilor cu furnizorii pentru serviciile de catering pe aeroportul din Lisabona, a renegocierii serviciului de mâncare și băutură la bord, a renegocierii serviciilor de curățenie, de vânzării de bilete și a altor servicii aeroportuare);
    - (ii) [...] milioane EUR aferente flotei și monitorizării și evaluării, constând în renegocierea echipamentelor furnizate de cumpărător, a materialelor și a reducerilor);
    - (iii) [...] milioane EUR aferente serviciilor corporative și bunurilor imobile (constând în renegocierea taxelor de parcare și a comisioanelor de mass-media, publicitate și asistență juridică etc.);
    - (iv) [...] milioane EUR aferente tehnologiei informației (constând în renegocierea licențelor, platforme de comunicare, sprijin externalizat etc.) și
    - (v) [...] milioane EUR aferente cazării echipajului și combustibilului (constând în renegocierea transportului și a cazării în stațiile externe);
  - (c) contracte de închiriere de aeronave noi în valoare de cel puțin [...] milioane EUR deja angajate, [...];
  - (d) alte contribuții legate de eliminarea treptată a activelor și de renegocieri cu producătorii de echipamente originale, în valoare totală de aproximativ [...] milioane EUR, defalcată după cum urmează:
    - (i) [...] milioane EUR, [...] milioane EUR;
    - (ii) [...] milioane EUR [...];
    - (iii) [...] milioane EUR [...];
  - (e) finanțări noi în valoare de [...] milioane EUR obținute de la [...] sau puse la dispoziție de [...], și anume:
    - (i) împrumut în valoare de [...] milioane EUR negarantat de stat și colateralizat de TAP Air Portugal din împrumutul de [...] milioane EUR și
    - (ii) datorie nouă în valoare de [...] milioane EUR, cu un rating de [...] milioane EUR [...]; această datorie nouă depinde de nevoile de lichidități care ar putea apărea și, în fapt, înlocuiește lichiditatea contingentă notificată inițial, garantată de stat, în valoare de [...] milioane EUR, care nu mai este considerată a fi acordată ca fiind ajutor de restructurare <sup>(31)</sup>;
  - (f) plata provizioanelor pentru cheltuieli neprevăzute asociate cesionării filialei [...] [...] milioane EUR ([...] % [...], [...] % [...] % [...]), [...] <sup>(32)</sup>;
  - (g) amânări la rambursarea a [...] milioane EUR reprezentând valoarea nominală restantă a două emisiuni de obligațiuni (considerentul 23) și a împrumuturilor sindicalizate care rezultă din renunțarea la convențiile referitoare la obligațiunile și împrumuturile respective; creditorii existenți au renunțat la dreptul lor la rambursare de către beneficiar [...] ([...] milioane EUR, [...] milioane EUR [...] milioane EUR [...] milioane EUR); [...].
- (44) În comunicările sale din 10 iunie și 16 noiembrie 2021, Portugalia remarcă faptul că toate aceste măsuri cu contribuție proprie sunt puse în aplicare sau sunt pe punctul de a fi puse în aplicare. Ele se bazează pe angajamente obligatorii deja convenite cu părțile respective, care au fost puse în aplicare cu instrucțiuni interne care trebuie executate. În ceea ce privește măsurile de restructurare a forței de muncă, economiile de costuri se bazează pe acorduri de urgență încheiate între TAP Air Portugal, societatea Portugalia și sindicatele lucrătorilor, după suspendarea contractelor colective de muncă care erau anterior în vigoare.

<sup>(30)</sup> Legile privind bugetul de stat aprobate în cursul anilor vizați de planul de restructurare. În cazul anului 2021, a se vedea articolul 166 din Legea nr. 75-B/2020 din 31 decembrie 2020, care aprobă bugetul de stat pentru 2021.

<sup>(31)</sup> [...].

<sup>(32)</sup> [...].

- (45) În ceea ce privește repartizarea sarcinilor, Portugalia informează că TAP SGPS are un capital social total de [...] milioane EUR, [...]. Pentru a asigura repartizarea corespunzătoare a sarcinilor de către acționarii beneficiarului, valoarea totală a capitalului social va fi redusă la [...] în conturile TAP SGPS. Înainte de această reducere, [...] în scopul absorbției pierderilor. Trebuie menționat că [...]. Ca urmare a reducerii capitalului și a absorbției pierderilor menționate mai sus, statul portughez, prin intermediul DGTF, va subscrie o majorare de capital de aproximativ [...] milioane EUR în TAP SGPS, devenind unicul acționar al TAP SGPS. În plus, TAP Air Portugal va fi un beneficiar direct al ajutorului prin intermediul unei reduceri de capital în scopul absorbției pierderilor, urmată de o injecție de capital. Prima măsură de ajutor de conversie în capital propriu a împrumutului de salvare existent în valoare de 1,2 miliarde EUR va fi executată numai după absorbția pierderilor și reducerea capitalului.
- (46) În notificarea din 10 iunie 2021, actualizată la 16 noiembrie 2021, Portugalia recunoaște că valoarea contribuției proprii este mai mică de 50 % din costurile de restructurare estimate. În această privință, Portugalia subliniază că, în circumstanțele actuale, având în vedere perspectivele incerte ale sectorului transportului aerian, puternic afectat de efectele directe și indirecte ale epidemiei de COVID-19, beneficiarul este [...]. Portugalia informează că [...]. Cu toate acestea, piețele de finanțare a datoriilor au fost în mare parte închise pentru companiile aeriene în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19, instituțiile financiare reducându-și drastic, în general, limitele de credit pentru sectorul transportului aerian.
- (47) Portugalia subliniază domeniul de aplicare al măsurilor de reducere a costurilor suportate de părțile interesate ale beneficiarului și susține că aceste măsuri reprezintă surse reale și actuale de contribuție proprie la planul de restructurare, având în vedere că sunt eficace și durabile. În concluzie, potrivit Portugaliei, nivelul contribuției proprii este semnificativ, deoarece corespunde nivelului maxim pe care beneficiarul este în măsură să și-l asume în circumstanțele specifice legate de pandemia de COVID-19.

#### 2.4.3. Nevoile în materie de solvabilitate și lichiditate: restabilirea potențială a viabilității

- (48) În scenariul de referință al planului de restructurare, astfel cum a fost notificat la 10 iunie 2021 și modificat la 16 noiembrie 2021, Portugalia a furnizat previziuni financiare care se referă la activitățile principale de aviație ale TAP Air Portugal (care vor include societatea Portugalia), descrise în secțiunea 2.4.1.1. Aceste previziuni arată [...]. La sfârșitul planului de restructurare, în 2025, TAP Air Portugal preconizează că va atinge o rentabilitate a capitalurilor proprii (ROE) de [...] % și o rentabilitate a capitalului angajat (ROCE) de [...] %.
- (49) În ceea ce privește previziunile referitoare la lichidități, TAP Air Portugal preconizează că va [...]. Previziunile financiare arată, de asemenea, raportul între active și capitaluri și raportul între datorii și capitaluri [...] și atingerea unui nivel de [...] % și, respectiv, [...] % în 2025. În cele din urmă, previziunile referitoare la ponderea datoriei nete în EBITDA au scăzut treptat de la [...] în 2022 la [...] în 2025.

**Tabelul 1**

*Previziunile financiare ale planului de restructurare, astfel cum a fost notificat la 10 iunie 2021 (scenariul de referință)*

Milioane EUR	Perioada de restructurare					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Venituri</b>	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>EBIT</b>	(965)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Venit net</b>	(1 230)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Datorie netă</b>	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Flux de lichidități din activități de exploatare</b>	(244)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Capital propriu</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

*Sursa: informații despre societate. Toate datele se referă la TAP Air Portugal (inclusiv societatea Portugalia)*

- (50) Restabilirea viabilității TAP Air Portugal depinde de reducerea costurilor, deoarece previziunile referitoare la venituri sunt legate de redresarea traficului aerian. Reducerile de costuri rezultă din măsurile de restructurare descrise în secțiunile 2.4.1.1-2.4.1.3, prin care TAP Air Portugal preconizează că va reduce CASK de la [...] eurocenți în 2019 la [...] eurocenți în 2025. Acest nivel CASK de [...] eurocenți este în principal rezultatul măsurilor de restructurare care afectează cele mai importante elemente de cost ale TAP Air Portugal din 2019, și anume combustibilul ([...] eurocenți în 2019) și forța de muncă ([...] eurocenți în 2019). În ceea ce privește combustibilul, TAP Air Portugal preconizează economii de [...] eurocent/loc-kilometru disponibil, presupunând o rată de schimb și un preț al combustibilului în concordanță cu așteptările actuale ale pieței potrivit Bloomberg, ca urmare a achiziționării unor aeronave mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil, a unei corelări mai bune între aeronave și rute și a implementării unui software de optimizare a consumului de combustibil (secțiunea 2.4.1.3). În ceea ce privește forța de muncă, TAP Air Portugal preconizează că măsurile de reducere a numărului de ENI și renegocierea contractelor cu angajații (secțiunea 2.4.1.3) vor genera economii de [...] eurocent/loc-kilometru disponibil).
- (51) În ceea ce privește previziunile referitoare la venituri, majoritatea acestora provin din traficul aerian de pasageri, veniturile din servicii de întreținere, transport de mărfuri și poștă reprezentând aproximativ [...] % din veniturile totale în 2025. Pentru a estima veniturile din traficul aerian de pasageri, TAP Air Portugal presupune o tendință de redresare în conformitate cu prognozele de referință ale IATA (octombrie 2020) <sup>(33)</sup>, dar niveluri anuale ale traficului aerian mai scăzute. De exemplu, deși IATA estimează că traficul aerian va crește de la 49 % în 2021 la 109 % în 2025, în raport cu numărul de pasageri care au efectuat zboruri în 2019, TAP estimează [...] % în 2021 și [...] % în 2025. În plus, TAP Air Portugal presupune un randament de [...] eurocenți și un factor de încărcare de [...] % în 2025 cu o valoare mai mică ([...] eurocenți) și, respectiv, mai mare ([...] %) decât cea din 2019. În cele din urmă, TAP Air Portugal previzionează o creștere a veniturilor ca urmare a măsurilor legate de transportul de mărfuri și de activitățile auxiliare descrise în secțiunea 2.4.1.4. În ansamblu, luând în considerare toate sursele de venituri, TAP Air Portugal se așteaptă ca veniturile per CASK să scadă de la [...] eurocenți în 2019 la [...] eurocenți în 2025.
- (52) Planul de restructurare, astfel cum a fost notificat la 10 iunie 2021, prevedea un scenariu nefavorabil bazat pe o evoluție pesimistă a trei parametri: costul combustibilului, cererea și randamentul. Având în vedere variațiile negative ale parametrilor în scenariul nefavorabil, pentru fluxul de lichidități din activități de exploatare al TAP Air Portugal și pentru EBIT [...], ipoteza pesimistă modifică doar amploarea rezultatelor. Numai în scenariul cel mai nefavorabil, presupunând o evoluție negativă a tuturor celor trei parametri în cauză, [...].
- (53) În cele din urmă, Portugalia a furnizat, la 9 noiembrie 2021, o actualizare a previziunilor financiare ale planului de restructurare notificat. Această actualizare ia în considerare cele mai recente evoluții de pe piața aviației în raport cu previziunile notificate, în special îmbunătățirea perspectivelor de redresare a traficului <sup>(34)</sup> și creșterea prețurilor combustibilului de aviație, și presupune o creștere cu [...] % a costurilor de trafic pentru a reflecta dinamica recentă a inflației. Aceste ipoteze revizuite conduc la o creștere a veniturilor și a costurilor în comparație cu previziunile notificate. În ansamblu, EBIT [...], dar atinge [...], și anume [...] milioane EUR în loc de [...] milioane EUR în previziunile notificate. În același mod, venitul net devine pozitiv [...] ([...] [...] milioane EUR), [...] [...] milioane EUR. În [...], ROCE ar fi de [...], iar ROE ar fi de [...] % [...].

## 2.5. Constatările preliminare din decizia de inițiere a procedurii

- (54) Potrivit informațiilor furnizate de Portugalia în cadrul notificării din 10 iunie 2021, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat sprijinul de stat notificat, acordat în favoarea TAP SGPS, drept ajutor de stat legal în temeiul articolului 107 alineatul (1) și al articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Comisia a evaluat compatibilitatea ajutorului respectiv cu piața internă în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea și, constatând că mai multe condiții de compatibilitate prevăzute în orientările în cauză păreau, *prima facie*, a nu fi îndeplinite, a decis să inițieze o procedură oficială de investigare.
- (55) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că societatea TAP SGPS, desemnată ca beneficiar al ajutorului, era eligibilă pentru ajutor de restructurare, în special din cauza capitalului propriu negativ acumulat, care a crescut de la [...] milioane EUR la sfârșitul anului 2019 la [...] miliarde EUR în 2020. Comisia a constatat, de asemenea, că ajutorul de restructurare era necesar pentru ducerea la îndeplinire a planului de restructurare și că forma acestuia era adecvată pentru a aborda problemele întâmpinate în materie de lichiditate și solvabilitate.

<sup>(33)</sup> Date care arată redresarea cererii în traficul intern din Europa și dinspre Europa către America de Nord și de Sud, Africa Subsahariană și Africa de Nord. Sursa: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report* (Raport mondial de prognoză privind pasagerii transportului aerian), octombrie 2020.

<sup>(34)</sup> Date care arată redresarea cererii în traficul intern din Portugalia, dinspre Portugalia către Europa și dinspre Portugalia către America de Nord și de Sud și către Africa, în conformitate cu ponderile pasagerilor TAP din 2019. Sursa: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report* (Raport mondial de prognoză privind pasagerii transportului aerian), octombrie 2021.

- (56) Comisia a constatat că, pe baza unor ipoteze prudente, evaluarea profiturilor preconizate și a rentabilității capitalurilor proprii de aproximativ [...] % [...] până la sfârșitul perioadei de restructurare susținea argumentul Portugaliei potrivit căruia planul de restructurare ar asigura viabilitatea pe termen lung a beneficiarului și ar rămâne solid chiar și într-un scenariu nefavorabil. Fără intervenția statului, beneficiarul și, în consecință, TAP Air Portugal ar ieși în mod inevitabil de pe piață, cauzând dificultăți sociale, efecte colaterale negative pentru întreaga economie portugheză – care depinde în mare măsură de sectorul turismului – și o întrerupere a unui serviciu important care este dificil de produs.
- (57) Ulterior, Comisia și-a exprimat îndoiala, în primul rând cu privire la proporționalitatea ajutorului <sup>(35)</sup>, observând că majoritatea surselor de contribuție proprie proveneau din reduceri ale costurilor, respectiv doar din evitarea unor costuri, fără o nouă finanțare din partea unui investitor de pe piață sau a unui creditor, cu excepția noilor contracte de închiriere a aeronavelor care seseau în 2021. Comisia a observat că, în cel mai bun caz, contribuția proprie ar corespunde doar unei proporții de [...] % din costurile de restructurare; în schimb, nu era clar dacă reducerile costurilor forței de muncă, care reprezentau peste [...] % din contribuția proprie, erau admisibile. În ceea ce privește cerințele referitoare la repartizarea sarcinilor, Comisia a observat că nu a fost furnizată nicio justificare cu privire la motivul pentru care o eventuală reducere parțială a datoriei suportate de deținătorii de obligațiuni ale TAP SGPS nu ar fi, în principiu, realizabilă.
- (58) În al doilea rând, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la măsurile de limitare a denaturării concurenței <sup>(36)</sup>. Aceasta a arătat, în special, că: (i) era îndoielnic ca cesionările propuse ale anumitor active referitoare la activitățile generatoare de pierderi să poată fi considerate ca fiind soluții pentru denaturarea concurenței cauzată de ajutor și, în orice caz, ca cesionările propuse să fie suficiente pentru a remedia această denaturare, (ii) opinia autorităților portugheze, care au considerat cesionarea sloturilor orare ca fiind prematură și inutilă, nu a fost susținută de nicio analiză cantitativă care să arate că aceste cesionări ar pune într-adevăr în pericol restabilirea viabilității TAP Air Portugal, având în vedere poziția sa puternică în ceea ce privește sloturile orare pe aeroportul extrem de aglomerat din Lisabona, și (iii) deși capacitatea totală a flotei prognozată pentru 2025 era mai mică decât anterior restructurării, nu exista niciun element care să arate că nivelul capacității create prin achiziția de aeronave noi în cursul perioadei de restructurare nu era excesiv și că nu exista niciun angajament de a menține o capacitate redusă pe durata planului de restructurare.
- (59) În cele din urmă, Comisia a observat că planul durează mai mult de cinci ani, iar previziunile generează incertitudini cu privire la evoluția cererii până la sfârșitul anului 2025 în scenariu foarte dificil, care ar putea necesita un ajutor suplimentar <sup>(37)</sup>.

### 3. OBSERVAȚIILE PORTUGALIEI

- (60) Portugalia și-a prezentat observațiile cu privire la decizia de inițiere la 19 august 2021.
- (61) Ca observație inițială, Portugalia reamintește oprirea fără precedent și generalizată a traficului aerian cauzată de pandemia de COVID-19 și consecințele devastatoare și asimetrice pe care le-a avut asupra transportatorilor aerieni. Portugalia subliniază că, înainte de izbucnirea epidemiei, TAP Air Portugal realiza profit în mod de sine stătător și prezenta semne clare de stabilitate financiară. În cele din urmă, Portugalia observă că pandemia a amânat revizuirea Orientărilor privind salvarea și restructurarea, care urma să se realizeze până la 31 decembrie 2020. Deși Orientările privind salvarea și restructurarea nu sunt concepute pentru circumstanțe excepționale, cum ar fi pandemia de COVID-19, ele lasă loc pentru o aplicare mai flexibilă a normelor, în special în ceea ce privește nivelul de contribuție proprie care trebuie considerat a fi suficient de ridicat și adecvat. Potrivit Portugaliei, circumstanțele și provocările unice asociate cu pandemia de COVID-19 și impactul acesteia asupra modelului de afaceri al societății TAP justifică o abordare mai flexibilă în comparație cu precedentele convenționale de salvare și restructurare din acest sector. Contextul fără precedent al pandemiei de COVID-19 impune o astfel de aplicare flexibilă a normelor și principiilor privind salvarea și restructurarea.

#### 3.1. Previziuni financiare și restabilirea viabilității

- (62) Portugalia subliniază că previziunile din planul de restructurare se bazează pe ipoteze fiabile și prudente. Portugalia subliniază că, deși prognozele IATA depășesc deja nivelurile din 2019 până în 2024, previziunile privind cererea din scenariul de referință al planului nu recuperează nivelurile din 2019 până în [...]. În mod similar, traiectoria veniturilor TAP Air Portugal pornește de la un punct inferior în 2021 față de prognozele privind numărul pasagerilor, de exemplu în 2021 veniturile din traficul de pasageri sunt de [...] % din nivelurile din 2019, față de [...] % în ceea ce privește numărul de pasageri.

<sup>(35)</sup> A se vedea considerentele 83-88 din decizia de inițiere a procedurii.

<sup>(36)</sup> A se vedea considerentele 97-100 din decizia de inițiere a procedurii.

<sup>(37)</sup> A se vedea considerentele 74 și 75 din decizia de inițiere.

- (63) Portugalia subliniază flexibilitatea societății TAP Air Portugal în ceea ce privește utilizarea capacității. Societatea a reușit să își redistribuie capacitatea de a viza sursele de cerere, compensând călătoriile către/dinspre Brazilia printr-o redresare mai puternică a fluxurilor africane. De asemenea, aceasta a înlocuit în mod susținut aeronavele mai mari cu unele de dimensiuni mai mici atunci când s-au înregistrat factori de încărcare reduși și a reconfigurat aeronavele de pasageri pentru a transporta mărfuri etc. Această utilizare flexibilă a capacității și flexibilitatea în operare, împreună cu politici de control strict al costurilor, au condus la un consum de numerar mai mic decât se preconizase în planul de restructurare, în pofida scenariului bazat pe un nivel redus al cererii (de exemplu, nivelul EBIT al TAP Air Portugal în prima jumătate a anului 2021 a fost cu [...] milioane EUR mai ridicat decât cel prognozat în plan).
- (64) Portugalia observă că TAP Air Portugal și-a asumat o traiectorie a veniturilor pe loc-kilometru disponibil (RASK) sub nivelurile istorice ([...] eurocenți până în 2025 față de până la [...] eurocenți în 2018) și sub ceea ce a reușit să realizeze până în prezent (compensând volumul de pasageri mai mic în comparație cu planul de restructurare). Portugalia observă, de asemenea, că planul de restructurare nu a luat în considerare veniturile suplimentare de până la [...] milioane EUR provenind din îmbunătățiri ale proceselor/metodologiilor, modernizări ale principalelor sisteme/instrumente și inițiative suplimentare de reducere a costurilor (de exemplu, contracte de închiriere a flotei, amânări și runde de negocieri viitoare după aprobare) care au fost identificate după notificare.
- (65) În ceea ce privește durata perioadei de restructurare, Portugalia susține că multe dintre măsurile cuprinse în planul de restructurare au fost deja puse în aplicare începând din 2020, deși ajutorul pentru restructurare va fi acordat abia în ultimul trimestru al anului 2021. Prin urmare, durata intervenției statului, care este esențială pentru restabilirea viabilității societății TAP Air Portugal [...], va fi mai mică de cinci ani.

### 3.2. Proportionalitatea ajutorului de stat și limitarea acestuia la minimum

- (66) În comunicarea sa din 16 noiembrie 2021, Portugalia remarcă noi surse de contribuție proprie, nu mai insistă asupra considerării reducerii costurilor forței de muncă drept sursă de contribuție proprie, prezintă o nouă defalcare a costurilor de restructurare și observații privind măsurile de repartizare a sarcinilor.

#### 3.2.1. Noi surse de contribuție proprie

- (67) Portugalia a identificat următoarele noi surse suplimentare de contribuție proprie:
- (a) *Sprijin din partea furnizorilor de datorie existenți*: Portugalia observă că TAP Air Portugal a reușit să primească sprijinul furnizorilor de datorie existenți. Din cauza pandemiei de COVID-19 și a deteriorării ulterioare a nivelului EBITDAR, TAP Air Portugal a [...]. Cu toate acestea, societatea a reușit să obțină derogări, ceea ce a evitat declanșarea opțiunilor „put” și de rambursare anticipată. Potrivit Portugaliei, astfel de derogări reprezintă o formă de repartizare a sarcinilor și de contribuție proprie, începând cu [...] [considerentul 43 litera (g)].
- (b) *Noi finanțări din partea investitorilor și a pieței*: Portugalia observă că TAP Air Portugal a fost abordată de noi investitori potențiali interesați de o viitoare achiziție de acțiuni și a negociat noi finanțări [considerentul 43 litera (e)].
- (c) *Finanțare suplimentară pentru aeronave*: Portugalia prezintă dovezi care demonstrează noi angajamente pentru finanțarea contractelor de închiriere a aeronavelor, care ridică nivelul acestei finanțări de la [...] milioane EUR la un total de [...] milioane EUR [considerentul 43 litera (c)].

#### 3.2.2. Reducerile costurilor cu forța de muncă

- (68) În ceea ce privește reducerile costurilor cu forța de muncă cu privire la care Comisia și-a exprimat îndoiala, Portugalia a susținut, în esență, că acestea contribuie la reducerea la minimum a ajutorului și constituie contribuții efective, de durată și nereversibile din partea creditorilor beneficiarului. Portugalia insistă asupra faptului că, în conformitate cu legislația portugheză, lucrătorii constituie creditori privilegiați în raport cu angajatorii, deoarece creanțele lucrătorilor sunt lichidate înaintea oricăror alte creanțe garantate sau privilegiate. Prin urmare, reducerile costurilor cu forța de muncă propuse drept contribuție proprie, în valoare totală de [...] milioane EUR, includ astfel de creditări. În cele din urmă, Portugalia observă că TAP Air Portugal a realizat aceste reduceri de costuri prin negocieri și a solicitat lucrătorilor să renunțe la o parte din creanțele lor viitoare. Prin urmare, acestea sunt echivalente cu o anulare a datoriilor sau cu alte reduceri ale costurilor contractuale din partea partenerilor (de exemplu, furnizori/locatori de aeronave), atât în ceea ce privește participarea la efort, cât și ca semn de încredere în viabilitatea pe termen lung a beneficiarului.

- (69) Deși Portugalia a recunoscut că, în mod normal, contribuția proprie ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectele asupra situației solvabilității și lichidității beneficiarului și că reducerile de costuri nu constituie măsuri de consolidare a capitalului propriu, o contribuție proprie care nu are un efect comparabil cu ajutorul acordat poate fi totuși acceptată, având în vedere circumstanțele excepționale. În cele din urmă, în comunicarea sa din 16 noiembrie 2021, Portugalia nu a mai inclus reducerile costurilor cu forța de muncă printre sursele de contribuție proprie a beneficiarului la costurile de restructurare.

### 3.2.3. Defalcarea și sursele de finanțare a costurilor de restructurare

- (70) La 16 noiembrie 2021, Portugalia a prezentat o defalcare a costurilor de restructurare și calculul și raportul contribuției proprii, luând în considerare noile surse de contribuție proprie, care sunt prezentate după cum urmează.

**Tablelul 2**

*Defalcarea și sursele de finanțare ale costurilor de restructurare (milioane EUR rotunjite)*

Costuri de restructurare		Surse de finanțare	Milioane EUR	%
		<b>Contribuție proprie</b>		
Achiziționarea de aeronave noi	[...]	Indemnizații pentru forța de muncă	[...]	[...] %
Rambursarea datoriilor	[...]	Contracte renegociate cu părți terțe	[...]	[...] %
[...]	[...]	Închirierea de aeronave noi	[...]	[...] %
Forța de muncă (indemnizații)	[...]	Alte contribuții	[...]	[...] %
Pierderi din exploatare	[...]	Convenție privind obligațiunile și datoriile bancare (valoare de piață)	[...]	[...] %
		Lichidități temporare ([...] % negarantate)	[...]	[...] %
		Datorii bancară nouă	[...]	[...] %
		Cheltuieli neprevăzute M&E Brasil	[...]	[...] %
		<b>Ajutoare de stat</b>		
		Injecție de capital	[...]	[...] %
		Lichidități temporare ([...] % garanție)	[...]	[...] %
		Valoarea contribuției proprii	[...]	[...] %
		Valoarea ajutorului de restructurare	[...]	[...] %
		<b>TOTAL FINANȚARE</b>		
			[...]	

- (71) Portugalia observă că au fost deja acceptate contribuții mai mici de 50 % din costurile de restructurare în alte cazuri de ajutor de restructurare din sectorul aviației<sup>(38)</sup> și că pandemia de COVID-19 se califică drept circumstanță excepțională, lucru recunoscut de Comisie în Cadrul temporar privind COVID-19<sup>(39)</sup> („Cadrul temporar”). În consecință, Portugalia susține că nivelul revizuit al contribuției proprii este semnificativ în contextul special al incertitudinilor cu care se confruntă sectorul aviației din cauza pandemiei de COVID-19.

<sup>(38)</sup> Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.34191 – Presupun ajutor în favoarea Air Baltic (JO L 183, 10.7.2015, p. 1) și Decizia Comisiei din 27 iunie 2012 în cazul SA.33015 – Air Malta (JO L 301, 30.10.2012, p. 29).

<sup>(39)</sup> Comunicarea Comisiei „Cadrul temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19” C(2020) 1863 (JO C 91I, 20.3.2020, p. 1), astfel cum a fost modificată ultima dată prin Comunicarea Comisiei (Cea de a șasea modificare a Cadrului temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19 și modificarea anexei la Comunicarea Comisiei către statele membre privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul asigurării creditelor la export pe termen scurt) C(2021) 8442 final din 18 noiembrie 2021 (JO C 473, 24.11.2021, p. 1).

#### 3.2.4. Repartizarea sarcinilor

- (72) Portugalia reiterează faptul că repartizarea sarcinilor va fi asigurată la nivelul acționarilor TAP SGPS. Pierderile înregistrate de TAP SGPS au fost cuprinse integral în conturile consolidate din 2020 și corespund unei valori totale a capitalului propriu negativ de [...] milioane EUR. În urma aprobării planului de restructurare, suma totală de [...] milioane EUR [...] va fi redusă la [...] în conturile TAP SGPS. Înainte de aceasta, [...] în scopul absorbției pierderilor.
- (73) Portugalia explică, de asemenea, că, astfel cum se prevede în planul de restructurare, TAP SGPS va trebui să revină pe piețele de creditare cât mai curând posibil. Impactul impunerii pierderilor asupra creditorilor va afecta negativ orice încercare viitoare a societății TAP SGPS de a atrage fonduri din sectorul privat, chiar și pe bază de garanții. Aceasta va fi percepută de participanții la piața de credit ca o situație de neîndeplinire a obligațiilor, în fapt, ceea ce va determina retrogradarea imediată la categoria de credit cea mai slabă de către agențiile de rating. Acest lucru, la rândul său, ar determina băncile să evite eventuale tranzacții viitoare cu societatea. În cele din urmă, Portugalia observă că derogările de la anumite drepturi ale furnizorilor de datorie în temeiul acordurilor de împrumut/emisiilor de datorie relevante [considerentul 43 litera (g)] ar trebui să fie considerate o formă de repartizare a sarcinilor în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea.

#### 3.3. Măsurile de limitare a denaturării concurenței

- (74) În ceea ce privește cesionările de active, reducerea capacității sau prezența pe piață, în planul de restructurare, astfel cum a fost notificat la 10 iunie 2021, Portugalia a propus vânzarea participațiilor deținute de TAP SGPS în activități conexe, și anume în cadrul Groundforce, M&E Brasil și Cateringpor. Totuși, în ceea ce privește un potențial transfer de sloturi orare, Portugalia și-a exprimat inițial opinia că, în cazul societății TAP Air Portugal, un angajament de a renunța la sloturile orare de pe aeroportul din Lisabona ar fi prematur și, cel mai probabil, inutil pentru a asigura o concurență efectivă, implicând riscul de a compromite conectivitatea și modelul de nod al acestei societăți și de a pune în pericol restabilirea viabilității acesteia. De asemenea, Portugalia a susținut, a clarificat sau a detaliat în cursul procedurii oficiale de investigare măsurile menite să limiteze denaturarea concurenței, astfel încât măsurile propuse, în forma lor finală, sunt următoarele.

##### 3.3.1. Cesionarea participațiilor în activități integrate pe verticală cu transportul aerian

- (75) Portugalia susține că societatea Groundforce a fost profitabilă în trecut, înregistrând un venit net de [...] milioane EUR și venituri de [...] milioane EUR în 2019, dar a fost grav afectată de criza provocată de pandemia de COVID-19. Groundforce a pierdut venituri în valoare de [...] milioane EUR în 2020 comparativ cu 2019 și [...]. Din cauza acestor dificultăți, societatea a intrat într-o procedură de insolvență controlată, care va conduce, în cele din urmă, la restructurarea sau lichidarea societății. În acest context, Groundforce a atras deja interesul mai multor furnizori de servicii de handling la sol din Europa.
- (76) Cateringpor este o societate de catering creată în 1994. Este principalul furnizor de servicii de catering pentru TAP SGPS, care este și acționarul său majoritar (participație de 51 %) și principala sursă de venituri ([...] % din veniturile din 2019). Societatea a fost profitabilă în trecut, înregistrând un venit net de [...] milioane EUR și încasări nete de [...] milioane EUR în 2019. Cu toate acestea, ca și Groundforce, Cateringpor a avut de suferit în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19, care a condus la o reducere cu [...] % a meselor oferite și la o scădere a venitului net cu [...] milioane EUR comparativ cu 2019. Pentru a face față acestor dificultăți, Cateringpor a inițiat un proces de restructurare aflat în curs [...], la finalul căruia TAP SGPS intenționează să atingă [...] % [...]. Conform previziunilor, [...] milioane EUR [...].
- (77) M&E Brasil este un furnizor de servicii de întreținere, reparare și revizie înregistrat în Brazilia, al cărui acționar majoritar este TAP SGPS. M&E Brasil furnizează servicii de întreținere a aeronavelor de mari dimensiuni pentru TAP SGPS, activitate care a reprezentat [...] % din veniturile sale în 2019. [...] a fost [...], în pofida unui [...]. Criza provocată de pandemia de COVID-19 a exacerbat dificultățile societății, veniturile din 2020 (aproximativ [...] milioane EUR) scăzând la jumătate față de cele din 2019 ([...] milioane EUR) [...] ([...] milioane EUR [...], [...] milioane EUR [...]). [...] milioane EUR [...].
- (78) Întrucât cesionările menționate anterior vor reduce în mod semnificativ activitățile integrate pe verticală ale societății TAP Air Portugal, auxiliare transportului aerian, Portugalia consideră că acestea constituie o măsură admisibilă de limitare a denaturării concurenței în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea.

### 3.3.2. Reducerea și înghețarea flotei de aeronave

- (79) Planul de restructurare are în vedere și o reducere a capacității, ca urmare a redimensionării flotei, a raționalizării rețelei și a adaptării la reducerea cererii. TAP Air Portugal a realizat deja o reducere a flotei de la 108 la [90-100] de aeronave până în februarie 2021. Portugalia se angajează ca, pe perioada planului de restructurare și până în 2025 inclusiv, flota TAP Air Portugal să nu depășească [90-100] de aeronave.

### 3.3.3. Eliberarea de sloturi orare

- (80) Având în vedere, în special, faptul că TAP Air Portugal deține un număr mare de sloturi orare la baza sa foarte aglomerată de la Lisabona (considerentul 32) <sup>(40)</sup>, Comisia consideră că, în sensul prezentei decizii, TAP Air Portugal va deține o poziție semnificativă pe piață pentru furnizarea de servicii de transport aerian de pasageri pe aeroportul din Lisabona după restructurare.
- (81) În acest sens, Portugalia a prezentat la 3 decembrie 2021 un angajament structural suplimentar de a limita și mai mult efectele de denaturare ale ajutorului asupra concurenței pentru furnizarea de servicii de transport aerian de pasageri pe rutele spre sau dinspre aeroportul din Lisabona, unde se așteaptă ca TAP Air Portugal să își mențină o poziție semnificativă pe piață după restructurare.
- (82) Mai precis, Portugalia s-a angajat ca TAP Air Portugal să transfere un pachet de sloturi orare de până la 18 sloturi zilnice (iarna și vara) unui alt transportator aerian (un concurent existent sau potențial) pentru a-i permite să își stabilească o nouă bază <sup>(41)</sup> sau să își extindă baza existentă pe aeroportul din Lisabona („beneficiarul măsurilor corective”) <sup>(42)</sup>.
- (83) Sloturile orare puse la dispoziția beneficiarului măsurilor corective de către TAP Air Portugal în momentul semnării contractului de transfer de sloturi orare vor corespunde orelor de sloturi solicitate de beneficiar +/- 20 de minute pentru zborurile pe distanțe scurte și +/- 60 de minute pentru zborurile pe distanțe lungi. În cazul în care TAP Air Portugal nu dispune de sloturi orare în intervalul de timp relevant, TAP Air Portugal s-ar oferi să transfere sloturile orare cele mai apropiate în timp de cererea beneficiarului măsurilor corective.
- (84) Cu titlu de excepție, TAP Air Portugal nu ar fi obligată să transfere:
- (a) mai mult de un slot orar înainte de ora 08.00 (ora locală) pentru fiecare aeronavă a cărei bază a fost stabilită de beneficiarul măsurilor corective la aeroportul din Lisabona prin utilizarea sloturilor orare corective;
  - (b) mai mult de jumătate din totalul sloturilor orare corective înainte de ora 12.00 (ora locală); și
  - (c) mai multe sloturi orare înainte de ora 20.00 (ora locală) decât totalul sloturilor orare corective minus un slot orar pentru fiecare aeronavă a cărei bază a fost stabilită de beneficiarul măsurilor corective pe aeroportul din Lisabona prin utilizarea sloturilor orare corective pentru operarea zborurilor pe distanțe scurte.
- (85) În cazul în care se solicită mai mult de un slot orar înainte de ora 08.00 (ora locală) pentru fiecare aeronavă cu baza pe aeroportul din Lisabona, mai mult de jumătate din totalul sloturilor orare corective înainte de ora 12.00 (ora locală) sau mai multe sloturi orare înainte de ora 20.00 (ora locală) decât totalul sloturilor orare corective minus un slot orar pentru fiecare aeronavă a cărei bază a fost stabilită de beneficiarul măsurilor corective pe aeroportul din Lisabona prin utilizarea sloturilor orare corective pentru operarea zborurilor pe distanțe scurte, TAP Air Portugal va oferi beneficiarului măsurilor corective următorul cel mai apropiat slot orar după ora 8.00 (ora locală), după ora 12.00 (ora locală) și, respectiv, după ora 20.00 (ora locală).
- (86) Intervalele sloturilor orare de sosire și de plecare ar trebui să permită o rotație rezonabilă a aeronavelor de către beneficiarul măsurilor corective, în măsura în care acest lucru este posibil, ținând seama de modelul de afaceri al potențialului beneficiar eligibil al măsurilor corective și de constrângerile legate de utilizarea aeronavelor.
- (87) Portugalia s-a angajat ca TAP Air Portugal să nu reachiziționeze sloturile orare cesionate de la beneficiarul măsurilor corective.

<sup>(40)</sup> Această combinație de factori (deținerea unui număr mare de sloturi orare pe un aeroport foarte aglomerat utilizat ca bază) nu se regăsește la niciun alt aeroport din UE către care sau de la care TAP Air Portugal furnizează servicii de transport aerian de pasageri.

<sup>(41)</sup> Existența unei baze la un aeroport înseamnă că aeronavele sunt parcate peste noapte în acel aeroport și că aeronavele respective sunt utilizate pentru a opera mai multe rute de pe aeroportul în cauză. Aceasta înseamnă că, pentru zborurile pe distanțe scurte, prima mișcare a aeronavei în fiecare zi este o plecare de pe aeroportul din Lisabona, iar ultima mișcare este o sosire pe aeroportul din Lisabona.

<sup>(42)</sup> Astfel cum se explică în considerentul 88, potențialii beneficiari ai măsurilor corective trebuie să se angajeze să își stabilească pe aeroportul din Lisabona baza pentru aeronavele care utilizează sloturile orare transferate de la TAP Air Portugal. Cerința de stabilire a unei baze noi sau de extindere a bazei existente pe aeroportul din Lisabona prin utilizarea sloturilor orare corective este justificată de gradul relativ de presiune concurențială exercitată asupra transportatorilor tradiționali de către transportatorii care își au sau nu baza pe aeroportul în cauză.



- (88) Pentru a fi eligibil, un potențial beneficiar al măsurilor corective trebuie:
- (a) să fie un transportator aerian titular al unei licențe de operare eliberate de un stat membru al UE/SEE;
  - (b) să fie independent de TAP Air Portugal și să nu aibă nicio legătură cu aceasta;
  - (c) să nu facă obiectul unor măsuri corective în materie de concurență care au beneficiat de un instrument de recapitalizare în contextul pandemiei de COVID-19 în valoare de peste 250 de milioane EUR;
  - (d) să se angajeze să opereze numărul de aeronave cu baza pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective până la sfârșitul planului de restructurare. Potențialii beneficiari ai măsurilor corective indică în propunerile lor numărul de aeronave a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective <sup>(43)</sup>. În scopul angajamentului de a stabili baza unor aeronave pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective, un potențial beneficiar al măsurilor corective trebuie să se angajeze să respecte legislația UE și pe cea națională aplicabilă în domeniul muncii, astfel cum este interpretată ca fiind relevantă de către instanțele UE <sup>(44)</sup>.
- (89) Beneficiarul măsurilor corective va fi aprobat de Comisie în urma unei proceduri de selecție transparente și nediscriminatorii (cerere de propuneri).
- (90) Comisia va fi asistată de un mandatar însărcinat cu monitorizarea, care va fi numit în mod direct după adoptarea prezentei decizii.
- (91) Cererea de propuneri va fi publicată de mandatarul însărcinat cu monitorizarea cu suficient timp înainte de începerea procedurii generale de alocare a sloturilor orare pentru fiecare sezon IATA până la aprobarea de către Comisie a unui beneficiar al măsurilor corective și va beneficia de o publicitate adecvată.
- (92) Comisia, asistată de mandatarul însărcinat cu monitorizarea, va evalua propunerile primite. Aceasta poate respinge propunerile în cazul în care nu sunt credibile din punct de vedere economic sau operațional sau din perspectiva legislației UE în materie de concurență.
- (93) În cazul unor propuneri concurente, Comisia va acorda prioritate, în ordine descrescătoare, potențialilor beneficiari ai măsurilor corective care, în special: (i) vor furniza cea mai mare capacitate de locuri în aeronavele a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective, de la începutul activității și până la sfârșitul planului de restructurare și (ii) vor deservei cel mai mare număr de destinații prin zboruri directe operate cu aeronavele a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective, de la începutul activității și până la sfârșitul planului de restructurare (conectivitate directă, fără a lua în considerare frecvențele).
- (94) În cazul în care, în urma evaluării celor două criterii, se acordă un punctaj identic sau similar mai multor propuneri (oferte egale), Comisia va acorda prioritate propunerii clasate pe primul loc de TAP Air Portugal (care poate utiliza oricare dintre criteriile la alegerea sa, cu condiția ca acestea să fie transparente).
- (95) La scurt timp după decizia de evaluare a Comisiei, TAP Air Portugal va încheia un contract de transfer de sloturi orare, care va fi revizuit de mandatarul însărcinat cu monitorizarea și aprobat de Comisie, cu primul clasat dintre potențialii beneficiari ai măsurilor corective care a confirmat că intenționează să stabilească o bază sau să își extindă baza de pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective.
- (96) Sloturile orare vor fi transferate gratuit de către TAP Air Portugal beneficiarului măsurilor corective, în conformitate cu articolul 8b din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului <sup>(45)</sup> („Regulamentul privind sloturile orare”).

<sup>(43)</sup> Comisia va evalua credibilitatea operațională și financiară a propunerilor prezentate de potențialii beneficiari ai măsurilor corective, inclusiv a planului de afaceri pentru operarea aeronavelor a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective. Pentru a fi aprobat, un potențial beneficiar al măsurilor corective va trebui să demonstreze credibilitatea operațională și financiară a planului de afaceri pentru noua bază sau pentru extinderea bazei de la Lisabona. Cu toate acestea, pentru a evita orice îndoială, angajamentul de a opera numărul de aeronave a căror bază este stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective nu este o condiție pentru transferul efectiv al acestora sau pentru utilizarea impusă beneficiarului măsurilor corective după aprobarea acestuia. Cu alte cuvinte, din momentul în care beneficiarul măsurilor corective este aprobat, sloturile orare corective sunt transferate necondiționat, iar beneficiarul le poate utiliza în mod liber.

<sup>(44)</sup> A se vedea, de exemplu, Nogueira, cauzele conexe C-168/16 și C-169/16, EU:C:2017:688.

<sup>(45)</sup> Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1). În conformitate cu articolul 8b din acesta, „[d]reptul la o serie de sloturi menționat în articolul 8 alineatul (2) nu generează nici o cerere de compensații în legătură cu orice limitare, restricție sau eliminare a acestora impuse în temeiul dreptului comunitar, în special la aplicarea normelor din tratatul referitor la transportul aerian. Prezentul regulament nu aduce atingere competențelor autorităților publice de a solicita transferul sloturilor între operatorii de transport aerian și de a indica modalitatea de alocare a acestora în temeiul dreptului intern privind concurența sau al articolelor 81 sau 82 din tratat sau al Regulamentului (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul concentrărilor între întreprinderi. Transferurile menționate pot să aibă loc doar fără compensații financiare.”

- (97) Sloturile orare vor fi oferite pentru transfer până la sfârșitul perioadei de restructurare (sfârșitul anului 2025, a se vedea considerentul 27). Indiferent de circumstanțe, nu va fi organizată nicio cerere de propuneri după încheierea perioadei de restructurare.

#### 3.3.4. Interzicerea achizițiilor și a publicității

- (98) În plus față de cesionarea activelor și măsurile de reducere a capacității și a prezenței pe piață, Portugalia a prezentat angajamentele conform cărora beneficiarul (i) nu va achiziționa acțiuni în cadrul vreunei societăți în cursul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care acest lucru este indispensabil pentru asigurarea viabilității sale pe termen lung și sub rezerva aprobării de către Comisie, și (ii) nu va face publicitate sprijinului de stat ca avantaj concurențial atunci când își comercializează produsele și serviciile.

### 4. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

- (99) Părțile terțe au trimis 39 de răspunsuri la invitația de a prezenta observații în termenul stabilit, până la 6 septembrie 2021. Alte patru comunicări au fost transmise după expirarea termenului. Printre observațiile prezentate la timp s-au numărat observații de fond din partea a doi concurenți direcți – Ryanair și euroAtlantic Airways (EAA) – și din partea unor parteneri de afaceri, cum ar fi agenții de turism, agenții de turism organizatoare sau asociații ale acestora (13), mari grupuri hoteliere (1), agenții de vânzare de bilete (2), furnizori (1), administratori ai aeroporturilor/agenții de control al traficului (2). Alte comunicări au fost transmise de organisme guvernamentale, printre care reprezentanțele mai multor state din Brazilia, precum și de Ministerul Turismului din Brazilia (8), și de la organisme de promovare a turismului și a schimburilor comerciale sau culturale (10).
- (100) Toate părțile terțe, cu excepția celor doi concurenți direcți și a unei alte părți, susțin în general ajutorul de restructurare și confirmă rolul important deținut de TAP Air Portugal în ceea ce privește conectivitatea Portugaliei cu Uniunea și cu alte regiuni ale lumii, precum și pentru economia Portugaliei.

#### 4.1. Observațiile societăților concurente

##### 4.1.1. Ryanair

##### *Contribuția la îndeplinirea unui obiectiv bine definit de interes comun*

- (101) Ryanair nu este de acord cu concluzia intermediară a Comisiei potrivit căreia ajutorul pentru restructurare contribuie la un obiectiv de interes comun. În opinia Ryanair, nu există nicio dovadă a unui risc de perturbare a unui serviciu important care este greu de reprodus, întrucât serviciul prestat de TAP Air Portugal este reprodus de concurenți care își încep activitatea. În mod special, Ryanair oferă legături și către destinații din afara UE, cum ar fi Israel, Turcia sau Ucraina. Ryanair a indicat, de asemenea, că operează zboruri către Maroc și Regatul Unit de pe aeroporturi portugheze.
- (102) În plus, Ryanair nu este de acord cu afirmația potrivit căreia ceilalți transportatori aerieni importanți din UE, care ar oferi legături intercontinentale prin Lisabona, operează în modelul radial și, în consecință, ar transfera pasageri din Portugalia către nodurile lor din alte state membre în loc să înființeze un alt nod în Portugalia. În acest sens, Ryanair susține că principalele destinații de transport pe distanțe lungi (de exemplu New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubai) sunt deservite și de mari transportatori internaționali precum American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways și Emirates direct de la Lisabona, în timp ce TAAG Angola Airlines ar oferi zboruri directe între Lisabona și Luanda. În opinia Ryanair, ar fi în continuare posibil să se zboare către aceste destinații din Portugalia fără transfer sau tranzit prin nodul unei alte companii aeriene, chiar dacă TAP Air Portugal întrerupe unele curse pe distanțe lungi.
- (103) Potrivit Ryanair, mai mulți concurenți operează aceleași rute ca și TAP Air Portugal pe piața internă, către regiunile autonome Madeira și Azore, către alte țări vorbitoare de limbă portugheză și către diasporă, precum și către alte țări din Europa și din afara acesteia. Nu doar TAP Air Portugal, ci și alte companii aeriene ar asigura rute dinspre Portugalia către regiunile autonome Madeira și Azore, de exemplu Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores și Azores Airlines.

- (104) În acest context, Ryanair sugerează că TAP Air Portugal ar întâmpina concurență pe rutele sale interne și din partea sistemului feroviar de mare viteză sau a societăților de transport interurban cu autobuzul, cum ar fi Flixbus, care pot continua să asigure conectivitatea pe întregul teritoriu al Portugaliei și al regiunilor sale.
- (105) Ryanair susține că concurează în mod direct cu TAP Air Portugal pe un număr mare de rute de orașe-perechi ca punct de origine/punct de destinație. În sprijinul constatărilor sale, Ryanair a prezentat anexe cu date referitoare la „rutele de orașe-perechi din Portugalia pe care Ryanair și TAP au concurat în 2020” și la „rutele europene ale TAP și concurenții TAP în martie 2021”. Ryanair susține că grupul Ryanair a concurat cu TAP Air Portugal pe 17 perechi de orașe în 2019, pe 29 de perechi de orașe în 2020 și pe 24 de perechi de orașe în 2021, ceea ce înseamnă mult mai mult decât în cazul oricărei alte companii aeriene. Ryanair a prezentat, de asemenea, un studiu <sup>(46)</sup> elaborat la cererea sa. Studiul analizează dimensiunea și originea licențelor de operare ale celor mai mari companii aeriene pe mai multe piețe europene importante. Acesta vizează capacitatea totală intraeuropeană oferită în 2014 și 2019 și prognozele actuale pentru 2021. Pe lângă identificarea cotelor principalelor companii aeriene din acești ani, studiul a analizat rata de creștere pe cinci ani a principalelor piețe în perioada 2014-2019, contribuția la această creștere a principalelor companii aeriene și creșterea globală a rutelor deservite de companiile aeriene în aceeași perioadă. Apoi, același exercițiu este reluat pentru perioada de doi ani care se încheie în 2021, conform prognozelor actuale. În ceea ce privește în mod special Portugalia, studiul constată că transportatorii low cost au asigurat 44,3 % din creșterea numărului de locuri între 2014 și 2019, alte companii aeriene care nu fac parte dintre cele cu sediul principal în Portugalia reprezentând încă 29,3 % din creștere. Conform studiului, cele două companii aeriene cu sediul principal în Portugalia au asigurat doar 26,4 % din creșterea înregistrată în această perioadă de cinci ani. Studiul constată că, și în ceea ce privește conectivitatea, transportatorii low cost au înregistrat rezultate mai bune în aceeași perioadă de cinci ani și au adăugat 199 de rute noi la rețelele lor combinate. Prin comparație, cei doi transportatori portughezi principali și-au redus numărul de rute cu 12 rute combinate. În ceea ce privește rutele intraeuropene, altele decât cele interne, numărul acestora ar fi, prin comparație, +199 față de - 10. Este de presupus că această discrepanță este dezamăgitoare pentru transportatorii principali din Portugalia, având în vedere că aceștia controlează 30 % din piața totală și 65 % din piața internă din punctul de vedere al numărului de locuri. Studiul furnizează, de asemenea, un tabel care prezintă previziunile transportatorilor low cost de a-și crește cota pe piața portugheză în timpul pandemiei. În urma a șapte constatări, studiul concluzionează că antecedentele de sprijinire a „transportatorilor de pavilion” tradiționali pe plan național nu au condus nici la o creștere mai mare, nici la o conectivitate mai bună și continuă afirmând că transportatorii paneuropeni low cost sunt cei care au reușit acest lucru pentru piețe mai deschise.
- (106) În cele din urmă, Ryanair informează că Portugalia este unul dintre obiectivele de extindere ale grupului Ryanair. În acest context, potrivit Ryanair, rutele pe care grupul Ryanair și TAP Air Portugal concurează în mod direct sunt importante din punct de vedere economic. În special, grupul Ryanair și TAP Air Portugal ar concura direct pe rutele internaționale către orașe importante, printre care Londra, Berlin, Dublin, Paris, Roma, Milano și Viena, care sunt relevante din punct de vedere economic deoarece leagă Portugalia de cele mai mari și mai prospere orașe din Europa. Ryanair și TAP Air Portugal ar concura, de asemenea, pe rutele interne care leagă Lisabona de Ponta Delgada și Terceira, de exemplu.
- (107) În același context al contribuției la un obiectiv bine definit de interes comun, Ryanair afirmă că decizia de inițiere a procedurii nu a explicat motivul pentru care TAP Air Portugal ar fi o întreprindere sistemică și nici măcar nu folosește adjectivul „sistemic”. Potrivit Ryanair, în prezent, pe măsură ce companiile aeriene europene ies din criză, capacitatea pierdută de o companie aeriană ar fi rapid înlocuită de alte companii aeriene dornice să își utilizeze surplusul de capacitate și să opereze mai eficient.
- (108) Ryanair consideră că, chiar dacă unele dintre activitățile TAP Air Portugal au un caracter cu adevărat sistemic, Comisia nu a stabilit dacă aceste activități sistемice nu ar putea fi menținute prin reducerea grupului și prin reducerea sau suprimarea activităților nesistемice sau generatoare de pierderi. Mai precis, potrivit Ryanair, alte companii aeriene și furnizori de servicii de transport joacă deja un rol important în ceea ce privește conectivitatea Portugaliei și a regiunilor sale, pot furniza același serviciu ca și TAP Air Portugal și ar putea prelua serviciul asigurat de TAP Air Portugal în cazul ieșirii acestei societăți de pe piață.
- (109) În concluzie, Ryanair afirmă că TAP Air Portugal ar fi în curs de a fi înlocuită de companii aeriene mai eficiente, care deservesc deja interesul comun. Prin urmare, restructurarea sa nu ar servi interesului comun, deoarece ar pune în pericol acest proces.

<sup>(46)</sup> „Leading market shares in key European passenger markets” (Cele mai mari cote de piață pe principalele piețe europene de pasageri), 10 august 2021, elaborat în contextul apelului formulat de Ryanair la Decizia Comisiei Europene din 23 aprilie 2021 privind ajutorul de stat SA.62304 (2021/N) – Portugalia – COVID-19: Compensații acordate pentru TAP Portugalia; autor – Mark Simpson, analist în domeniul transportului aerian în cadrul Goodbody, Regatul Unit.

*Viabilitatea pe termen lung a societății TAP Air Portugal*

- (110) În primul rând, Ryanair critică faptul că considerentul 73 și secțiunea 2.3.3 din decizia de inițiere a procedurii, care se referă la viabilitatea pe termen lung, au fost modificate în mare măsură și toate datele financiare și etapele cronologice ale planului de restructurare au fost eliminate. Prin urmare, Ryanair nu ar putea să formuleze observații detaliate din cauza informațiilor insuficiente. Ryanair formulează, totuși, o observație generală potrivit căreia problemele TAP Air Portugal ar decurge din creșterea ameteitoare pe care TAP nu a putut să o exploateze pentru a genera venituri și a-și acoperi costurile, în lipsa unei competitivități suficiente. În acest context, planul TAP Air Portugal de a relua creșterea capacității de îndată ce condițiile de piață revin la normal pare să repete strategia eșuată care a generat inițial dificultățile societății.

*Caracterul adecvat al ajutorului*

- (111) Ryanair consideră că verificarea îndeplinirii acestei condiții ar necesita compararea diferitelor opțiuni disponibile pentru a identifica opțiunea care denaturează cel mai puțin concurența. Cu toate acestea, decizia de inițiere a procedurii nu a prezentat alte opțiuni și nu a comparat ajutorul cu alte opțiuni care implică sau nu implică ajutor de stat și, prin urmare, nu a verificat dacă ajutorul este adecvat.

*Proportionalitatea ajutorului*

- (112) În ceea ce privește proportionalitatea ajutorului de restructurare, Ryanair susține că decizia de inițiere a procedurii nu prezintă niciun element de probă care să demonstreze că TAP SGPS a încercat să mobilizeze fonduri private. În opinia Ryanair, având în vedere că lipsa accesului TAP SGPS la piețele financiare înainte de acordarea ajutorului nu ar fi dovedită, lipsa de acces după acordarea ajutorului pare îndoielnică. În plus, Ryanair afirmă că TAP SGPS ar trebui să fie în măsură să atragă fonduri private după punerea în aplicare a măsurilor de capital și, prin urmare, „rezerva” de [...] milioane EUR ar fi excesivă. Ryanair reclamă, de asemenea, faptul că decizia de inițiere a procedurii nu oferă date financiare suficiente pentru a permite părților interesate să evalueze în detaliu proportionalitatea cuantumului ajutorului.
- (113) Ryanair observă în mod critic că decizia de inițiere a procedurii nu oferă o justificare pentru prezumția Portugaliei potrivit căreia ratingul B- acordat de Standard & Poor's ar face imposibilă contractarea de împrumuturi pe piețele financiare. Potrivit Ryanair, Portugalia nu a descris nicio încercare concretă a TAP de a obține finanțare care să fi eșuat, și nici nu explică motivul pentru care nu ar fi fost disponibilă colateralizarea pentru garantarea datoriilor. În opinia Ryanair, portofoliul de sloturi orare și de alte active al TAP Air Portugal ar reprezenta o garanție semnificativă.
- (114) În ceea ce privește repartizarea sarcinilor, Ryanair își exprimă îngrijorarea cu privire la faptul că acționarul privat rămas (HPGB) va beneficia de un tratament favorabil. Potrivit Ryanair, decizia de inițiere a procedurii nu a furnizat detalii factuale care să permită Ryanair să formuleze observații cu privire la îndeplinirea condiției de repartizare a sarcinilor de către HPGB și, *a fortiori*, de către alte părți interesate ale TAP SGPS.

*Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței*

- (115) Ryanair este de acord cu concluzia Comisiei potrivit căreia măsurile de limitare a denaturărilor concurenței nu sunt justificate și par insuficiente, chiar și pe baza informațiilor insuficiente furnizate în decizia de inițiere a procedurii.
- (116) În ceea ce privește eliberarea sloturilor orare, Ryanair susține că volumul masiv al ajutorului acordat și nivelurile insuficiente ale contribuției proprii pledează în favoarea unor cesionări de sloturi orare cu mult peste nivelul cesionărilor Lufthansa <sup>(47)</sup>.
- (117) În opinia Ryanair, cesionările de sloturi orare de pe aeroportul din Lisabona la același nivel cu cel al cesiunilor de sloturi orare prevăzut în decizia privind Lufthansa (24 de sloturi orare pe zi) nu ar afecta conectivitatea Portugaliei (inclusiv cu Brazilia) sau operațiunile de nod aerian ale TAP Air Portugal (de exemplu, făcând ca rutele sale să devină neprofitabile). Ryanair consideră că a permite TAP Air Portugal să păstreze sloturi orare pe care nu le-ar putea utiliza, de exemplu din cauza reducerii traficului sau a reducerii flotei, ar echivala cu stocarea unei resurse rare și, prin urmare, cesiunile de sloturi orare ar trebui să fie cel puțin egale cu reducerea flotei TAP Air Portugal. În plus, cererea de sloturi orare pe aeroporturile din Lisabona și Porto din partea companiilor aeriene viabile ar fi ridicată.

<sup>(47)</sup> Decizia Comisiei din 25 iunie 2020 în cazul SA.57153 (2020/N) COVID-19 – Ajutor în favoarea Lufthansa (JO C 397, 20.11.2020, p. 1).

- (118) În acest scop, Ryanair sugerează Comisiei să ia în considerare dimensionarea corectă a TAP Air Portugal, care ar permite Portugaliei să aibă o conectivitate adecvată, și să nu excludă ipoteza conform căreia dimensiunea adecvată pentru TAP Air Portugal ar putea echivala cu ieșirea de pe piață. În opinia Ryanair, Comisia nu ar trebui să excludă a priori un scenariu în care TAP Air Portugal ar furniza numai servicii pe distanțe lungi, iar alte companii aeriene (inclusiv cele cu tarife scăzute) ar acționa în calitate de operatori cu partajare de coduri sau chiar de operatori *de facto* ai actualelor rute colectoare către Lisabona.
- (119) În cele din urmă, în ceea ce privește înghețarea capacităților și reducerea activităților, Ryanair susține că decizia de inițiere a procedurii nu analizează suficient scenariul de reducere a dimensiunii.

#### 4.1.2. EAA

- (120) Pentru început, EAA susține că, prin aprobarea, în noiembrie 2020, a Legii bugetului public de stat pentru anul 2021, prin care guvernul portughez a alocat un sprijin financiar în valoare de 500 de milioane EUR pentru TAP SGPS, statul portughez s-a angajat să pună la dispoziție resurse de stat, pe care EAA le consideră ajutoare de stat nenotificate Comisiei.
- (121) EAA reclamă tratamentul discriminatoriu acordat societății TAP SGPS atunci când statul a oferit sprijin financiar pentru a sprijini restructurarea acesteia. Ca informație generală, EAA aduce la cunoștință faptul că a solicitat în mod repetat sprijin proporțional din partea Portugaliei. În pofida tuturor eforturilor depuse de EAA și a prezentării avantajelor pentru economie, Portugalia a refuzat să analizeze datele și nu a oferit nicio asistență semnificativă.
- (122) EAA informează, de asemenea, că a transportat în total peste 1,4 milioane de pasageri prin cele 8 500 de zboruri ale sale, dintre care 430 000 (echivalentul a 30 % din numărul total de pasageri transportați în această perioadă) din/către Portugalia. EAA a fost prima companie aeriană portugheză care a început să opereze zboruri charter către nordul Braziliei, iar atunci când TAP Air Portugal a început zborurile regulate către această regiune și a oferit tarife foarte mici agențiilor de turism organizatoare, EAA a găsit noi oportunități. În 2020, din cauza pandemiei de COVID-19, activitatea principală a EAA a fost transferată către operațiuni charter.

#### *Caracterul adecvat al instrumentului de ajutor*

- (123) În opinia EAA, scopul ajutorului de restructurare este de a oferi sprijin sub formă de lichidități pentru punerea în aplicare a planului de restructurare și de a echilibra capitalul propriu negativ al TAP SGPS. Însă ajutorul în cauză este structurat în principal sub formă de capital propriu și parțial ca garanție, care va fi, de asemenea, convertită în capital propriu în scenariul cel mai nefavorabil în cazul în care nu se obține accesul la piețele de capital. Acest instrument de ajutor nu pare adecvat, deoarece depășește ceea ce este necesar. O măsură care denaturează mai puțin concurența, sub forma unei garanții financiare fără capital propriu, ar fi suficientă pentru a facilita accesul la piețele de capital și pentru a restabili astfel lichiditatea și solvabilitatea societății TAP SGPS. În acest caz, TAP SGPS ar fi obligată să își găsească propriile metode de finanțare și, prin urmare, să atingă și obiectivele referitoare la contribuția proprie.

#### *Proportionalitatea ajutorului*

- (124) EAA împărtășește preocupările exprimate de Comisie în constatările sale preliminare cu privire la proportionalitatea ajutorului, în special la posibilitatea ca TAP SGPS să aibă un nivel suficient de contribuții proprii. În plus, EAA își exprimă îngrijorarea cu privire la faptul că Portugalia anticipează deja acordarea de despăgubiri în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE.
- (125) Ca și Ryanair, EAA reclamă, de asemenea, ocultarea excesivă a deciziei de inițiere a procedurii, ceea ce face imposibilă formularea unor observații relevante cu privire la proportionalitate.

*Măsuri justificate în domeniul concurenței pentru TAP Air Portugal*

- (126) EAA susține preocupările Comisiei potrivit cărora închiderea activităților generatoare de pierderi nu ar fi suficientă pentru a remedia denaturările concurenței create de ajutorul de restructurare și susține că măsurile propuse de guvernul portughez în planul de restructurare nu sunt suficiente pentru a remedia denaturările concurenței create de ajutor. În opinia EAA, sunt necesare măsuri mai cuprinzătoare pentru a limita denaturările concurenței, ținând seama de amploarea ajutorului acordat în favoarea TAP Air Portugal. În acest scop, EAA a identificat o serie de măsuri care ar trebui considerate ca fiind necesare cumulativ pentru a limita denaturările concurenței create de un ajutor de această dimensiune, de acest tip și cu aceste caracteristici.
- (127) EAA oferă, de asemenea, propuneri concrete în ceea ce privește măsurile în domeniul concurenței. În special, aceasta sugerează că TAP Air Portugal ar trebui să își scadă cota pe rutele pe care EAA este, de asemenea, prezentă și să încheie acorduri deschise de partajare de coduri cu EAA privind zborurile din Portugalia către São Tomé și Príncipe și către Guineea-Bissau. EAA informează că a fost singurul operator portughez capabil să opereze în mod constant zboruri directe către São Tomé și Príncipe începând din 2008. În plus, începând cu Crăciunul 2013 și pentru următorii 3 ani, TAP Air Portugal a suspendat zborurile către Guineea-Bissau din motive de securitate și, în această perioadă, EAA a fost singurul operator portughez capabil să asigure legătura dintre aceste țări și, în ultimă instanță, lumea vorbitoare de limbă portugheză. În plus, EAA susține că Comisia ar trebui să solicite un angajament conform căruia TAP Air Portugal nu se va angaja în practici tarifare agresive pe rutele spre São Tomé și Príncipe și Guineea-Bissau pe care TAP Air Portugal și EAA ar concura în mod direct.
- (128) EAA solicită ca TAP Air Portugal să nu utilizeze ajutorul de stat pentru a deschide rute noi în comparație cu cele operate înainte de pandemie și să cedeze din frecvențele zborurilor către destinații profitabile. De asemenea, EAA propune ca TAP Air Portugal să își reducă sloturile orare cu 1/3 pentru destinațiile profitabile stabilite, creând oportunități pentru alte companii aeriene, inclusiv EAA. În plus, EAA este de părere că TAP Air Portugal trebuie să anuleze toate rutele pe care le-a inițiat în timpul pandemiei.
- (129) În același timp, EAA invită Comisia să ia în considerare alte două angajamente, un angajament conform căruia TAP Air Portugal nu se va extinde la noi activități, cum ar fi transportul de mărfuri și de pasageri, inclusiv cu societatea Portugalia, și un al doilea angajament, conform căruia TAP Air Portugal va ieși din operațiunile charter și nu va oferi zboruri charter agențiilor de turism organizatoare sau altor clienți (de exemplu, pentru echipele sportive).
- (130) EAA apreciază planurile TAP Air Portugal de a reduce capacitatea în ceea ce privește numărul de aeronave și propune un angajament suplimentar, ca TAP Air Portugal să nu achiziționeze aeronave noi pentru a-și extinde flota timp de cel puțin cinci ani.
- (131) La un nivel mai general, EAA își prezintă, de asemenea, punctul de vedere cu privire la concurența din sectorul transportului aerian din Portugalia. Potrivit EAA, Portugalia ar trebui să favorizeze intrarea pe piață a unor noi concurenți și extinderea micilor concurenți existenți prin acordarea unei autorizații operatorilor mai mici de a opera pe principalele rute de transport de mărfuri exploatate în prezent de TAP Air Portugal, astfel încât alte societăți (portugheze) să poată concura pe rutele respective.

**4.2. Observațiile altor părți terțe**

- (132) Cu excepția Camerei de Comerț din Porto, celelalte părți terțe și-au exprimat sprijinul pentru intervenția statului în favoarea TAP SGPS. Elementele de probă aduse de alți terți demonstrează că TAP Air Portugal asigură o mai bună conectivitate și concurență. Partenerii de afaceri și organismele guvernamentale subliniază în special:
- volumul și importanța traficului aerian de pasageri dintre Portugalia și țările vorbitoare de limba portugheză deservite de TAP Air Portugal, precum și un sector al călătoriilor de afaceri în continuă creștere, bazat pe legături culturale și/sau istorice <sup>(48)</sup>;
  - importanța serviciilor furnizate de TAP Air Portugal pentru dezvoltarea turismului și, în general, pentru economia Portugaliei, dar și a altor regiuni ale lumii, cum ar fi Cabo Verde sau Brazilia <sup>(49)</sup>;

<sup>(48)</sup> A se vedea comunicările transmise de: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Ministerul Turismului din Brazilia; guvernele diferitelor state din Brazilia.

<sup>(49)</sup> A se vedea comunicările transmise de: Ministerul Turismului din Brazilia; guvernele diferitelor state din Brazilia.

- specificitatea și unicitatea rețelei TAP Air Portugal, care ține seama de legăturile politice, economice, culturale și istorice ale Portugaliei și ale UE cu mai multe țări terțe, diversitatea legăturilor furnizate (10 puncte diferite în Brazilia, inclusiv regiunile slab deservite din Nordeste; legături către mai multe insule din arhipelagul Cabo Verde; legături unice cu țările africane vorbitoare de limba portugheză, precum și poziția geografică (periferică) convenabilă a nodului de la Lisabona, care permite scurtarea zborurilor pe distanțe lungi și atragerea turiștilor/clienților din străinătate în Portugalia <sup>(50)</sup>);
- importanța pentru Portugalia a unei companii aeriene cu o dimensiune suficientă pentru a crea și a menține <sup>(51)</sup> un nod la Lisabona, aspect considerat esențial pentru dezvoltarea conectivității cu țările vorbitoare de limba portugheză (Brazilia, țările africane vorbitoare de limba portugheză);
- importanța unei relații de lungă durată și consacrate cu TAP Air Portugal pentru activitatea acesteia sau activitatea membrilor/clienților săi, pentru dezvoltarea industriei turismului și pentru consolidarea legăturilor comerciale și culturale dintre Portugalia și alte țări;
- în sfârșit, importanța stabilității legăturilor asigurate de un transportator național.

(133) Camera de Comerț din Porto menționează afirmația Portugaliei potrivit căreia TAP Air Portugal este un pilon al economiei portugheze, în special datorită contribuției sale la dezvoltarea industriei turismului din Portugalia. Camera de Comerț din Porto consideră însă că populația, activitatea economică și industria turismului nu sunt concentrate doar la Lisabona, ci și în Insulele Azore și Madeira, precum și în nordul și sudul țării. În acest context, Camera de Comerț din Porto critică faptul că aspectele de coeziune teritorială și serviciile pentru sectorul turismului din întreaga țară par să lipsească din planul de restructurare, deși au fost evidențiate cel puțin la momentul acordării ajutorului pentru salvare.

(134) În scrisoarea sa, Camera de Comerț din Porto recunoaște importanța nodului de la Lisabona. În opinia sa, conectivitatea aeriană și protecția activităților economice, inclusiv a celor din sectorul turismului, s-ar realiza în mod optim prin două mijloace. În primul rând, sloturile orare ale TAP Air Portugal ar trebui alocate unei societăți fără datorii și fără interese în cadrul altor societăți. Acest lucru ar garanta că zborurile pe distanțe lungi pentru care localizarea geografică a țării îi conferă un avantaj competitiv și fără de care ar exista pierderi pentru locuitorii Portugaliei pot fi operate din Portugalia. În al doilea rând, prin sprijinirea atragerii de rute pe o piață concurențială (prin licitație deschisă operatorilor interesați) pentru zborurile naționale și europene.

(135) În plus, Camera de Comerț din Porto împărtășește îndoielile exprimate de Comisie. În special, aceasta subliniază că reducerile salariale ale angajaților beneficiarului par a fi temporare, întrucât contractul colectiv de muncă nu a fost abrogat, ci doar suspendat. De asemenea, aceasta susține că istoricul TAP SGPS (și al TAP Air Portugal) în ceea ce privește rezultatele și evoluțiile capitalurilor proprii din ultimii 11 ani nu este de natură să permită să se presupună în mod rezonabil că acestea vor avea o contribuție importantă la planul de restructurare.

(136) În ceea ce privește relația dintre aeroporturile naționale, Camera de Comerț din Porto afirmă că, spre deosebire de situația aeroporturilor din Porto și Faro, unde prezența TAP Air Portugal este scăzută, TAP Air Portugal ocupă o poziție dominantă pe aeroportul de la Lisabona, în detrimentul celorlalte două aeroporturi naționale și al populațiilor și activităților economice care le deserveșc și depind de acestea.

<sup>(50)</sup> A se vedea comunicările transmise de: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Ministerul Turismului din Brazilia; guvernele diferitelor state din Brazilia; municipalitatea Lisabona;

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

## 5. OBSERVAȚIILE PORTUGALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

### 5.1. Necesitatea de a asigura conectivitatea

- (137) Autoritățile portugheze subliniază că, din cele 40 de părți interesate care au răspuns cu privire la decizia de inițiere a procedurii, doar trei au prezentat observații negative, exprimând îngrijorări referitoare la acordarea ajutorului de restructurare în favoarea TAP SGPS. Marea majoritate a observațiilor primite au accentuat importanța societății TAP SGPS și necesitatea de a asigura viabilitatea sa pe termen lung. În consecință, autoritățile portugheze subliniază că ajutorul de restructurare acordat în favoarea TAP SGPS contribuie în mod clar la un obiectiv bine definit de interes comun, având în vedere că, după cum s-a stabilit în decizia de inițiere a procedurii, TAP Air Portugal joacă, fără îndoială, un rol esențial în conectivitatea Portugaliei și în economia portugheză. Asocierea strânsă dintre TAP Air Portugal și sectorul turismului din Portugalia, care a fost foarte important pentru economia și redresarea țării după criza din 2008, va fi extrem de importantă în urma pandemiei de COVID-19. Serviciile furnizate de TAP Air Portugal asigură conectivitatea cu țările vorbitoare de limba portugheză și cu țările cu comunități portugheze importante, care nu pot fi înlocuite cu ușurință de alți transportatori aerieni, și anume de transportatorii low cost.
- (138) Contrar celor menționate de Ryanair, alte companii aeriene oferă anumite legături pe distanțe lungi cu plecare din Lisabona, dar cu o frecvență redusă și cu puține destinații. Destinația Boston a fost operată doar pentru scurt timp în 2019 de Delta, ca serviciu doar în sezonul de vârf, în timp ce TAP Air Portugal furnizează servicii pe tot parcursul anului și a continuat să facă acest lucru în timpul crizei. De asemenea, United a operat Washington, DC numai în sezoanele de vară și nu și-a menținut serviciul, în timp ce TAP Air Portugal a continuat să zboare către această destinație. În ceea ce privește destinația New York, Delta a operat un serviciu zilnic pe tot parcursul anului, dar l-a redus la trei zboruri pe săptămână în timpul crizei, în timp ce TAP Air Portugal a susținut un serviciu zilnic dublu, continuând să asigure conectivitatea esențială pentru Portugalia. United are un serviciu zilnic, care a fost menținut, dar atât United, cât și TAP Air Portugal fac parte din Star Alliance și, prin urmare, United beneficiază de conectivitate prin serviciile de transport pe distanțe scurte ale TAP Air Portugal, ceea ce contribuie la susținerea funcționării acestora. Același lucru este valabil și pentru zborurile Air Canada cu plecare de la Toronto și de la Montreal. Eliminarea operațiunilor de tip nod desfășurate de TAP Air Portugal la Lisabona ar amenința și aceste servicii ale Star Alliance.
- (139) În plus, observațiile Ryanair conțin mai multe inexactități, care pot induce în eroare evaluarea Comisiei. De exemplu, SATA Air Açores nu operează zboruri între Azore și Portugalia continentală (acest lucru este valabil doar în cazul Azores Airlines) și nu există legături cu feribotul cu regiunile autonome Azore și Madeira. Cu excepția zborurilor interne din Portugalia continentală și într-o mică măsură, cea mai mare parte a serviciilor furnizate de TAP Air Portugal nu pot fi înlocuite cu sistemul feroviar de mare viteză, cu societățile de transport interurban cu autobuzul sau cu legăturile cu feribotul inexistente, în principal din cauza faptului că aceste mijloace de transport nu au fost disponibile pentru destinațiile către care zboară TAP Air Portugal.
- (140) Autoritățile portugheze observă că nicio altă companie aeriană care operează spre și dinspre Portugalia nu are un rol echivalent, acesta neputând fi asigurat de alte companii aeriene în viitorul apropiat. Acesta este un aspect pe care Ryanair și EAA nu îl iau în considerare atunci când compară activitatea TAP Air Portugal cu cea a unei companii aeriene low cost care operează doar legături foarte profitabile sau cu cea a unui transportator aerian de tip charter și a unui furnizor de servicii de închiriere de aeronave cu echipaj (ACMI: aeronavă, echipaj, întreținere, asigurare) cu un interes public redus. Contrar celor sugerate în observațiile sale, Ryanair nu constituie o alternativă la TAP Air Portugal. Astfel cum s-a menționat anterior, în vara anului 2019, [...] dintre cele [...] destinații oferite de TAP Air Portugal cu plecare de la Lisabona nu au fost deservite de nicio altă companie aeriană, majoritatea acestora constituind legături pe distanțe lungi cu America de Nord și de Sud, precum și cu Africa.
- (141) Deși este corect să se afirme că Ryanair și TAP Air Portugal concurează direct pe anumite rute internaționale către mai multe orașe europene mari, trebuie reamintit faptul că Ryanair concurează cu TAP Air Portugal doar pe rutele mai profitabile și nu oferă legături pe distanțe lungi. Prin ieșirea de pe piață a TAP Air Portugal, rutele profitabile pe distanțe scurte ar reveni societății Ryanair și ar fi eliminat un concurent din legăturile intercontinentale cu Lisabona. Prin urmare, rezultatul ar fi, în esență, o concurență mai redusă atât pe rutele atractive, cât și pe cele mai puțin atractive.
- (142) În cazul EAA, trebuie remarcat faptul că această companie aeriană nu are o poziționare relevantă pe piața portugheză, fiind un transportator aerian de mici dimensiuni, cu 7 aeronave, axat pe furnizarea de servicii (așa-numita „închiriere de aeronave cu echipaj”, care include aeronava, întreținerea, echipajul și asigurarea) către alte companii aeriene și zboruri charter, care nu sunt piețe pe care TAP Air Portugal deține o poziție relevantă. EAA nu dispune de prezența, de resursele și nici de organizarea necesară pentru a înlocui o companie aeriană precum TAP Air Portugal (de exemplu, EAA nu dispune de capacități sau resurse adecvate de vânzare și distribuție).



- (143) Deși observațiile EAA indică o anumită creștere preconizată a flotei (care nu a fost dezvăluită autorităților portugheze, deoarece constituie o informație confidențială a EAA), este puțin probabil ca EAA să atingă o dimensiune a flotei comparabilă cu cea a TAP Air Portugal. Fiind un transportator aerian de mici dimensiuni, fără o prezență semnificativă pe aeroportul din Lisabona, investițiile necesare pentru ca EAA să poată înlocui TAP Air Portugal ar fi substanțiale și extrem de improbabile în viitorul apropiat. Având în vedere accentul pus de EAA pe furnizarea de servicii ACMI altor transportatori, inclusiv societății TAP Air Portugal, autoritățile portugheze observă că o restructurare reușită a TAP Air Portugal ar putea duce la acorduri de servicii suplimentare între aceste două societăți.

## 5.2. Caracterul adecvat al ajutorului

- (144) Autoritățile portugheze și-au reiterat concluzia potrivit căreia, având în vedere situația anterioară de dificultate a TAP SGPS și impactul pandemiei de COVID-19, sprijinul de stat sub formă de capital propriu oferă o structură financiară mai bună pentru TAP SGPS în vederea consolidării bilanțului său.
- (145) În ceea ce privește observațiile prezentate de Ryanair și de EAA, autoritățile portugheze subliniază că, în conformitate cu punctul 58 din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre au libertatea de a alege forma ajutorului de restructurare. În acest sens, ele nu sunt obligate să efectueze o comparație exhaustivă a tuturor opțiunilor disponibile. Statele membre ar trebui să evalueze natura dificultăților beneficiarului și să selecteze instrumentele adecvate pentru remedierea lor. Un astfel de exercițiu a fost efectuat pe scară largă de autoritățile portugheze și a fost supus evaluării Comisiei. Măsurile de ajutor de stat notificate de Portugalia au fost interpretate ca oferind sprijin sub formă de lichidități pentru punerea în aplicare a măsurilor prevăzute în planul de restructurare și pentru remedierea poziției negative a capitalului propriu al TAP SGPS.
- (146) În special, TAP SGPS a acumulat un capital propriu negativ al acționarilor în valoare de [...] milioane EUR între 2006 și 2015, în principal din cauza [...]. Având în vedere ponderea activității companiei aeriene în veniturile TAP SGPS, [...]. În ceea ce privește TAP Air Portugal, deși compania aeriană se afla pe o traiectorie de creștere din punct de vedere operațional, ca urmare a inițierii unui proces de transformare, TAP Air Portugal nu a fost încă în măsură să își reducă în mod considerabil costurile în comparație cu concurenții săi și a înregistrat în permanență o profitabilitate mai scăzută, determinată de o eficiență mai redusă și de costuri extraordinare.
- (147) În plus, procesul de transformare al TAP Air Portugal a fost întrerupt ca urmare a pandemiei mondiale de COVID-19 și a crizei economice care a urmat, ceea ce a generat o criză acută de lichidități care a condus la acordarea unui ajutor pentru salvare de către autoritățile portugheze în 2020. Deja la sfârșitul anului 2020, analiza lichidității TAP Air Portugal a indicat în mod clar că, fără un sprijin suplimentar din partea statului, TAP Air Portugal ar atinge o poziție netă a lichidității substanțial negativă în 2021 și 2022, în lipsa unei redresări a pieței.
- (148) Întrucât piețele de capital nu au fost disponibile pentru companiile aeriene care doreau să facă împrumuturi, precum TAP SGPS, singura opțiune disponibilă în 2020 a fost recurgerea la finanțare din partea statului. Conducerea TAP SGPS are [...]. Cu toate acestea, piețele de finanțare a datoriilor au fost în mare parte închise pentru companiile aeriene în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19, instituțiile financiare reducându-și drastic, în general, limitele de credit pentru acest sector. În vederea creșterii la maximum a lichidității, TAP Air Portugal a depus eforturi pentru a vinde aeronavele deținute de societate ([...]). Alte active [...].
- (149) În prezent, înainte de acordarea unui sprijin suplimentar din partea statului și în pofida eforturilor TAP SGPS și a discuțiilor sale cu instituțiile financiare și cu alte părți interesate, obținerea de fonduri suplimentare de pe piețele private pentru TAP SGPS nu va fi posibilă în condițiile actuale și, cu siguranță, nu înainte de aprobarea planului de restructurare. Acest lucru face ca statul portughez, care este și principalul acționar, să fie singura sursă viabilă de finanțare (sau furnizor al unei garanții de finanțare) pentru această societate.
- (150) În acest context, având în vedere indisponibilitatea piețelor de capital în acest stadiu pentru TAP SGPS și poziția întreprinderii în ceea ce privește capitalul propriu și lichiditățile, concluzia autorităților portugheze este că sprijinul acordat de stat sub formă de capitaluri proprii oferă o structură financiară mai bună pentru TAP SGPS în vederea consolidării bilanțului său. În plus, împreună cu punerea în aplicare a măsurilor prevăzute în planul de restructurare (și anume cele privind restructurarea flotei, a rețelei și a costurilor), se preconizează că ajutorul de stat va facilita accesul TAP SGPS sau al TAP Air Portugal la piețele de capital începând cu [...].

### 5.3. Restabilirea viabilității pe termen lung

- (151) În pofida incertitudinii actuale a traiectoriei de redresare a cererii asociate cu situația pandemiei, autoritățile portugheze reiterează faptul că previziunile financiare cuprinse în planul de restructurare se bazează pe ipoteze solide, care ar putea fi considerate chiar precaute. Planul de restructurare presupune o perspectivă de redresare a cererii, în ceea ce privește numărul de pasageri transportați, care este, în general, mai mică decât previziunile IATA. În mod similar, traiectoria veniturilor prevăzută în planul de restructurare începe de la un punct inferior în 2021 în comparație cu previziunile privind pasagerii. Planul de restructurare include, de asemenea, o anumită flexibilitate pentru a adapta capacitatea și operațiunile beneficiarului la cererea previzibilă, respectând în același timp angajamentul maxim în ceea ce privește flota.
- (152) Evaluarea și previziunile financiare demonstrează că măsurile de restructurare planificate sprijinite prin ajutor ar permite TAP SGPS să atingă [...]. Previziunile indică o rentabilitate a capitalurilor proprii de aproximativ [...] % în 2024 și 2025, înainte de sfârșitul perioadei de restructurare. Rentabilitatea preconizată susține argumentul conform căruia planul de restructurare ar asigura viabilitatea pe termen lung a beneficiarului. De fapt, această rentabilitate se compară în mod favorabil cu costul (de oportunitate al) capitalului propriu în toate sectoarele economice din Portugalia (10,9 %) și, pentru sectorul aviației (8,5 %), cu cel al beneficiarului. Alți indicatori-cheie, cum ar fi ROCE și raportul active/capital [...], rămân solizi chiar și în cazul unui scenariu nefavorabil.
- (153) În plus, cesionarea prevăzută în planul de restructurare a activităților generatoare de pierderi și a celor auxiliare, și anume M&E Brasil, va garanta că nicio altă pierdere rezultată din aceste activități nu va afecta redresarea. Având în vedere cele de mai sus, Republica Portugheză reiterează faptul că planul de restructurare a fost elaborat pentru a aborda în mod specific dificultățile anterioare ale TAP SGPS și pentru a-i asigura viabilitatea pe termen lung.

### 5.4. Proporționalitatea

- (154) În ceea ce privește proporționalitatea ajutorului, autoritățile portugheze susțin că beneficiarul a încercat să obțină de la părțile interesate surse suplimentare de contribuție proprie, și anume cele legate de angajamentele de ofertare suplimentare pentru contractele de închiriere a aeronavelor, precum și derogări semnificative din partea deținătorilor de obligațiuni, care ar trebui să fie considerate o repartizare a sarcinilor de la creditorii existenți ai beneficiarului. Chiar și luând în considerare doar contractele suplimentare de închiriere a aeronavelor, nivelul contribuției proprii la costurile de restructurare crește până la [...] %. Acest nivel al contribuției proprii ar trebui să fie considerat suficient în cazul particular al TAP SGPS și în contextul pandemiei de COVID-19, având în vedere că Orientările privind salvarea și restructurarea permit o aplicare mai flexibilă și mai adaptată a normelor privind ajutoarele de stat, în special în circumstanțe excepționale.
- (155) Sugestiile Ryanair cu privire la posibilitatea utilizării colateralizării nu sunt fezabile în cazul societății TAP SGPS. În ceea ce privește afirmațiile Ryanair potrivit cărora lipsa accesului la piețele de capital este utilizată pentru a majora ajutorul prin intermediul unei rezerve de [...] milioane EUR, această rezervă a fost inițial concepută doar ca o măsură de precauție prevăzută în planul inițial de restructurare și nu mai este luată în considerare.
- (156) Autoritățile portugheze au descris eforturile recente ale TAP SGPS de a-și spori propria contribuție, printre care se numără: (i) căutarea unor surse suplimentare de finanțare nouă, în pofida actualelor provocări exogene și a condițiilor de piață; (ii) obținerea de sprijin din partea furnizorilor de datorie existenți și (iii) luarea în considerare a intrării pe piață a unor noi investitori. De la adoptarea deciziei de inițiere a procedurii, TAP Air Portugal a fost în măsură să obțină angajamente suplimentare de finanțare în valoare de [...] milioane EUR în noi contracte de închiriere pentru aeronavele care au sosit în 2021 și 2022, pe lângă angajamentele de închiriere deja incluse în planul de restructurare, în valoare de [...] milioane EUR. În consecință, valoarea totală a contribuției proprii care rezultă din închirierea de aeronave pe baza angajamentelor juridice obligatorii asumate cu locatorii a fost în cele din urmă majorată la [...] milioane EUR. În plus, TAP SGPS a reușit să obțină sprijinul furnizorilor de datorie existenți, obținând derogări semnificative, ceea ce ar fi evitat declanșarea opțiunilor „put” și de rambursare anticipată, cu consecințe grave asupra lichidității beneficiarului.
- (157) În ceea ce privește repartizarea sarcinilor, este important să se țină seama de contextul în care statul portughez a achiziționat de la AGW acțiuni reprezentând 22,5 % din capitalul social al TAP SGPS și a intrat în mod direct în capitalul social al TAP SGPS. Această tranzacție a fost convenită pentru a depăși impasul din cadrul negocierilor privind acordarea împrumutului pentru salvare în favoarea TAP SGPS și pentru a permite punerea în aplicare urgentă a acestuia.

- (158) La momentul respectiv, părțile nu au putut anticipa valoarea finală a ajutorului de restructurare, care a necesitat ajustări din cauza caracterului prelungit al pandemiei și, prin urmare, nici sacrificiul efectiv care trebuia să fie suportat de acționari în scopul repartizării sarcinilor. În acest context, [...] [...] % [...].
- (159) În plus, și pentru a preveni un astfel de scenariu, HPGB [...] % [...]. Potrivit Portugaliei, acest lucru ar constitui o repartizare a sarcinilor de către HPGB, deoarece nu va beneficia de nicio creștere viitoare a valorii beneficiarului, rezultată în urma injectiei de capital de stat.

## 6. EVALUAREA MĂSURILOR

- (160) Comisia va evalua mai întâi dacă măsurile care urmează să fie acordate pentru finanțarea planului de restructurare a TAP SGPS, și anume împrumutul pentru salvare în valoare de 1,2 miliarde EUR care urmează să fie convertit în capital propriu, garanția de stat în valoare de [...] milioane EUR pentru un împrumut de [...] milioane EUR care urmează să fie înlocuit cu capital propriu, precum și injectia directă de capital în valoare de [...] milioane EUR care urmează să fie executată în 2022 implică ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE și, în caz afirmativ, dacă un astfel de ajutor este legal și compatibil cu piața internă.

### 6.1. Existența ajutorului de stat

- (161) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „[c]u excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.
- (162) Calificarea unei măsuri drept ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE presupune îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții: (i) măsura trebuie să fie imputabilă statului și să fie finanțată din resurse de stat; (ii) măsura trebuie să confere un avantaj beneficiarului său; (iii) acest avantaj trebuie să fie selectiv și (iv) măsura trebuie să denatureze concurența sau să amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre. Prin urmare, este necesar să se examineze separat dacă măsurile se califică drept ajutor.

#### 6.1.1. Resursele statului și imputabilitatea statului

- (163) Măsurile implică acte administrative și decizii publice și vor fi finanțate de la bugetul de stat (considerentul 42).
- (164) Prin urmare, în sensul articolului 107 alineatul (1) TFUE, măsurile implică resurse de stat, iar decizia de a acorda aceste măsuri este imputabilă statului portughez.

#### 6.1.2. Avantajul

- (165) Comisia constată că Portugalia a notificat măsurile ca reprezentând ajutor de stat. Această declarație nu scutește Comisia de a examina ea însăși dacă măsurile respective implică un ajutor de stat și, în special, dacă acestea favorizează beneficiarul în sensul că un operator de piață care deține acțiuni și se află într-o situație cât mai apropiată de cea a Portugaliei nu ar lua o decizie similară și nu ar acorda aceleași măsuri în aceleași condiții, lăsând deoparte eventualele beneficii preconizate în situația sa de putere publică <sup>(52)</sup>.
- (166) Comisia trebuie să examineze dacă măsurile se califică drept ajutor în sensul că acestea conferă un avantaj economic beneficiarului <sup>(53)</sup>. Prezența unui astfel de avantaj poate fi dedusă și stabilită din faptul că beneficiarul nu poate obține capital sau nu poate atrage finanțare prin îndatorare în condiții de piață fără sprijinul statului (considerentul 39 nota de subsol 31). De asemenea, evaluarea măsurii în care un operator de piață aflat într-o situație cât mai apropiată de cea a DGTF sau Părbpublica ar furniza aceeași finanțare („principiul operatorului în economia de piață”) arată că finanțarea publică în cauză oferă un avantaj în comparație cu condițiile de piață.

<sup>(52)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 20 septembrie 2017, Comisia/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, punctul 59; Hotărârea Curții de Justiție din 5 iunie 2012, Comisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, punctele 78, 79 și 103.

<sup>(53)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 11 iulie 1996, SFEI și alții, C-39/94, EU:C:1996:285, punctul 60; Hotărârea Curții de Justiție din 29 aprilie 1999, Spania/Comisia, C-342/96, EU:C:1999:210, punctul 41.

- (a) În primul rând, nu există niciun element de probă *prima facie* care să arate că finanțarea poate fi atribuită comportamentului și deciziilor pe care le-ar lua un acționar de pe piață. Finanțarea se bazează pe motive de politică publică pentru a garanta conectivitatea transportului aerian al Portugaliei și pentru a evita efectele colaterale negative ale falimentului TAP Air Portugal pentru economia portugheză (considerentul 17). Astfel de considerații, oricât de pertinente ar fi pentru o putere publică, nu ar fi relevante pentru un acționar de pe piață. Prin urmare, principiul operatorului în economia de piață pare să nu fie aplicabil.
- (b) În al doilea rând, finanțarea nu poate fi evaluată ca fiind în măsură să asigure acționarilor o rentabilitate proporțională cu riscul asumat. Portugalia nu susține că o astfel de rentabilitate va fi realizată efectiv până la sfârșitul perioadei de restructurare. Între timp, ceilalți acționari privați ai beneficiarului au evitat să furnizeze capital nou suplimentar, inclusiv să atingă sumele necesare pentru menținerea cotei lor actuale de participare și de proprietate care le dă dreptul la posibile profituri. Elementele de probă disponibile arată că, deși sunt în măsură să ofere o rentabilitate adecvată și să recompenseze statul la sfârșitul planului de restructurare (considerentele 48 și 49 și tabelul 1), veniturile nete pozitive ale întregii perioade de restructurare s-ar ridica la [...] milioane EUR [...] [...] milioane EUR [...] % [...].
- (167) Prin urmare, măsurile asigură finanțarea pe care beneficiarul nu poate și nu a putut să o obțină pe piață. Un operator de piață aflat într-o situație cât mai apropiată de cea a DGTF sau Parpublica nu ar oferi o finanțare similară.
- (168) Prin urmare, măsurile conferă un avantaj economic beneficiarului în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

### 6.1.3. Selectivitatea

- (169) Măsurile urmează să fie acordate prin exercitarea puterii discreționare pentru o sumă *ad hoc* stabilită în funcție de nevoile specifice ale planului de restructurare al beneficiarului (considerentele 38-43). Finanțarea din partea statului, fie prin instrumente, fie prin sume, nu face parte dintr-o măsură de politică economică mai largă, generală, menită să ofere sprijin întreprinderilor care se află într-o situație juridică și economică comparabilă și care își desfășoară activitatea în sectorul transportului aerian sau în alte sectoare economice. Astfel cum a afirmat Curtea, în cazul ajutorului individual, identificarea avantajului economic este, în principiu, suficientă pentru a susține prezumția că o măsură este selectivă <sup>(54)</sup>. Acest lucru este valabil indiferent dacă există operatori pe piețele relevante care se află într-o situație de fapt și de drept comparabilă.
- (170) Prin urmare, măsurile au fost selective în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

### 6.1.4. Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale

- (171) Sectorul transportului aerian de pasageri și al serviciilor de transport de mărfuri, în care își desfășoară activitatea beneficiarul, este deschis concurenței și schimburilor comerciale dintre statele membre. Și alte companii aeriene autorizate în Uniunea Europeană furnizează servicii de transport aerian care fac legătura între aeroporturile portugheze, în special Lisabona, și alte orașe din Uniune. Prin urmare, susținând continuarea operării serviciilor de transport aerian pe care le furnizează beneficiarul, măsurile sunt susceptibile să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.
- (172) Prin acordarea accesului la finanțare în condiții care altfel nu ar putea fi obținute pe piață, finanțarea din partea statului este susceptibilă să îmbunătățească poziția beneficiarului în raport cu întreprinderile concurente existente sau potențiale care nu au acces la ajutoare de stat similare din partea Portugaliei sau care trebuie să își finanțeze activitatea în condițiile pieței.
- (173) În consecință, măsurile notificate sunt susceptibile să denatureze sau amenințe să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

## 6.2. Concluzie privind existența ajutorului

- (174) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că măsurile notificate acordate în favoarea TAP SGPS constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

<sup>(54)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 4 iunie 2015, Comisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, punctul 60.

### 6.3. Legalitatea ajutorului

- (175) După ce Tribunalul a anulat, la 19 mai 2021, decizia inițială privind ajutorul pentru salvare (considerentul 2), Tribunalul a suspendat efectele hotărârii în temeiul articolului 264 alineatul (2) din TFUE până la adoptarea unei noi decizii de către Comisie în termen de două luni. La 16 iulie 2021, Comisia a adoptat o nouă decizie de aprobare a ajutorului pentru salvare acordat în favoarea TAP SGPS, notificat la 8 iunie 2020, conform căreia ajutorul pentru salvare acordat în favoarea TAP SGPS trebuie considerat ca fiind legal.
- (176) În conformitate cu considerentul 16 din decizia inițială privind ajutorul pentru salvare, ajutorul pentru salvare constând într-un împrumut de până la maximum 1,2 miliarde EUR sau într-o combinație de împrumut și garanții aferente urma să fie rambursat(ă) în termen de șase luni de la data plății primei tranșe, cu excepția cazului în care Portugalia ar fi prezentat Comisiei spre aprobare un plan de restructurare înainte de această dată. La 10 decembrie 2020, adică în termen de șase luni de la aprobarea de către Comisie a ajutorului pentru salvare prin decizia inițială privind ajutorul pentru salvare, Portugalia a prezentat Comisiei un plan de restructurare. Prin urmare, în conformitate cu punctul 55 litera (d) subpunctul (ii) din Orientările privind salvarea și restructurarea, autorizarea ajutorului pentru salvare și perioada de rambursare au fost prelungite automat până la adoptarea de către Comisie a unei decizii finale privind planul de restructurare și ajutorul de sprijin.
- (177) În observațiile sale cu privire la decizia de inițiere a procedurii, EAA susține că, prin aprobarea Legii bugetului public de stat pentru 2021 în noiembrie 2020, prin care guvernul portughez a alocat un sprijin financiar în valoare de 500 de milioane EUR pentru TAP SGPS, Portugalia a acordat ajutor ilegal în favoarea TAP SGPS (considerentul 120). Trebuie reamintit faptul că simpla indicare a unui anumit scop al fondurilor în cadrul unui buget național nu este echivalentă cu acordarea unui ajutor. Pentru ca ajutorul să fie considerat pus în aplicare, este necesar ca dreptul de a primi sprijin, acordat prin intermediul resurselor de stat, să fie conferit beneficiarului în temeiul legislației naționale aplicabile, ceea ce nu s-a întâmplat cu cele 500 de milioane EUR alocate.
- (178) În ceea ce privește fondurile menționate mai sus, Portugalia a explicat că nu a adoptat actul de punere în aplicare necesar, și nici nu a fost executat provizionul bugetar pentru a pune aceste resurse la dispoziția TAP SGPS sau pentru a autoriza TAP SGPS să le primească. Prin urmare, Portugalia nu a acordat ajutor de restructurare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE.
- (179) În consecință, Portugalia a respectat clauza de standstill prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE, iar ajutorul de restructurare în favoarea TAP SGPS constituie ajutor de stat legal.

### 6.4. Compatibilitatea ajutorului cu piața internă

- (180) În conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, Comisia poate autoriza ajutoarele destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, în cazul în care acestea nu modifică în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun.
- (181) Astfel, pentru a putea fi considerat compatibil cu piața internă în conformitate cu această dispoziție, un ajutor de stat trebuie să îndeplinească două condiții, prima fiind aceea că trebuie să fie destinat să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice, iar a doua, formulată în mod negativ, fiind că nu trebuie să modifice în mod nefavorabil condițiile schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun. Cele menționate mai sus nu aduc atingere împrejurării că deciziile adoptate de Comisie în acest temei trebuie să asigure respectarea dreptului Uniunii <sup>(55)</sup>.
- (182) Având în vedere notificarea și informațiile colectate în cursul procedurii oficiale de investigare a ajutorului de restructurare, nu rezultă că ajutorul de restructurare, condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de ajutor ar putea implica o încălcare a unei dispoziții relevante din dreptul Uniunii. În special, măsura referitoare la concurență care constă într-un transfer de sloturi orare pe aeroportul din Lisabona se bazează pe normele definite în dreptul Uniunii (considerentele 96 și 295), iar noul titular al sloturilor orare trebuie să se angajeze să respecte legislația aplicabilă a Uniunii în domeniul muncii [considerentul 88 litera (d)]. În plus, critica formulată de EAA potrivit căreia ajutorul încalcă principiul nediscriminării prevăzut în TFUE (considerentul 121) este nefondată. În dreptul Uniunii, principiul egalității de tratament nu împiedică acordarea unui ajutor de restructurare ad-hoc în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În orice caz, Comisia observă că situația beneficiarului este diferită în mod obiectiv de cea a celorlalte companii aeriene care operează zboruri în Portugalia sau zboruri spre și dinspre Portugalia, atât din perspectiva eligibilității sale pentru ajutor în temeiul Orientărilor privind salvarea și

<sup>(55)</sup> Hotărârea Curții de Justiție din 22 septembrie 2020, Austria/Comisia, C-594/18 P, EU:C:2020:742, punctele 18-20.

restructurarea, cât și din perspectiva consecințelor pe care le-ar implica falimentul acesteia. Prin urmare, Portugalia poate decide să acorde un ajutor de restructurare numai beneficiarului, nu și altor companii aeriene care operează în statul membru respectiv în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE. În plus, Comisia nu a trimis Portugaliei un aviz motivat privind o posibilă încălcare a dreptului Uniunii care ar avea legătură cu acest caz, și nici nu a primit plângeri sau informații care să sugereze că ajutorul de stat, condițiile aferente acestuia sau activitățile economice facilitate de ajutor ar putea fi contrare dispozițiilor relevante ale dreptului Uniunii, altele decât articolele 107 și 108 din TFUE.

- (183) Portugalia consideră că ajutorul de restructurare poate fi declarat compatibil cu piața internă în temeiul Orientărilor privind salvarea și restructurarea.
- (184) Având în vedere natura și obiectivele ajutorului de stat în cauză, precum și afirmațiile autorităților portugheze, Comisia va evalua dacă finanțarea planificată pentru sprijinirea ajutorului de restructurare respectă dispozițiile relevante prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea. În Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia stabilește condițiile în care ajutoarele de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor nefinanciare aflate în dificultate pot fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.
- (185) Atunci când examinează dacă ajutorul de restructurare are un efect negativ asupra condițiilor schimburilor comerciale într-o măsură care contravine interesului comun, Comisia efectuează un test comparativ în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și cu Orientările privind salvarea și restructurarea. În cadrul acestui test, cu condiția ca beneficiarul să fie eligibil pentru a primi ajutor de restructurare, Comisia pune în balanță efectele pozitive ale ajutorului pentru dezvoltarea activităților pe care ajutorul este destinat să le sprijine cu efectele negative generate de impactul ajutorului de stat asupra concurenței și a schimburilor comerciale dintre statele membre, evaluând în special modul în care măsura de ajutor reduce la minimum denaturările concurenței și a schimburilor comerciale (necesitatea intervenției statului, caracterul adecvat, proporționalitatea, transparența ajutorului, principiul „pentru prima și ultima dată” și măsurile de limitare a denaturărilor concurenței).

*Eligibilitatea: întreprindere aflată în dificultate*

- (186) Pentru a fi eligibil pentru ajutor de restructurare, un beneficiar trebuie să se califice drept întreprindere aflată în dificultate în sensul secțiunii 2.2 din Orientările privind salvarea și restructurarea. În special, punctul 20 din Orientările privind salvarea și restructurarea explică faptul că o întreprindere este considerată a fi în dificultate atunci când, fără intervenția statului, va fi aproape sigur condamnată la încetarea activității pe termen scurt sau mediu. Acest lucru este valabil atunci când apare cel puțin una dintre circumstanțele descrise la punctul 20 literele (a)-(d) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (187) Astfel cum se explică în decizia de inițiere a procedurii (considerentele 15-22), la sfârșitul anului 2019, TAP SGPS înregistra o valoare negativă a capitalului propriu de aproximativ [...] milioane EUR. De atunci, situația financiară a TAP SGPS s-a înrăutățit. Conform contului consolidat al TAP SGPS din 2020, capitalul propriu total negativ a ajuns la nivelul de [...] miliarde EUR. TAP Air Portugal a prezentat un capital propriu negativ și în 2020, egal cu [...] miliarde EUR (considerentul 26). Aceste cifre arată că cel puțin jumătate din capitalul social subscris al TAP SGPS și TAP Air Portugal s-a pierdut și, prin urmare, ambele societăți au calitatea de întreprinderi aflate în dificultate în conformitate cu punctul 20 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (188) În conformitate cu punctul 21 din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere nou-creată nu este eligibilă pentru ajutor pentru salvare. Beneficiarul nu este o întreprindere nou-creată în sensul Orientărilor privind salvarea și restructurarea, deoarece a fost înființată în 2003, deci cu mai mult de trei ani în urmă (a se vedea considerentul 8).
- (189) Potrivit punctului 22 din Orientările privind salvarea și restructurarea, o întreprindere care face parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi sau care este preluată de acesta nu este, în mod normal, eligibilă pentru ajutor de restructurare, cu excepția cazului în care se poate demonstra că dificultățile întreprinderii sunt intrinseci și nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului și că dificultățile sunt prea grave pentru a fi soluționate de către grup.
- (190) În a doua decizie privind ajutorul pentru salvare (considerentele 113-128), Comisia a concluzionat că TAP SGPS aparținea unui grup mai mare de întreprinderi la momentul notificării ajutorului pentru salvare, la 9 iunie 2020. Pe de o parte, nu a existat nicio dovadă a unei alocări arbitrare a costurilor între TAP SGPS, AGW și Parpública, care ar fi împovărat în mod artificial TAP SGPS de către societățile-mamă în perioada relevantă. (În plus, din considerentele 19-22 din prezenta decizie reiese că dificultățile întâmpinate de TAP SGPS nu sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul unui grup, ci sunt specifice transportului aerian și sectoarelor conexe în care operează societatea.) Pe de altă parte, consorțiul AGW, în calitate de al doilea cel mai mare acționar, care deținea 45 % din TAP SGPS, era o societate cu răspundere limitată controlată de acționari individuali, dl David Neeleman, care

controla 50 % din acțiunile AGW prin intermediul DGN Corporation (40 %) și Global Azulair Projects, SGPS, SA (10 %) și dl Humberto Pedrosa, care deținea 50 % din AGW, prin intermediul societății HPGB, SGPS, SA. Forma corporativă a consorțiului AGW ca atare era independentă și fără legătură cu averea privată a celor două persoane fizice care erau acționari indirecti ai acestuia, dl Neeleman și dl Pedrosa, care nu erau răspunzători personal pentru obligațiile consorțiului AGW. În consecință, acești doi acționari fizici privați indirecti nu puteau răspunde pentru dificultățile financiare ale TAP SGPS cu patrimoniul lor privat.

- (191) Astfel cum a constatat Comisia în a doua decizie privind ajutorul pentru salvare (considerentul 127), acționarii care dețineau controlul în comun, cu excepția Parpública (statul), nu dispuneau de capacitățile necesare pentru a satisface nevoile de lichidități estimate la 1,2 miliarde EUR necesare pentru a asigura continuitatea TAP SGPS pentru o perioadă de șase luni și pentru a finanța în continuare restructurarea TAP SGPS (fără a acorda ajutor de stat).
- (192) În ceea ce privește TAP Air Portugal, nu există niciun element de probă care să arate că condițiile sale financiare precare ar fi fost rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului sau al unității economice. Acest lucru este valabil atât pentru perioada în care TAP Air Portugal se afla, în ultimă instanță, sub controlul deținut în comun de Parpública (statul), HPGB și DGN, cât și în situația actuală, în care se află sub controlul exclusiv al statului portughez, în cadrul aceleiași unități economice ca și compania-soră TAP SGPS, care deține, de asemenea, o participație minoritară care nu controlează în cadrul TAP Air Portugal (considerentele 11 și 12). Constatarea de la considerentul 191 privind lipsa capacității foștilor acționari care dețineau controlul în comun de a satisface nevoile de lichidități ale societății (fără a acorda ajutor de stat) este valabilă și pentru TAP Air Portugal, care se află și s-a aflat în cadrul aceleiași unități economice ca și TAP SGPS.
- (193) Ca urmare a modificării structurii capitalului TAP SGPS, care este consecința achiziționării a 22,5 % din acțiunile TAP SGPS de către DGTF, TAP SGPS este controlată exclusiv de stat [...] (a se vedea considerentele 8, 11 și 12). Prin urmare, TAP SGPS și TAP Air Portugal fac parte dintr-o unitate economică (sau dintr-un grup mai mare de întreprinderi) pe care Comisia o poate considera un centru decizional independent în cadrul statului care furnizează ajutorul de restructurare notificat.
- (194) Prin urmare, Comisia consideră că nici entitățile care au deținut controlul în comun, nici ulterior statul în calitate de acționar unic care deține controlul nu au fost în măsură să atenueze în conformitate cu condițiile de piață situația economică și financiară a TAP SGPS sau a TAP Air Portugal. Intervenția financiară a statului pentru a remedia dificultățile societăților, fie în mod direct prin DGTF, fie prin intermediul Parpública, ar constitui ajutor de stat, cu excepția cazului în care este efectuată, singură sau împreună cu entitățile care dețin controlul în comun, în condițiile pieței. Parpública, în calitate de entitate care deține controlul în comun, nu a sprijinit și nu ar fi putut sprijini TAP SGPS în condiții de piață, și nici entitățile private care dețin controlul în comun nu au făcut sau nu ar fi putut face acest lucru <sup>(56)</sup>. Prin urmare, având în vedere poziția preexistentă a statului de acționar care deține 50 % din TAP SGPS [...] și controlul deținut ulterior, dificultățile TAP SGPS și ale TAP Air Portugal nu pot fi soluționate de un grup.
- (195) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că atât TAP SGPS, cât și TAP Air Portugal (inclusiv filialele controlate de acestea) sunt întreprinderi aflate în dificultate și sunt eligibile pentru ajutor de restructurare.

#### 6.4.1. Ajutoare destinate să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice

- (196) În conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, pentru a fi considerate compatibile cu piața internă, ajutoarele de stat trebuie să faciliteze dezvoltarea anumitor activități sau a anumitor regiuni economice.
- (197) În această privință, pentru a demonstra că un ajutor de restructurare este destinat să faciliteze dezvoltarea unor astfel de activități sau regiuni, statul membru care acordă ajutorul trebuie să demonstreze că ajutorul urmărește să prevină dificultăți sociale sau să remedieze o disfuncționalitate a pieței. În contextul specific al ajutorului de restructurare, Comisia observă că, astfel cum se recunoaște la punctul 43 din Orientările privind salvarea și restructurarea, de fapt, ieșirea de pe piață este importantă pentru procesul mai larg de creștere a productivității, astfel încât simpla împiedicare a unei întreprinderi să iasă de pe piață nu justifică în mod suficient ajutorul de stat. Dimpotrivă,

<sup>(56)</sup> Această constatare se limitează în mod necesar la AGW ca mijloc de deținere, în cele din urmă, de către persoane fizice, pentru examinarea resurselor entităților care dețin controlul în comun, în ceea ce privește resursele entităților respective, iar nu resursele private de care dispun persoanele fizice care nu răspund personal pentru participațiile acestor entități.

ajutoarele pentru salvare și restructurare se numără printre tipurile de ajutoare de stat care denaturează cel mai mult concurența, deoarece interferează cu procesul de ieșire de pe piață. Cu toate acestea, în anumite situații, restructurarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau regiuni economice, inclusiv în afara activităților desfășurate de beneficiar. Acesta este cazul în care, în absența ajutorului respectiv, falimentul beneficiarului ar conduce la situații de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale, împiedicând dezvoltarea unor activități și/sau a unor regiuni economice care ar fi afectate de astfel de situații. O listă neexhaustivă a acestor situații este prevăzută la punctul 44 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

- (198) Astfel de situații apar, printre altele, atunci când ajutorul evită riscul de întrerupere a unui serviciu important, care este dificil de reprodus și în care ar fi dificil ca un concurent să ia locul beneficiarului, sau atunci când beneficiarul joacă un rol sistemic important într-o anumită regiune sau într-un anumit sector în care ieșirea sa ar avea potențiale consecințe negative <sup>(57)</sup>. Permițând beneficiarului să își continue operațiunile, ajutorul împiedică astfel o disfuncționalitate a pieței sau dificultăți sociale. În cazul ajutorului de restructurare, însă, acest lucru este valabil numai atunci când ajutorul permite beneficiarului să concureze pe piață prin forțe proprii, lucru care ar fi asigurat doar dacă ajutorul se bazează pe punerea în aplicare a unui plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului.
- (199) Prin urmare, Comisia va evalua mai întâi dacă ajutorul este destinat să prevină o situație de disfuncționalitate a pieței sau de dificultăți sociale (secțiunea 6.4.1.1) și dacă este însoțit de un plan de restructurare care să restabilească viabilitatea pe termen lung a beneficiarului (secțiunea 6.4.1.2).

#### 6.4.1.1. Prevenirea unor dificultăți sociale sau a unei disfuncționalități a pieței, care contribuie la dezvoltarea activității economice

- (200) Printre situațiile în care salvarea unei întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea unor activități sau a unor regiuni economice, punctul 44 literele (b) și (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea menționează cazurile în care ajutorul este destinat să evite riscul ca creșterea economică să fie împiedicată de perturbarea unui serviciu important ca urmare a ieșirii beneficiarului de pe piață [punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea] sau de falimentul unei întreprinderi cu un rol sistemic important în sectorul sau regiunea în cauză [punctul 44 litera (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea].

#### *Ajutorul evită perturbarea unui serviciu important*

- (201) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a observat că obiectivul ajutorului de restructurare a fost de a evita ca TAP SGPS și, în consecință, TAP Air Portugal să își înceteze activitatea din cauza dificultăților cu care s-a confruntat și care au fost puternic agravate de criza provocată de pandemia de COVID-19 <sup>(58)</sup>. Având în vedere că o companie aeriană trebuie să garanteze lichidități suficiente pentru a-și menține licența de operare, este evident, prin prisma resurselor disponibile și a pierderilor din exploatare recente și preconizate, că TAP Air Portugal nu ar fi în măsură să își îndeplinească obligațiile de plată și datorile și, prin urmare, fără ajutorul de restructurare ar trebui să solicite încetarea activității și intrarea în insolvență (tabelul 1). Comisia a constatat, pe baza informațiilor furnizate în cursul procedurii oficiale de investigare, că există într-adevăr un risc concret de neîndeplinire imediată a obligațiilor de plată de către beneficiar, ceea ce ar duce la o perturbare a activității curente de transport aerian a TAP Air Portugal.
- (202) În această privință, TAP Air Portugal furnizează servicii constând în legături unice de la nodul său de pe aeroportul din Lisabona, oferind ore de călătorie regulate (considerentele 15 și 16). Pe lângă serviciile esențiale de transport aerian furnizate comunității vorbitoare de limba portugheză, la nivel național și în străinătate, TAP Air Portugal sprijină în mod decisiv și semnificativ creșterea economică a uneia dintre cele mai relevante activități economice pentru Portugalia, și anume turismul. Mai precis, un segment important al societăților portugheze – hoteluri, restaurante, evenimente sociale și culturale, magazine de vânzare cu amănuntul și alte activități asociate turismului, prezente în special în cele mai mari regiuni, Lisabona și Porto, și în Algarve, ar avea dificultăți suplimentare în efortul de a supraviețui crizei dacă nu ar fi sprijinite de operațiunile TAP Air Portugal prin care sunt aduși turiști.
- (203) Astfel cum subliniază Portugalia, majoritatea societăților care ar putea supraviețui crizei provocate de pandemia de COVID-19 numai datorită sprijinului acordat de guvernul portughez prin subvenționarea temporară a unor activități și prin măsuri care să le permită să amâne plățile datorate au nevoie de turism pentru a se intensifica. Agențiile de turism portugheze și reprezentanții regiunilor care au formulat observații subliniază faptul că acestea depind de serviciile TAP Air Portugal pentru o parte din activitățile lor, care ar suferi pierderi considerabile în ceea ce privește cifra de afaceri în lipsa relațiilor comerciale cu TAP Air Portugal.

<sup>(57)</sup> Punctul 44 literele (b) și (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

<sup>(58)</sup> Considerentul 71 din decizia de inițiere a procedurii.



- (204) Prin urmare, Comisia consideră că, în lipsa unui ajutor de restructurare care să împiedice întreruperea activităților TAP Air Portugal, nu numai călătorii, ci și comunitatea de afaceri din domeniul călătoriilor ar depinde în întregime de capacitatea și disponibilitatea unei combinații de transportatori low cost și transportatori pe distanțe lungi, axați pe legături directe în interiorul Uniunii și cu restul lumii în cele 92 de destinații pe care TAP Air Portugal le oferea înainte de restructurare, în special cu America de Nord, America Latină și Africa (considerentul 15), de a institui aceleași servicii ca frecvență și acoperire geografică. Părțile terțe – în special partenerii de afaceri, cum ar fi agențiile de turism, agențiile de turism organizatoare, marile grupuri hoteliere, agențiile de vânzare de bilete și furnizorii, pe lângă organismele guvernamentale naționale și străine, inclusiv organismele care promovează turismul și schimburile comerciale sau culturale – au confirmat și confirmă constatarea Comisiei enunțată în decizia de inițiere a procedurii privind căreia ieșirea de pe piață a TAP Air Portugal ar risca să cauzeze pierderea acestor legături (considerentul 100).
- (205) Pentru a reproduce rolul TAP Air Portugal, concurenții ar trebui să construiască și să stabilească o rețea de destinații, care ar necesita un timp considerabil și ar risca să nu fie realizată deloc cu aceleași servicii în ceea ce privește frecvența și sfera geografică. În această privință, Comisia observă că obiectivul ajutorului de restructurare este de a evita ca TAP Air Portugal să își înceteze activitatea din cauza dificultăților cu care s-a confruntat și care au fost puternic agravate de criza provocată de pandemia de COVID-19.
- (206) Rutele concrete care alcătuiau rețeaua TAP Air Portugal în 2019, înainte de pandemie, sunt în prezent reduse în prezența condițiilor de călătorie restrictive impuse de autoritățile portugheze din motive legate de sănătate, pentru a limita răspândirea virusului. Cu toate acestea, previziunile IATA referitoare la redresarea traficului, menționate în decizia de inițiere a procedurii, pe care nicio parte nu le-a pus sub semnul întrebării, indică o redresare a cererii înainte de 2025 (considerentul 223). Într-un astfel de context, în scenariul previzibil al cererii de servicii de transport aerian și de conectivitate în Portugalia, ar fi esențial ca rețeaua TAP Air Portugal – sau o rețea la fel de densă – să existe la fel ca înainte de pandemie pentru a satisface cererea viitoare, în special pe toate sau pe unele dintre rutele pe care TAP Air Portugal era singura companie aeriană care opera [...] din [...] rute în sezonul de vară și [...] din [...] rute în sezonul de iarnă (considerentele 15 și 16).
- (207) În ceea ce privește o rețea ipotetică prin care să se reproducă cea a TAP Air Portugal, este foarte puțin probabil ca o combinație de transportatori tradiționali existenți sau de transportatori low cost să fie atât dispusă, cât și capabilă să construiască, într-un interval de timp rezonabil, legăturile de rețea necesare, în special către țările vorbitoare de limba portugheză, pentru a prelua rolul TAP Air Portugal de conectare a Portugaliei cu restul lumii. Într-adevăr, niciunul dintre cei doi transportatori aerieni care au intervenit nu și-a demonstrat în mod corespunzător disponibilitatea și capacitatea de a dezvolta o rețea națională de transport similară sau intenția de a dezvolta o conectivitate similară și nu s-a referit decât în mod generic la alte companii aeriene care nu au intervenit în procedură și care, în opinia sa, ar putea reproduce parțial rețeaua TAP Air Portugal. De asemenea, deși studiile prezentate arată o creștere a transportatorilor low cost și o concurență din partea lor (considerentul 105), acestea nu explică și nu demonstrează că serviciile și rețeaua TAP Air Portugal ar putea fi reproduse sau înlocuite cu o oarecare certitudine de un transportator unic sau de anumite combinații de mai mulți transportatori. Dimpotrivă, astfel cum se menționează în considerentele 100 și 132, numeroase părți terțe care se bazează pe serviciile TAP Air Portugal și-au exprimat îngrijorarea cu privire la o posibilă pierdere a acestora. Prin urmare, informațiile furnizate în cadrul procedurii oficiale de investigare confirmă constatarea Comisiei potrivit căreia există într-adevăr un risc concret de neîndeplinire imediată a obligațiilor de plată de către beneficiar, ceea ce ar duce la un risc de perturbare a activității economice a serviciilor de transport aerian furnizate de TAP Air Portugal.
- (208) Așadar, falimentul beneficiarului ar risca, la rândul său, să perturbe un serviciu de transport important care asigură conectivitatea la nivel internațional și național și care leagă în rețea Portugalia continentală și insulele sale, precum și comunitatea vorbitoare de limba portugheză de peste mări, ceea ce este greu de reprodus pentru alți furnizori, astfel cum se prevede la punctul 44 litera (b) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

*Ajutorul sprijină o întreprindere cu un rol sistemic*

- (209) Ajutorul urmărește, de asemenea, să prevină riscul de ieșire de pe piață a unei întreprinderi care prestează un serviciu important cu un rol sistemic în Portugalia în sensul punctului 44 litera (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea.

- (210) În această privință, Comisia consideră că beneficiarul joacă, fără îndoială, un rol esențial în economia portugheză <sup>(59)</sup>, nu numai pentru dezvoltarea turismului și a conectivității cu țările vorbitoare de limba portugheză, ci și din punctul de vedere al ocupării forței de muncă. În primul rând, beneficiarul are un rol sistemic important pentru întregul teritoriu portughez, deoarece sprijină creșterea turismului portughez, unul dintre cele mai importante sectoare ale statului membru respectiv, care în 2018 a reprezentat 14,6 % din produsul intern brut („PIB”) al Portugaliei. Acest sector a fost de o importanță capitală pentru redresarea economică a Portugaliei în urma crizei financiare și a datoriilor suverane după criza din 2008. Turismul contribuie cu aproximativ 19 miliarde EUR la PIB-ul Portugaliei, ceea ce a reprezentat 8,7 % din PIB-ul din 2019, și nu există niciun indiciu că redresarea economică după pandemie ar afecta în mod semnificativ structura PIB-ului portughez și contribuția turismului la acesta. În al doilea rând, cu cei aproximativ 10 000 de angajați ai săi (în 2019), TAP SGPS este unul dintre cei mai mari angajatori din țară și reprezintă peste 110 000 de locuri de muncă indirecte. Aceste cifre demonstrează că o eventuală insolvență cu care TAP SGPS s-ar confrunta în lipsa ajutorului pentru restructurare ar avea un efect colateral negativ semnificativ asupra întregii economii portugheze.

*Examinarea afirmațiilor formulate în observațiile și concluziile părților terțe*

- (211) Constatările preliminare ale Comisiei din decizia de inițiere a procedurii sunt contestate de Ryanair. Societatea susține, în primul rând, că nu există niciun element de probă care să arate un risc de perturbare a unui serviciu important care este greu de reprodus. Potrivit Ryanair, concurenții care iau locul beneficiarului ar putea reproduce serviciile oferite de TAP Air Portugal. Mai precis, Ryanair susține, în primul rând, că ar putea înlocui cu ușurință zborurile pe distanțe scurte ale TAP Air Portugal, iar pentru zborurile pe distanțe lungi există suficienți concurenți care zboară din Lisabona și care ar putea prelua capacitățile TAP Air Portugal. În al doilea rând, Ryanair susține că TAP Air Portugal nu este o întreprindere sistemică și, chiar presupunând că ar fi, decizia de inițiere a procedurii nu explică dacă prin reducerea dimensiunii TAP SGPS și suprimarea activităților nesistemice sau generatoare de pierderi nu s-ar putea menține activitățile sistemice.
- (212) Afirmațiile Ryanair sunt în mare măsură infirmate, pe de o parte, de observațiile altor terți și, pe de altă parte, de informațiile prezentate de Portugalia (considerentele 138-141).
- (213) Constatările preliminare ale Comisiei enunțate în decizia de inițiere a procedurii au fost puternic susținute de părțile terțe. Din cele 39 de răspunsuri la invitația de a prezenta observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii, 36 de părți și-au exprimat sprijinul față de opinia Comisiei cu privire la importanța TAP Air Portugal, care este cel mai important furnizor de conectivitate între Portugalia și celelalte țări vorbitoare de limba portugheză (în special Brazilia, Angola, Mozambic și São Tomé și Príncipe) și care face legătura între întreaga Europă și Portugalia, precum și cu țările menționate mai sus, prin nodul său de la Lisabona. Toate părțile interesate, cu excepția celor doi concurenți direcți, sprijină planurile de ajutor de restructurare pentru TAP SGPS și confirmă rolul important pe care îl joacă TAP Air Portugal, în special pentru economia Portugaliei.
- (214) Pe baza informațiilor de care dispune, Comisia observă, de asemenea, că, deși unele rute ale TAP Air Portugal ar putea fi atractive pentru un concurent în mod independent, nu există indicii că ar exista un concurent care să preia totalitatea serviciilor TAP SGPS. Prin urmare, este probabil ca ieșirea de pe piață a societății TAP SGPS să genereze dificultăți sociale grave pentru clienții, personalul și furnizorii acesteia.
- (215) Comisia observă, în special, că, spre deosebire de concurenții săi, TAP Air Portugal este în prezent un furnizor important de conectivitate pentru pasagerii care călătoresc spre și dinspre țările vorbitoare de limba portugheză. După cum s-a menționat deja (secțiunea 4.2), această societate joacă un rol esențial pentru conectivitatea Portugaliei și a întregii Europe cu Brazilia, Angola, Mozambic și São Tomé și Príncipe. Deși serviciile TAP Air Portugal ar putea fi înlocuite, teoretic, de mai mulți operatori în perioada planului de restructurare, o astfel de înlocuire ar putea fi doar parțială și ar implica o deteriorare importantă a serviciilor, în special pentru clienții situați în Portugalia. În timp, reducerea dimensiunii TAP Air Portugal pe care o solicită Ryanair nu ține seama de efectele colaterale negative ale reducerii, printre altele, faptul că un număr considerabil de legături din interiorul Uniunii din modelul de nod aerian al TAP Air Portugal care se bazează și pe rute intercontinentale ar putea fi puse în pericol în mod iremediabil pe termen mediu <sup>(60)</sup>.

<sup>(59)</sup> Potrivit notificării, în 2019, TAP SGPS a contribuit cu 3,3 miliarde EUR la PIB-ul Portugaliei (ceea ce a reprezentat 1,2 % din PIB-ul total al țării) și cu 300 de milioane EUR sub formă de impozite directe și contribuții sociale. Contribuția TAP SGPS la exporturile portugheze este de aproape 2,6 miliarde EUR, iar valoarea serviciilor și a bunurilor achiziționate de TAP SGPS de la peste 1 000 de furnizori naționali este de aproape 1,3 miliarde EUR.

<sup>(60)</sup> În această privință, evaluarea Comisiei cu privire la impactul asupra viabilității al măsurii privind concurența care constă în transferarea a 18 sloturi orare implică o reducere și permite deschiderea a trei rute care implică trei rotații în cadrul legăturilor de la un punct la altul din interiorul Uniunii. Efectul este o reducere cu [...] % a rentabilității capitalului angajat al TAP Air Portugal și o reducere de [...] a raportului dintre datorii și capitaluri proprii (tabelul 3). Prin urmare, evaluarea implică faptul că o reducere mai amplă și mai semnificativă a rutelor profitabile în cadrul zborurilor din interiorul Uniunii care alimentează zborurile intercontinentale i-ar putea afecta capacitatea de a-și menține poziția pe piață fără a avea acces la finanțare de pe piață, necesitând astfel mai multe ajutoare până la sfârșitul perioadei de restructurare.

- (216) Celelalte companii aeriene mari din Portugalia (Ryanair, EasyJet) asigură conectivitate numai între Portugalia și alte state membre ale Uniunii, iar modelul lor de afaceri exclude zborurile intercontinentale pe distanțe lungi. Alți transportatori aerieni importanți din UE care oferă legături intercontinentale de la Lisabona aplică un model radial. Aceasta înseamnă că, în loc să ofere zboruri directe către destinații de peste mări de pe aeroportul din Lisabona, aceștia ar transfera pasagerii din Portugalia către nodurile lor aeriene din alte state membre, cum ar fi Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt sau München, înainte de a-i transporta către destinațiile respective. La rândul său, acest lucru ar prelungi semnificativ durata totală a zborurilor din Portugalia către destinațiile vestice sau sudice.
- (217) Așadar, atât în calitate de angajator, cât și ca element central în lanțul economic pentru multe alte întreprinderi portugheze, beneficiarul poate fi considerat ca fiind o întreprindere cu un rol sistemic în temeiul punctului 44 litera (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (218) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează, prin urmare, că ajutorul contribuie la dezvoltarea activității economice de furnizare a serviciilor de transport aerian care asigură conectivitatea Portugaliei, prin faptul că permite menținerea unui serviciu important care ar putea risca să nu fie reprodus în întregime sau într-o măsură similară și fără dificultăți sociale de către concurenți pe termen scurt și mediu, cu potențiale consecințe negative asupra economiei Portugaliei în general, ca urmare a crizei actuale cauzate de pandemia de COVID-19 [punctul 44 literele (b) și (c) din Orientările privind salvarea și restructurarea].

#### 6.4.1.2. Planul de restructurare și restabilirea viabilității pe termen lung, care contribuie la dezvoltarea activității sau a regiunii economice respective

- (219) În plus, în conformitate cu punctul 46 din Orientările privind salvarea și restructurarea, acordarea unui ajutor de restructurare trebuie să fie condiționată de punerea în aplicare a unui plan de restructurare care să restabilească viabilitatea beneficiarului. Remedierea cauzelor care au condus la dificultățile beneficiarului, prin facilitarea restabilirii viabilității acestuia pe termen lung, reprezintă o condiție necesară pentru ca ajutorul de restructurare să servească dezvoltării activității (activităților) și a regiunilor economice în care beneficiarul își desfășoară activitatea. Ajutorul de restructurare sprijină un plan de restructurare amplu care cuprinde întregul perimetru al activităților TAP SGPS și TAP Air Portugal.
- (220) În conformitate cu punctele 45-48 din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul de restructurare ar trebui acordat numai pentru a sprijini un plan de restructurare realist, coerent și cuprinzător, ale cărui măsuri trebuie să fie concepute pentru a restabili viabilitatea pe termen lung într-un interval de timp rezonabil, excluzând orice ajutor suplimentar în plus față de cel care sprijină planul de restructurare al beneficiarului. Planul de restructurare trebuie să descrie modul în care măsurile de restructurare propuse vor remedia problemele subiacente ale beneficiarului.
- (221) Rezultatele restructurării trebuie să fie demonstrate într-o varietate de scenarii, în special prin identificarea parametrilor de performanță și a principalilor factori de risc previzibili. Restabilirea viabilității beneficiarului trebuie să aibă ca rezultat o rentabilitate adecvată a capitalului investit după acoperirea costurilor, care să nu depindă de ipoteze optimiste cu privire la factori precum variațiile de preț sau de cerere. Viabilitatea pe termen lung se realizează atunci când o întreprindere este în măsură să asigure o rentabilitate previzionată adecvată a capitalului după ce și-a acoperit toate costurile, inclusiv amortizarea și cheltuielile financiare, și poate, de asemenea, să concureze pe piață prin forțe proprii.
- (222) În prezenta secțiune, Comisia va evalua mai întâi credibilitatea ipotezelor care stau la baza planului de restructurare al beneficiarului și apoi elementele de probă privind restabilirea viabilității beneficiarului la sfârșitul planului de restructurare.

*Evaluarea ipotezelor care stau la baza previziunilor financiare*

- (223) În ceea ce privește credibilitatea ipotezelor care stau la baza previziunilor privind veniturile, Comisia observă că previziunile beneficiarului referitoare la redresarea traficului aerian sunt mai prudente decât prognozele de referință ale IATA. Deși IATA prevede un volum de pasageri în 2025 egal cu 109 % din cel din 2019, beneficiarul presupune că numai [...] % din pasagerii din 2019 vor efectua zboruri în 2025, când se încheie planul de restructurare (considerentul 51). În plus, beneficiarul își presupune un randament ușor mai scăzut în 2025 ([...] eurocenți) față de 2019 ([...] eurocenți), iar factorul de încărcare se preconizează că va fi în 2025 cu [...] puncte procentuale mai mare decât în 2019 ([...] % comparativ cu [...] %). În cele din urmă, veniturile per ASK ale beneficiarului sunt mai mici în 2025 decât în 2019 ([...] eurocenți comparativ cu [...] eurocenți), ceea ce indică faptul că beneficiarul a fost deja în măsură să atingă venituri similare per obiectiv ASK chiar înainte de începerea perioadei de restructurare. Întrucât previziunile referitoare la trafic ale beneficiarului sunt mai prudente decât prognozele IATA, iar indicatorii-cheie de performanță legați de venituri sunt în concordanță cu valorile istorice ale beneficiarului din 2019, Comisia consideră că previziunile beneficiarului privind veniturile sunt rezonabile.
- (224) În ceea ce privește previziunile referitoare la costuri, Comisia observă că restabilirea profitabilității beneficiarului depinde de reducerea costurilor, în special a celor legate de combustibil și de forța de muncă, astfel cum se descrie în secțiunea 2.4.3. În ceea ce privește combustibilul, previziunile iau în considerare exploatarea unor aeronave mai noi și mai eficiente din punctul de vedere al consumului de combustibil și se bazează pe așteptările de piață implicite cu privire la prețurile combustibililor, extrase din baza de date Bloomberg. Întrucât calendarele de livrare pentru noile aeronave au fost deja negociate cu furnizorii, consumul de combustibil al acestor aeronave reprezintă date obiective și verificabile, la fel ca și așteptările privind prețurile combustibilului; prin urmare, Comisia consideră că previziunile privind costurile combustibililor sunt credibile.
- (225) În ceea ce privește previziunile referitoare la costul forței de muncă, Comisia observă că beneficiarul a semnat deja acorduri cu toate sindicatele sale până în 2024 (acordurile de urgență), care sunt aplicabile tuturor angajaților săi. Acordurile de urgență prevăd reduceri salariale, înghețarea creșterilor salariale automate și îmbunătățiri ale productivității. În plus, beneficiarul a obținut deja o reducere de 1 200 ENI prin nereînnoirea contractelor pe durată determinată și a început procesul de realizare a unei reduceri suplimentare de 2 000 ENI, atât prin măsuri voluntare, cât și prin concedieri. De asemenea, beneficiarul a început să pregătească negocierea unor noi contracte colective de muncă, care vor înlocui acordurile de urgență, și a obținut deja angajamentul mai multor sindicate în ceea ce privește obiectivele în materie de costuri pentru 2025 ale planului de restructurare. În ansamblu, având în vedere că beneficiarul a încheiat deja negocieri cu privire la majoritatea ipotezelor care stau la baza previziunilor privind costul forței de muncă, Comisia consideră că aceste previziuni sunt credibile.
- (226) Comisia consideră că la credibilitatea previziunilor financiare contribuie și elementele următoare. În primul rând, beneficiarul a identificat deja și a început să pună în aplicare mai multe măsuri menite să reducă costurile, altele decât cele cu forța de muncă și combustibilul (considerentul 35). În al doilea rând, proiecțiile financiare nu includ creșterile de venituri în valoare de [...] milioane EUR (din [...] milioane EUR) prevăzute de beneficiar (secțiunea 2.4.1.4), ceea ce creează o rezervă de siguranță suplimentară. În al treilea rând, planul de restructurare se axează pe sectorul aviației și prevede vânzarea sau închiderea activităților secundare, cum ar fi M&E Brasil, care a înregistrat pierderi în trecut și a contribuit la dificultățile beneficiarului (secțiunea 2.4.1.1).
- (227) Pentru a evalua caracterul rezonabil general al previziunilor financiare ale beneficiarului, Comisia a comparat marja EBIT preconizată a beneficiarului (și anume, valoarea EBIT împărțită la venituri) pentru 2025 cu cea a unui eșantion de concurenți pentru care sunt disponibile prognoze ale analiștilor de pe piața titlurilor de capital pentru același an <sup>(61)</sup>. Marja EBIT medie a eșantionului respectiv este de 13,1 %, în timp ce cea a beneficiarului este estimată la [...] %. Prin urmare, Comisia consideră că previziunile în materie de profitabilitate ale beneficiarului pentru 2025 sunt în concordanță cu media eșantionului, ceea ce oferă un indiciu suplimentar al credibilității ipotezelor care stau la baza planului de restructurare.

*Evaluarea restabilirii viabilității beneficiarului*

- (228) După ce a stabilit credibilitatea ipotezelor care stau la baza previziunilor financiare, acum Comisia va evalua dacă, pe baza acestor previziuni, beneficiarul este în măsură să își restabilească viabilitatea până la sfârșitul anului 2025, când se încheie planul de restructurare. Mai precis, Comisia va verifica dacă, în 2025, beneficiarul se așteaptă să genereze o rată de rentabilitate suficientă din operațiunile sale și să fie în măsură să concureze prin forțe proprii.

<sup>(61)</sup> Eșantionul include următoarele societăți: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean și Finnair, Ryanair, Easy Jet și Wizz Air.

- (229) În ceea ce privește capacitatea beneficiarului de a genera o rată de rentabilitate suficientă din operațiunile sale în 2025, o abordare obișnuită este compararea rentabilității capitalului angajat (ROCE) <sup>(62)</sup> din 2025 cu costul mediu ponderat al capitalului (WACC). În cazul în care rentabilitatea capitalului angajat este mai mare decât costul mediu ponderat al capitalului, operațiunile unei societăți sunt în măsură să genereze profituri suficiente pentru ca aceasta să își acopere costul capitalului, ceea ce reprezintă un indiciu al viabilității societății respective.
- (230) Potrivit Portugaliei, se preconizează că rentabilitatea capitalului angajat a beneficiarului, al cărui calcul se bazează pe previziunile financiare pe care Comisia le-a evaluat ca fiind credibile în considerentele 223-227, va fi de [...] % în 2025 (considerentul 48). Această valoare reprezintă raportul dintre EBIT înainte de impozitare și capitalul angajat din 2025. Cu toate acestea, întrucât testul de viabilitate constă în compararea ROCE cu WACC, care este o rată de rentabilitate după impozitare, Comisia consideră că este mai adecvat să se calculeze ROCE utilizând EBIT după impozitare. În plus, pentru a atenua fluctuațiile anuale ale variabilelor bilanțiere, Comisia consideră, de asemenea, rezonabilă utilizarea capitalului mediu angajat din 2024 și din 2025, în locul capitalului angajat din 2025, ca numitor al ROCE din 2025. Cu aceste două modificări, Comisia obține o rentabilitate a capitalului angajat de [...] %.
- (231) Valoarea ROCE de [...] % este mai mare cu [...] % decât valoarea WACC al beneficiarului. În conformitate cu metodologia standard, acest WACC constă într-o medie ponderată a costului capitalului propriu al beneficiarului ([...] %) și a costului datoriei ([...] %), cu ponderi egale cu raportul dintre datoria-țintă și datoria plus capitalul propriu al beneficiarului ([...] %). Aceste componente ale WACC sunt justificate în mod corespunzător, pe baza datelor de piață și a informațiilor financiare privind concurenții beneficiarului, preluate de pe platforma Capital IQ și de la Reuters (nota de subsol 61). Mai precis, costul capitalului propriu presupune o rată fără risc de [...] %, care este cu mult peste randamentele negative actuale ale obligațiunilor publice germane pe 10 ani, o primă de risc de capital propriu de 4,72 % și o primă de risc de țară de 1,95 %, ambele în concordanță cu valorile de referință disponibile public <sup>(63)</sup>, precum și un coeficient beta de [...] <sup>(64)</sup>. Acest coeficient beta este coeficientul beta mediu al titlurilor de valoare ale concurenților beneficiarului specificat la nota de subsol 61, ajustat pentru a reflecta diferențele în ceea ce privește raportul dintre datorie și capitaluri și ratele de impozitare, în conformitate cu formula standard Hamada. Costul capitalului propriu include, de asemenea, o primă de risc de mică anvergură, de 1,75 %, astfel cum a fost calculată de Duff & Phelps. În ceea ce privește costul datoriei, acesta reprezintă o medie a randamentului curent al datoriei neachitate a beneficiarului ([...] % înainte de impozitare, [...] % după impozitare), ceea ce reprezintă o ipoteză prudentă, deoarece se preconizează că gradul de îndatorare și ratele bonității financiare ale beneficiarului se vor îmbunătăți în perioada de planificare. Prin urmare, Comisia consideră că beneficiarul va fi în măsură să își restabilească viabilitatea în 2025, pe baza așteptărilor rezonabile conform cărora ROCE din 2025 va fi mai mare decât WACC.
- (232) Comisia observă, de asemenea, că ROCE preconizată pentru 2025 este mai mare decât mediana ROCE din 2019 ([...] %) a companiilor aeriene concurente enumerate în nota de subsol 61. Acesta este un indiciu suplimentar al restabilirii viabilității beneficiarului, întrucât companiile aeriene respective au fost în măsură să concureze pe piață prin forțe proprii în 2019.
- (233) Restabilirea viabilității beneficiarului este confirmată de o abordare alternativă, și anume comparația dintre rentabilitatea capitalurilor proprii (ROE) și costul capitalului propriu. O astfel de abordare se concentrează asupra profiturilor obținute de acționari, în timp ce abordarea menționată în considerentul 230 depinde de profiturile generate de operațiunile unei societăți. Din punctul de vedere al acționarilor, o societate este viabilă dacă generează o ROE mai mare decât costul capitalului propriu. Comisia observă că această constatare este valabilă în cazul beneficiarului pentru anul 2025, deoarece ROE preconizată este de [...] %, iar costul capitalului propriu este de [...] %.
- (234) Pentru a asigura soliditatea evaluării referitoare la restabilirea viabilității, Comisia a luat în considerare o abordare alternativă pentru calculul WACC și al costului capitalului propriu. Această abordare constă în utilizarea raportului preconizat între datorii și capitaluri al beneficiarului pentru anul 2025 ([...]), în locul celui al concurenților (1,5), pentru a ajusta coeficientul beta al titlurilor de valoare ale concurenților pentru a ține seama de diferențele în ceea ce privește efectul de levier și pentru a calcula ponderile datoriei și capitalului propriu în formula WACC. Ca urmare a acestei ipoteze, costul capitalului propriu crește de la [...] % la [...] %, reflectând efectul de levier mai ridicat și, prin urmare, gradul de risc al capitalului propriu al beneficiarului în comparație cu concurenții săi. În plus, ponderea WACC variază de la [...] % la [...] %, din cauza efectelor de compensare ale unui cost mai ridicat al capitalului propriu și ale unei ponderi mai mici a capitalului propriu în structura capitalului beneficiarului. În ansamblu, având în vedere că ROCE (ROE) preconizată pentru 2025 este de [...] % ([...] %), Comisia concluzionează că testele privind restabilirea viabilității sunt îndeplinite chiar și în cadrul unei astfel de abordări alternative pentru calculul WACC și al costului capitalului propriu.

<sup>(62)</sup> ROCE din anul t este definită ca valoarea EBIT după impozite în anul t, împărțită la capitalul mediu angajat în anul t și t-1.

<sup>(63)</sup> Valorile primei de risc de capital propriu și primei de risc de țară sunt disponibile pe site-ul web al Prof. Damodaran ([https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New\\_Home\\_Page/datafile/ctryprem.html](https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html)).

<sup>(64)</sup> Costul capitalului propriu se calculează ca suma dintre rata fără risc, prima de risc de țară, prima de risc de mică anvergură și produsul dintre coeficientul beta și prima de risc de capital propriu.

- (235) În ceea ce privește capacitatea beneficiarului de a concura prin forțe proprii la sfârșitul anului 2025, când se încheie planul de restructurare, Comisia se așteaptă ca beneficiarul să își restabilească accesul deplin la piețele de capital fără cofinanțare publică până în 2025, adică la trei ani de la ultimul sprijin acordat sub formă de capitaluri proprii. Această anticipare se bazează pe următoarele argumente. În primul rând, previziunile financiare arată o creștere a veniturilor nete în perioada de planificare, care contribuie la un nivel pozitiv al capitalului propriu de [...] milioane EUR în 2025. Această valoare este mai mare decât poziția în materie de capitaluri proprii a TAP Air Portugal, de [...] milioane EUR în 2019, atunci când beneficiarul a putut obține finanțare pe termen lung în valoare de [...] milioane EUR în condițiile pieței (considerentul 23) <sup>(65)</sup>. În al doilea rând, beneficiarul preconizează un raport între datoria netă și EBITDA de [...]. Acest raport este [...] decât pragul de 3,5, care reprezintă pragul superior corespunzător ratingului categoriei de investiții și, prin urmare, asigură un acces mai ușor la piețele de capital, în conformitate cu practica pieței. Din aceste motive, Comisia consideră că beneficiarul este în măsură să concureze prin forțe proprii fără ajutor suplimentar pentru salvare sau restructurare până în 2025.
- (236) Ca dovadă suplimentară a capacității beneficiarului de a avea acces la piețele de capital fără sprijin de stat și, prin urmare, de a concura prin forțe proprii în viitor, Comisia observă faptul promițător că beneficiarul a obținut deja contracte de închiriere de aeronave în valoare de [...] milioane EUR și a negociat deja un împrumut parțial garantat de stat cu [...], care s-a declarat foarte încrezător în acoperirea într-un mod pozitiv a nevoilor viitoare de finanțare în valoare de până la [...] EUR, în cazul în care lichiditățile ar trebui sporite. Ambele elemente indică deja capacitatea beneficiarului de a-și restabili accesul deplin la piețele de capital și reprezintă un semn de încredere al pieței în restabilirea viabilității sale odată cu acordarea ajutorului de restructurare.
- (237) Pe lângă scenariul de referință, Portugalia a furnizat o analiză de sensibilitate și a luat în considerare diferite scenarii nefavorabile (considerentele 52 și 53). Analiza anterioară constă într-o actualizare a previziunilor financiare în comparație cu planul notificat din iunie 2021, luând în considerare îmbunătățirea prognozelor privind traficul aerian, dar și creșterea prețurilor combustibililor și anticiparea unei creșterii a inflației. Scenariile nefavorabile se bazează pe planul notificat din iunie 2021 și constau în simularea efectului prețurilor mai mari ale combustibililor (o creștere cu [...] %), al randamentelor mai scăzute (o scădere cu [...] %) sau al unei combinații a acestora. Comisia consideră că aceste analize de sensibilitate și scenarii nefavorabile sunt rezonabile, deoarece simulează efectele schimbărilor negative asupra elementelor esențiale pentru profitabilitatea companiilor aeriene.
- (238) Comisia observă că, deși aceste scenarii nefavorabile au un impact negativ asupra profitabilității și bonității beneficiarului, ele nu afectează restabilirea viabilității acestuia până în 2025. În scenariul în care prețul combustibililor ar crește cu [...] %, iar randamentele ar înregistra o scădere cu [...] % (considerentul 52), beneficiarul ar genera câștiguri pozitive înainte de dobânzi și impozite [...], în valoare de [...] milioane EUR [...], în loc de [...] milioane EUR. În scenariul nefavorabil cu previziuni financiare actualizate (considerentul 53), ROCE ar fi de [...] în 2025, în timp ce ROE ar înregistra o scădere de la [...] % la [...] %. Aceste rapoarte indică în continuare o profitabilitate semnificativă și sunt mai mari decât pragurile de viabilitate, chiar și în situația în care este luată în considerare configurația cea mai conservatoare a WACC ([...] %) și a costului capitalului propriu ([...] %). În ceea ce privește capacitatea beneficiarului de a avea acces la piețele de capital și de a concura prin forțe proprii în 2025, aceasta nu ar fi afectată, deoarece poziția în materie de capitaluri proprii ar fi în continuare pozitivă ([...] milioane EUR), iar raportul între datoria netă și EBITA nu ar depăși [...], atingând valoarea de [...].

#### *Concluzie privind facilitarea dezvoltării unor activități și a unor regiuni economice*

- (239) În concluzie, Comisia consideră planul de restructurare al beneficiarului ca fiind realist, coerent și credibil. Prin urmare, acesta este adecvat pentru restabilirea viabilității pe termen lung a beneficiarului fără a se baza pe un ajutor de stat suplimentar într-un interval de timp rezonabil. Prin urmare, ajutorul de restructurare îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 44 literele (b) și (c) și la punctul 46 din Orientările privind salvarea și restructurarea, contribuind la dezvoltarea activității economice a serviciilor de transport aerian care asigură conectivitatea Portugaliei, astfel cum se prevede la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE.

#### *6.4.2. Efectele pozitive ale ajutorului pentru regiunile economice vizate depășesc efectele negative asupra schimburilor comerciale și a concurenței*

- (240) Pentru a evalua dacă ajutorul nu afectează în mod nejustificat condițiile de concurență și condițiile schimburilor comerciale, trebuie examinate necesitatea, caracterul adecvat și proporționalitatea ajutorului și trebuie asigurată transparența. De asemenea, este necesar să se examineze efectele ajutorului asupra concurenței și a schimburilor comerciale și să se evalueze efectele pozitive ale ajutorului pentru dezvoltarea activităților și a regiunilor economice vizate a fi sprijinite prin intermediul ajutorului, precum și alte efecte pozitive în raport cu efectele negative ale acestuia pe piața internă.

<sup>(65)</sup> Sursa: Raportul anual al TAP Air Portugal pentru 2019, pagina 53.

## 6.4.2.1. Caracterul necesar

- (241) În conformitate cu punctul 53 din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre care intenționează să acorde un ajutor de restructurare trebuie să furnizeze o comparație cu un scenariu alternativ credibil care nu implică ajutorul de stat, care să demonstreze că obiectivul de dezvoltare a activităților sau a regiunilor economice vizate de ajutor, menționat în secțiunea 3.1.1 din Orientările privind salvarea și restructurarea, nu va fi atins sau ar fi atins într-o mai mică măsură.
- (242) Obiectivul ajutorului de restructurare este de a evita ca TAP SGPS să își înceteze activitatea și, astfel, de a evita o situație de disfuncționalitate a pieței și de dificultăți sociale care ar împiedica dezvoltarea serviciilor de transport aerian care asigură conectivitatea Portugaliei. Acest obiectiv este realizat prin punerea în aplicare a planului de restructurare, finanțat parțial prin ajutorul pentru restructurare. Planul de restructurare arată că trebuie remediate atât problemele legate de lichiditate, cât și cele legate de solvabilitate ale beneficiarului pentru a soluționa problemele financiare ale acestuia. Pe termen scurt, TAP SGPS nu este în măsură să asigure furnizarea continuă a serviciilor esențiale de transport aerian, să își respecte obligațiile financiare sau să aibă acces la piețele financiare. Pe termen lung, având în vedere capitalul propriu clar negativ de [...] miliarde EUR, care se va menține pentru o perioadă îndelungată, TAP SGPS nu este în măsură să își îndeplinească obligațiile financiare. Prin urmare, ajutorul de restructurare este necesar pentru finalizarea cu succes a planului de restructurare, a cărui punere în aplicare urmărește, la rândul său, să faciliteze dezvoltarea serviciilor de transport aerian care asigură conectivitatea Portugaliei.

## 6.4.2.2. Caracterul adecvat

- (243) În temeiul punctului 38 litera (c) și al punctului 54 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia nu va considera ajutorul de restructurare ca fiind compatibil cu piața internă dacă alte măsuri care denaturează mai puțin concurența permit îndeplinirea aceluiași obiectiv. Ajutorul de restructurare trebuie să fie remunerat în mod corespunzător și să îndeplinească condițiile prevăzute la punctul 58 din Orientările privind salvarea și restructurarea, astfel încât instrumentul ales să fie adecvat pentru problema legată de solvabilitate sau de lichidități pe care este menit să o remedieze.
- (244) Concurenții au respins constatarea preliminară a Comisiei din decizia de inițiere a procedurii, potrivit căreia ajutorul pentru restructurare este adecvat ca formă. Ryanair susține că ajutorul nu este adecvat, întrucât decizia de inițiere a procedurii nu prezintă sau nu compară ajutorul cu alte opțiuni care implică sau nu implică ajutorul de stat. EAA susține că forma de ajutor, compusă în principal din injecția de capital propriu, nu este adecvată și depășește ceea ce este necesar, deoarece o garanție guvernamentală (fără nicio măsură privind capitalul propriu) ar fi suficientă pentru a facilita accesul la piețele de capital și pentru a restabili astfel lichiditatea și solvabilitatea TAP. Afirmatia EAA nu este susținută de niciun element de probă, iar Ryanair nu ia în considerare situația actuală, care se evidențiază prin accesul insuficient la piețele de capital pentru a selecta un investitor care să dorească și să fie în măsură să furnizeze finanțare prin capitaluri proprii sau pe termen lung. În schimb, discuțiile cu [...], care asigură atât finanțarea imediată, cât și finanțarea contingentă, confirmă incapacitatea actuală a TAP SGPS/TAP Air Portugal de a atrage capital la scară largă <sup>(66)</sup>.
- (245) În plus, Comisia consideră că ajutorul de restructurare în valoare de 2,55 miliarde EUR acordat societății TAP SGPS are forma adecvată, din următoarele motive. În primul rând, TAP SGPS era o întreprindere aflată în dificultate, cu un capital propriu negativ în 2019 ([...] milioane EUR). Aceasta a înregistrat pierderi în valoare de [...] miliarde EUR în 2020 și preconizează un venit net pozitiv [...]. În absența ajutorului de restructurare, beneficiarul nu ar fi în măsură să acumuleze suficient capital propriu pentru a compensa suma de aproximativ [...] miliarde EUR [...], fără de care TAP SGPS sau TAP Air Portugal nu ar putea, probabil, să atragă datoriile pe termen lung sau fonduri de investiții semnificative pe piețele de capital. În acest sens, Comisia observă, de asemenea, că, în 2025, beneficiarul preconizează o poziție a capitalurilor proprii de [...] milioane EUR, care nu este exagerată în comparație cu datoria netă preconizată de [...] miliarde EUR. În al doilea rând, previziunile privind lichiditatea arată că, în absența ajutorului de restructurare, beneficiarul ar avea o poziție negativă a lichidității, de aproximativ [...] miliarde EUR în 2021, de [...] miliarde EUR în 2022 și de [...] miliarde EUR în 2023. Din aceste două motive, Comisia concluzionează că dimensiunea și forma ajutorului de restructurare furnizat în principal prin măsuri privind capitalurile proprii sunt cele mai adecvate pentru remedierea problemelor legate de solvabilitate și lichiditate ale TAP SGPS.
- (246) În ceea ce privește remunerarea ajutorului de stat, Comisia observă că structura intervenției statului portughez este de așa natură încât acesta va deține 100 % din capitalul social al TAP Air Portugal. Comisia consideră că valoarea acestui capital social, pe care Portugalia o poate realiza printr-o vânzare, reprezintă remunerarea ajutorului de stat. Pentru a cuantifica această remunerație, Comisia a efectuat o evaluare a capitalului propriu al TAP Air Portugal (considerentul 229) pe baza previziunilor financiare din planul de restructurare notificat și pe baza metodologiilor de evaluare standard, și anume metoda fluxului de lichidități actualizate și metoda multiplilor.

<sup>(66)</sup> [...].

- (247) Pentru a estima valoarea capitalului propriu al TAP Air Portugal, Comisia a estimat mai întâi valoarea totală a întreprinderii. În acest scop, Comisia a actualizat fluxurile de numerar disponibile pentru întreprindere (*free cash flows to the firm* - FCFF) pe parcursul perioadei de planificare, precum și valoarea finală, utilizând ca rată de actualizare costul mediu ponderat al capitalului menționat în considerentul 230. Comisia a utilizat două abordări pentru a calcula valoarea finală. Prima este modelul de creștere Gordon, care presupune un ritm constant de creștere a fluxurilor de numerar disponibile ale societății pentru întreprindere, începând cu ultimul an al planului. A doua este metoda multiplilor, conform căreia valoarea unei societăți reprezintă un multiplu al profiturilor sale. Comisia a considerat EBITDA ca fiind indicatorul de profit relevant, în conformitate cu practica de pe piață, și a calculat valoarea (prospectivă) a întreprinderii pe baza multiplului EBITDA al companiilor aeriene concurente (nota de subsol 61). După ce a estimat valoarea totală a întreprinderii TAP Air Portugal, Comisia a calculat valoarea capitalului propriu scăzând datoria netă.
- (248) Estimările Comisiei arată o valoare în creștere a capitalului propriu al TAP Air Portugal pe parcursul perioadei de planificare, care variază între [...] milioane EUR în 2022 și [...] milioane EUR în 2025 <sup>(67)</sup>. Comisia consideră că aceasta este o așteptare rezonabilă, în acest moment, cu privire la remunerația pe care Portugalia ar putea să o obțină din ajutorul de stat prin vânzarea participației sale către TAP Air Portugal.
- (249) Rezultă că ajutorul de restructurare are forma adecvată și este suficient remunerat.

#### 6.4.2.3. Proportionalitatea ajutorului: contribuția proprie și repartizarea sarcinilor

- (250) În conformitate cu punctul 38 litera (e) din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul nu trebuie să depășească nivelul minim necesar pentru realizarea obiectivului urmărit de ajutorul de restructurare. Cuantumul și intensitatea ajutoarelor de restructurare trebuie să se limiteze la minimumul strict necesar pentru a se putea efectua restructurarea în funcție de resursele financiare existente ale beneficiarului, ale acționarilor acestuia sau ale grupului de întreprinderi din care face parte acesta (punctul 61 din Orientările privind salvarea și restructurarea). În special, trebuie să se asigure un nivel suficient al contribuției proprii la costurile aferente restructurării, precum și al repartizării sarcinilor, în cazul în care sprijinul de stat este acordat sub o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii. Evaluarea acestor cerințe va ține seama de orice ajutor pentru salvare acordat anterior.
- (251) Contribuția proprie a beneficiarului la planul de restructurare trebuie să fie reală și efectivă și, în mod normal, ar trebui să fie comparabilă cu ajutorul acordat în ceea ce privește efectul asupra solvabilității sau a poziției lichidității beneficiarului. În conformitate cu punctul 63 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia trebuie să evalueze dacă diferitele surse ale contribuției proprii sunt reale și nu implică niciun fel de ajutor. În conformitate cu punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia consideră, în mod normal, o contribuție proprie ca fiind adecvată în cazul în care cuantumul acesteia reprezintă mai mult de 50 % din costurile de restructurare.
- (252) Comisia trebuie să verifice dacă diferitele surse de finanțare ale planului descris în considerentele 43-45 nu implică un ajutor și sunt reale, mai exact că sunt destul de sigure pentru a se materializa în cursul perioadei de punere în aplicare a planului de restructurare, excluzând profiturile viitoare preconizate. Contribuțiile statului în calitatea sa de acționar al TAP SGPS și al TAP Air Portugal implică un ajutor și nu pot fi luate în considerare în cadrul evaluării.
- (253) Plata indemnizațiilor aferente restructurării forței de muncă în valoare de [...] milioane EUR, din care [...] milioane EUR au fost deja plătite în 2021 [considerentul 43 litera (a)], se referă la costurile relevante pentru reducerea numărului de angajați prevăzută în planul de restructurare. Aceste costuri sunt imediate, având în vedere că TAP Air Portugal a reziliat deja contractele de muncă în cadrul măsurilor de reducere și de restructurare a forței de muncă întreprinse începând din aprilie 2020 și sunt nesemnificative în raport cu veniturile deja încasate până în decembrie 2021. Portugalia a raportat o valoare totală a indemnizațiilor aferente rezilierii contractelor de muncă în urma restructurării egală cu [...] milioane EUR, din care suma menționată este plătită direct de TAP Air Portugal cu flux de lichidități operațional, în timp ce suma de [...] milioane EUR va fi finanțată efectiv de către stat din resurse provenite din împrumutul sub formă de ajutor pentru salvare. Prin urmare, partea din indemnizațiile aferente restructurării forței de muncă ce nu este finanțată nici prin ajutor de stat, nici din capitalul propriu, nici din împrumutul garantat de stat poate fi interpretată drept contribuția proprie a beneficiarului la aceste costuri și poate fi considerată reală, adică efectivă, în sensul punctului 63 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

<sup>(67)</sup> Pentru a calcula valoarea finală utilizând modelul de creștere Gordon, Comisia estimează un ritm de creștere de 1,5 %, investiții permanente egale cu amortizarea în 2025, o valoare permanentă a EBIT egală cu valoarea EBIT în 2025 și variații zero ale capitalului circulant net. În ceea ce privește metoda multiplilor, Comisia a obținut un raport între valoarea medie a întreprinderii și EBITDA (prospectiv) de 4,16, utilizând datele privind companiile aeriene concurente ale beneficiarului extrase de pe platforma Capital IQ. Prospectivă înseamnă prognoza analiștilor de pe piața titlurilor de capital cu privire la valoarea EBITDA în 2025.



- (254) În mod similar, plata cheltuielilor neprevăzute asociate cesionării [...] în valoare de [...] milioane EUR [considerentul 43 litera (f)] se referă la cheltuieli neprevăzute (în special, [...] % [...], [...] % [...] % [...]), care, în contextul cesionării prin vânzarea acestui activ, vor fi plătite de TAP SGPS și nu vor fi transferate achizitorului. Acestea constituie o valoare predefinită a expunerii pe care beneficiarul și-o va asuma din resursele proprii, pentru o sumă accesibilă în raport cu veniturile sale imediate – și mult mai mari – din 2022, care provine din veniturile sale, și nu din ajutorul de stat. Prin urmare, Comisia consideră că acestea pot fi, de asemenea, incluse sub formă de contribuție proprie și că sunt reale și efective, având în vedere angajamentul de cesionare a acestui activ în 2022 prevăzut în planul de restructurare (considerentul 29).
- (255) În ceea ce privește contribuțiile părților terțe sau măsurile de rentabilitate în valoare totală de [...] milioane EUR (considerentul 43), Comisia observă că reducerile permanente ale costurilor suportate sau facilitate de furnizorii sau clienții externi împreună cu beneficiarul pot reprezenta surse reale și efective de contribuție proprie, cu condiția ca acestea să rezulte din acorduri obligatorii din punct de vedere juridic și să fie eficiente și ireversibile. În special, reducerile costurilor suportate de părțile interesate în legătură cu acest tip de economii de costuri trebuie să fie eficiente, durabile și ireversibile pentru a reprezenta o sursă reală și efectivă de contribuție proprie <sup>(68)</sup>. Comisia a considerat deja că reducerile pasivelor contractuale prevăzute în acordurile renegociate cu furnizorii și locatorii reprezintă surse reale de contribuție proprie: în comparație cu termenii acordurilor inițiale, acestea eliberează resurse disponibile pentru finanțarea costurilor de restructurare care, în caz contrar, ar trebui să fie cheltuite pentru rambursarea datoriilor asociate <sup>(69)</sup>. Același lucru este valabil și în ceea ce privește furnizorii și cumpărătorii care își asumă în mod ferm angajamentul sau modifică termenii contractelor lor, eliberând resurse de la beneficiar <sup>(70)</sup>.
- (256) Având în vedere faptul că contractele cu o valoare mai mare de [...] renegociate de TAP Air Portugal se bazează pe acte obligatorii din punct de vedere juridic, incluzând contractele deja executate în valoare de [...] milioane EUR și [...] contractele deja încheiate în valoare de [...] milioane EUR, aceste măsuri de restructurare operațională pot fi considerate contribuții reale și efective. Într-adevăr, astfel de măsuri împart sarcina financiară a costurilor de restructurare ale TAP SGPS cu furnizorii care, în caz contrar, ar avea dreptul la datorii mai mari pentru rezultatele sale pozitive din exploatare.
- (257) În mod similar, contribuțiile legate de eliminarea treptată a activelor și de renegocierea cu producătorii de echipamente originale (în special [...]) în valoare de până la [...] milioane EUR [considerentul 43 litera (d)] reprezintă încasările din vânzarea de active, și anume [...] ([...]), [...]. Într-adevăr, întrucât aceste măsuri reprezintă încasări în numerar și contribuții din resursele proprii ale beneficiarului provenite de la cumpărătorii de echipamente sau active, acestea pot fi considerate surse reale care au contribuit la restructurare. În plus, aceste contribuții pot fi considerate efective, având în vedere că sunt deja puse în aplicare prin contracte semnate cu omologii beneficiarului. Același raționament se aplică în cazul finanțării obținute pentru închirierea de aeronave noi în valoare de până la [...] milioane EUR [considerentul 43 litera (c)], ținând seama de elementele de probă prezentate de Portugalia cu privire la angajamentele privind finanțarea unui număr de nouă ampenaje și două motoare semnate în cadrul planului de restructurare.
- (258) În ceea ce privește garanțiile de stat parțiale acordate în contextul unei operațiuni de restructurare, Comisia a considerat că partea de risc rămasă suportată de actorii de pe piață reprezintă o contribuție valabilă și reală la costurile de restructurare <sup>(71)</sup>. Prin urmare, proporția [...] % din finanțarea în valoare de [...] milioane EUR, care nu este garantată de stat, și anume [...] milioane EUR [considerentul 43 litera (e)], poate fi considerată o contribuție reală și efectivă a unui creditor de pe piață la costurile de restructurare. În mod similar, noua finanțare negociată cu o instituție financiară privată ([...]) în valoare de până la [...] milioane EUR reprezintă o contribuție reală și efectivă, care poate fi executată [...] ulterior, în funcție de nevoile de lichidități care depășesc fluxurile de lichidități din exploatare [considerentul 43 litera (e)].

<sup>(68)</sup> Decizia Comisiei din 30 aprilie 2021 în cazul SA.58101 (2020/C) și în cazul SA.62043 (2021/N) – Portugalia – Ajutor pentru salvare și ajutor de restructurare pentru SATA Group (JO C 223, 11.6.2021, p. 37), considerentul 72; Decizia Comisiei din 26 iulie 2021 în cazul SA.63203 (2021/N) – Germania – Ajutor de restructurare pentru Condor (nepublicată încă), considerentul 132 litera (c); Decizia Comisiei din 12 mai 2016 în cazul SA.40419 (2015/NN) – Ajutor de restructurare pentru Polzela (JO C 258, 15.7.2016, p. 3), considerentul 119.

<sup>(69)</sup> Decizia Comisiei din 8 iunie 2015 privind ajutorul de stat SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N) pe care Slovenia intenționează să îl pună în aplicare în favoarea Cimos Group (JO L 59, 4.3.2016, p. 168), considerentul 80.

<sup>(70)</sup> Decizia Comisiei din 20 august 2018 în cazul SA.51408 (2018/N) – Ajutor pentru Terramass B.V. (JO C 406, 19.11.2018, p. 10), considerentele 22 și 71.

<sup>(71)</sup> Decizia Comisiei din 27 august 2021 în cazul SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (JO C 450, 5.11.2021, p. 2), considerentele 18 și 71.

- (259) În cazul obligațiunilor și al creditelor sindicalizate în valoare totală de [...] EUR, menționate în considerentul 43 litera (g), amânările oferă avantajul amânării plăților ajunse la scadență și care ar fi fost în mod normal executorii. În ceea ce privește operațiunile de restructurare convenite cu amânări ale datoriilor care mențin obligația de rambursare a principalul datorat, Comisia consideră, contrar afirmațiilor inițiale ale autorităților portugheze, că contribuția la costurile de restructurare este mai mică decât valoarea nominală amănată și constă în valoarea actualizată netă a reeșalonării plăților convenite <sup>(72)</sup>. Amânările implică o sumă totală de [...] milioane EUR din contribuția reală. Suma este estimată prin calcularea diferenței de valoare actualizată netă dintre rambursarea la data scadenței sau rambursarea imediată pentru aplicarea angajamentelor la care se renunță, actualizată la rata dobânzii de pe piață ([...]) [...]: [...] milioane EUR, [...] milioane EUR, [...] milioane EUR [...].
- (260) Având în vedere cele menționate mai sus, suma totală care poate fi considerată contribuția reală și efectivă a beneficiarului este de [...] milioane EUR, reprezentând [...] % din costurile de restructurare. Din această sumă, [...] milioane EUR rezultă din finanțări noi în condițiile pieței, provenite din încasările din vânzarea [...], din leasingul financiar care acoperă [...] aeronave și motoare și din finanțări noi provenite de la [...] (considerentul 43). Aceste sume pot crește pe durata planului de restructurare prin adăugarea încasărilor obținute din [...], dar a căror valoare nu poate fi totuși estimată și stabilită cu suficientă certitudine pentru a fi considerată o contribuție proprie efectivă a beneficiarului la costurile de restructurare.
- (261) În conformitate cu punctul 64 din Orientările privind salvarea și restructurarea, Comisia poate să accepte o contribuție sub 50 % din costurile de restructurare numai în circumstanțe excepționale și în cazul unor dificultăți deosebite, dacă respectivul quantum al contribuției rămâne însemnat
- (262) În circumstanțele actuale ca urmare a izbucnirii pandemiei de COVID-19, Comisia consideră că, în funcție de fiecare caz în parte, poate fi justificată menținerea contribuțiile proprii sub pragul de 50 % din costurile de restructurare, atât timp cât acestea rămân semnificative și includ noile finanțări suplimentare în condițiile pieței <sup>(73)</sup>. Prin indicarea unui nivel pe care Comisia l-ar considera adecvat în cazul de față, în practica sa decizională, Comisia a considerat că o contribuție proprie echivalentă cu 24 % din costurile de restructurare poate fi semnificativă și, prin urmare, că ajutorul pentru restructurare care se ridică la 76 % din costurile de restructurare poate fi proporțional <sup>(74)</sup>.
- (263) Comisia consideră că Portugalia a demonstrat existența unor circumstanțe excepționale. În special, Comisia recunoaște că pandemia de COVID-19 și măsurile luate pentru a o ține sub control au creat circumstanțe excepționale pentru beneficiar, în contextul unor perturbări grave ale economiei în sensul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE, cu impact imediat asupra sectoarelor mobilității și transportului aerian și asupra capacității sale de a obține finanțare de pe piață. Întrucât contribuția proprie se ridică la [...] % din costurile de restructurare, iar jumătate din aceasta este furnizată sub formă de finanțare nouă, Comisia concluzionează că, în cazul de față, este acceptabil un quantum al contribuției sub pragul de 50 %.
- (264) În conformitate cu punctele 65-67 din Orientările privind salvarea și restructurarea, sprijinul de stat acordat într-o formă care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii poate avea ca efect protejarea acționarilor și a creditorilor subordonați de consecințele alegerii lor de a investi în beneficiar, generând astfel un hazard moral și subminând disciplina pieței. Prin urmare, ajutorul pentru acoperirea pierderilor ar trebui să se acorde numai în condiții care implică o repartizare adecvată a sarcinilor între investitorii existenți, iar statul ar trebui să intervină după ce pierderile au fost integral contabilizate și atribuite acționarilor existenți și creditorilor subordonați existenți. Repartizarea adecvată a sarcinilor va însemna, de asemenea, că orice ajutor de stat care consolidează poziția beneficiarului în materie de capitaluri proprii ar trebui acordat în condiții care să asigure statului o cotă rezonabilă din viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, având în vedere quantumul capitalurilor proprii investite de stat în comparație cu restul capitalurilor proprii ale întreprinderii după contabilizarea pierderilor.

<sup>(72)</sup> Decizia Comisiei din 9 iulie 2014 în cazul SA.38324 (2014/N) – Spania – Ajutor de restructurare pentru Alestis (JO C 418, 21.11.2014, p. 6), considerentul 82.

<sup>(73)</sup> Cadrul temporar, astfel cum a fost modificat, punctele 3 și 14a.

<sup>(74)</sup> Decizia Comisiei din 24 aprilie 2007 privind măsura de ajutor pusă în aplicare de Belgia în favoarea InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 și ex N 55/05)] (JO L 225, 27.8.2009, p. 1), considerentele 348-350. În acest caz, Comisia a aplicat Orientările privind salvarea și restructurarea din 1999, care impuneau ca contribuția proprie să fie semnificativă, fără a specifica un prag minim de aplicare, acesta fiind stabilit la 50 % în Orientările privind salvarea și restructurarea din 2004.

- (265) În această privință, deși ajutorul de restructurare constă în principal în injecții sau conversia instrumentelor de datorie în capitaluri proprii, statul portughez a exercitat un control comun asupra beneficiarului în calitate de acționar înainte de acordarea ajutorului pentru salvare și deține în prezent o participație de control atât asupra beneficiarului, cât și asupra TAP Air Portugal (considerentele 8-12). Rezultă că statul portughez a fost strâns asociat cu opțiunile strategice și financiare descrise în considerentele 19-22, în urma cărora beneficiarul a devenit o întreprindere aflată în dificultate. În consecință, în vederea evitării hazardului moral printr-o repartizare adecvată a sarcinilor, este relevant de observat faptul că intervenția statului în calitate de furnizor de ajutor de restructurare abordează o situație de dezechilibre și pierderi financiare la care statul a fost asociat în calitate de acționar care deține controlul în comun asupra beneficiarului. Astfel cum a indicat Portugalia, TAP SGPS va [...] (considerentul 45).
- (266) Rezultă că acționarii existenți ai beneficiarului, inclusiv statul portughez, vor împărți în mod adecvat sarcina restructurării, deoarece, în practică, valoarea participațiilor lor actuale va fi redusă la zero în ceea ce privește absorbția pierderilor. În plus, TAP SGPS va cesiona progresiv filialele sale operaționale Cateringpor, Groundforce, M&E Brazil, renunțând astfel la activitățile comerciale. Prin urmare, ajutorul de restructurare sub formă de capitaluri proprii investite de stat va fi acordat în condiții care să asigure statului toate viitoarele creșteri de valoare ale beneficiarului, în comparație cu restul capitalurilor proprii, îndeplinind astfel condiția de repartizare adecvată a sarcinilor acționarilor existenți prevăzută la punctul 67 din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (267) De fapt, instituțiile financiare și investitorii care dețin obligațiuni și care sunt creditorii beneficiarului și/sau ai filialelor acestuia, menționați în considerentul 67 litera (a) și în considerentul 43 litera (g), dețin creanțe cu rang prioritar care nu sunt subordonate nici plății altor datorii financiare, cu excepția datoriilor față de acționari în caz de insolvență sau lichidare, nici absorbției pierderilor. Deși Orientările privind salvarea și restructurarea nu impun ca creditorii privilegiați să împartă sarcina unei operațiuni de restructurare, în speță, deținătorii de obligațiuni și instituțiile financiare contribuie efectiv la acoperirea costurilor de restructurare ale beneficiarului (considerentul 259).
- (268) În plus, în ceea ce privește deținătorii de obligațiuni și în vederea evitării hazardului moral, este oportun să se ia act de faptul că emisiunile de obligațiuni ale beneficiarului au avut loc în iunie și în decembrie 2019 (considerentul 23), cu puțin timp înainte de izbucnirea pandemiei. În consecință, acești investitori sau creditori nu au finanțat sau nu au stimulat în alt mod asumarea unor riscuri excesive, extinderea sau comportamentul comercial care să fi contribuit la situația de dificultate în care se află beneficiarul. Rezultă că repartizarea sarcinilor asigurată de acționarii existenți ai beneficiarului este adecvată și suficientă.
- (269) Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare este proporțional și implică o repartizare adecvată a sarcinilor.

#### 6.4.2.4. Efecte negative

- (270) În conformitate cu punctul 38 litera (f) din Orientările privind salvarea și restructurarea, atunci când se acordă un ajutor de restructurare, trebuie luate măsuri de limitare a denaturărilor concurenței, de preferință structurale, sub forma cesionării activităților autonome care favorizează extinderea micilor concurenți sau a activităților transfrontaliere. În plus, pentru a reduce efectele negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, beneficiarii ajutorului pentru salvare sau ai ajutorului de restructurare nu ar trebui, în principiu, să fi primit ajutoare similare în ultimii zece ani. În caz contrar, planurile recurente de salvare sau de restructurare pun sub semnul întrebării capacitatea beneficiarului de a contribui la productivitatea globală și, prin urmare, la dezvoltarea activităților economice sau a regiunilor în cauză, având în vedere că alți concurenți mai eficienți de pe piața internă se confruntă cu o concurență din partea unei întreprinderi subvenționate, care, în lipsa unei astfel de subvenții, ar dispărea, permițând pieței să crească și să se dezvolte.

#### 6.4.2.5. Principiul „pentru prima și ultima dată”

- (271) În conformitate cu punctele 70 și 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea, ajutorul poate fi acordat întreprinderilor aflate în dificultate pentru o singură operațiune de salvare sau de restructurare. Prin urmare, dacă au trecut mai puțin de zece ani de la data la care beneficiarul a primit un ajutor pentru salvare, un ajutor de restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare, inclusiv orice astfel de ajutor acordat înainte de data intrării în vigoare a Orientărilor privind salvarea și restructurarea și orice ajutor nenotificat, Comisia nu va autoriza un nou ajutor (principiul „pentru prima și ultima dată”).

- (272) Pe lângă declarația Portugaliei în acest sens, în urma verificării evidențelor Comisiei s-a constatat că, în ultimii 10 ani, niciuna dintre societățile din cadrul unității economice beneficiare (care include societatea TAP SGPS, actuala companie-soră a acesteia, TAP Air Portugal, și toate filialele controlate de cele două) nu a beneficiat de niciun alt ajutor pentru salvare, ajutor de restructurare sau sprijin temporar pentru restructurare. Ajutorul pentru salvare în valoare de 1,2 miliarde EUR, care a fost aprobat prin decizia Comisiei din 16 iulie 2021, face parte din operațiunea unică de restructurare sprijinită de ajutorul de restructurare, în conformitate cu punctul 72 litera (a) din Orientările privind salvarea și restructurarea.
- (273) În aprilie și în decembrie 2021, Comisia nu a ridicat obiecții cu privire la despăgubirea acordată societății TAP Air Portugal în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE (nota de subsol 14). Cu toate acestea, astfel cum se menționează la punctul 15 din Cadrul temporar, principiul „pentru prima și ultima dată” prevăzut în Orientările privind salvarea și restructurarea nu acoperă ajutoarele pe care Comisia le declară compatibile în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, întrucât acest din urmă tip de ajutor nu este „un ajutor pentru salvare, un ajutor de restructurare sau un sprijin temporar pentru restructurare” în sensul punctului 71 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

#### 6.4.2.6. Măsuri de limitare a denaturărilor concurenței

- (274) Astfel cum se explică la punctele 87-93 din Orientările privind salvarea și restructurarea, măsurile în materie de concurență ar trebui stabilite proporțional cu efectele de denaturare ale ajutorului, în special: (i) cu cuantumul și natura ajutorului, precum și cu condițiile și circumstanțele în care este acordat ajutorul; (ii) cu mărimea și importanța relativă a beneficiarului pe piață și caracteristicile pieței în cauză și (iii) cu gradul în care preocupările legate de hazardul moral persistă în urma aplicării măsurilor privind contribuția proprie și repartizarea sarcinilor.
- (275) Măsurile structurale ar putea include cesionarea de active, reducerea capacității sau a prezenței pe piață. Acestea ar trebui să favorizeze intrarea pe piață a unor noi concurenți, extinderea concurenților existenți de mici dimensiuni sau activitățile transfrontaliere, luând în considerare piața sau piețele pe care beneficiarul va avea o poziție semnificativă după restructurare, în special pe cele cu capacitate excedentară. Măsurile comportamentale ar trebui să garanteze că ajutorul este utilizat doar pentru a se finanța restabilirea viabilității pe termen lung.
- (276) Astfel cum se menționează în detaliu în considerentele 75-98, Portugalia se angajează ca TAP SGPS să ia următoarele măsuri în cursul perioadei de restructurare pentru a limita denaturarea concurenței generată de ajutor:
- (a) cesionarea participațiilor deținute de TAP SGPS în întreprinderi secundare, și anume, servicii de handling la sol (Groundforce), de întreținere (M&E Brasil) și de catering (Cateringpor);
  - (b) stabilirea unui plafon pentru flota de aeronave de maximum [90-100] de aeronave;
  - (c) transferul a până la 18 sloturi orare zilnice către un concurent existent sau potențial pe aeroportul din Lisabona;
  - (d) interzicerea achizițiilor; și
  - (e) interzicerea publicității.
- (i) Evaluarea măsurii de cesionare a întreprinderilor secundare
- (277) Comisia observă că Groundforce și Cateringpor au fost societăți profitabile și viabile până în 2019. Dificultățile cu care se confruntă în prezent aceste întreprinderi sunt cauzate doar de criza provocată de pandemia de COVID-19, care a afectat negativ sectorul aviației în general. În plus, Comisia ia act cu satisfacție de o estimare de [...] milioane EUR a valorii participației TAP SGPS în [...], precum și de interesul potențialilor investitori în achiziționarea [...]. Acest interes din partea investitorilor sugerează că vânzarea [...] ca întreprindere care are capacitatea de a-și continua activitatea, urmată de restructurarea și restabilirea viabilității acesteia pe măsură ce piața aviației se redresează, este un scenariu realist. Din aceste motive, Comisia concluzionează că cesionarea participațiilor TAP SGPS în Cateringpor și Groundforce îndeplinește cerințele de la punctul 80 din Orientările privind salvarea și restructurarea, întrucât aceste două societăți, care se confruntă în prezent cu dificultăți financiare din cauza crizei provocate de pandemia de COVID-19 în sectorul aviației, vor putea să concureze cu eficacitate pe termen lung, dacă sunt administrate de un achizitor adecvat, capabil să le restructureze și să le restabilească viabilitatea pe termen lung.

(278) Comisia consideră, de asemenea, că cesionarea participațiilor TAP SGPS în Cateringpor și Groundforce este o măsură de limitare a denaturărilor concurenței. Această apreciere este motivată de faptul că ambele societăți menționate mai sus sunt integrate pe verticală în grupul TAP SGPS și reprezintă principalul său furnizor de servicii de catering și de handling la sol. Prin urmare, cesionarea societăților Cateringpor și Groundforce va permite altor societăți decât TAP SGPS să concureze pe piețele lor și să satisfacă cererea mare de servicii a TAP SGSP. În consecință, aceste cesionări constituie măsuri valide de atenuare a denaturărilor concurenței.

(279) În schimb, Comisia nu acceptă cesionarea societății M&E Brasil ca măsură de limitare a denaturărilor concurenței, deoarece aceasta este o întreprindere care înregistrează pierderi istorice și ale cărei dificultăți sunt anterioare crizei provocate de pandemia de COVID-19 (considerentul 77). Ca atare, cesionarea acestei societăți este mai degrabă o măsură de restabilire a viabilității pe termen lung, în conformitate cu punctul 78 din Orientările privind salvarea și restructurarea.

(ii) Evaluarea măsurii de plafonare a numărului de aeronave din cadrul flotei

(280) Printre măsurile de reducere a prezenței pe piață sau a capacității se numără și reducerea dimensiunii flotei la [90-100] de aeronave până în 2025. Acest plafon reprezintă o reducere a flotei deținute de TAP Air Portugal cu [...] aeronave față de anul 2019. Portugalia demonstrează că acest plafon este eficace în ceea ce privește limitarea prezenței pe piață a TAP Air Portugal, care nu va dispune de un număr suficient de aeronave pentru a satisface integral cererea de trafic în 2025, conform prognozelor IATA <sup>(75)</sup> din octombrie 2021 din scenariul de referință. Prin urmare, beneficiarul va avea o prezență redusă pe piață nu numai în raport cu flota de aeronave dinainte de restructurare, ci și în raport cu poziția sa probabilă pe piață la sfârșitul perioadei de restructurare. În plus, această reducere a flotei de aeronave este în conformitate cu măsurile în materie de concurență pe care Comisia le-a considerat adecvate în cazul restructurării companiilor aeriene <sup>(76)</sup>.

(281) Având în vedere amploarea și durata măsurii de reducere a flotei, precum și limitările pe care le impune aceasta operațiunilor beneficiarului, Comisia consideră că reducerea dimensiunii flotei la [90-100] de aeronave este o măsură valabilă de reducere a prezenței pe piață și a capacității.

(iii) Evaluarea angajamentului de a transfera sloturi orare pe aeroportul din Lisabona

(282) Astfel cum s-a reamintit la punctul 78 din Orientările privind salvarea și restructurarea, măsurile de limitare a denaturărilor concurenței ar trebui întreprinse în special pe piața sau piețele pe care întreprinderea va avea o poziție semnificativă după restructurare. Având în vedere că TAP Air Portugal deține în prezent și va deține o poziție de piață semnificativă pe aeroportul din Lisabona după restructurare (a se vedea considerentul 32), Portugalia a propus o măsură structurală specifică pentru a limita denaturările concurenței cauzate de ajutorul pentru serviciile de transport aerian de pasageri către și dinspre aeroportul din Lisabona.

*Domeniul de aplicare al angajamentului de a transfera sloturi orare pe aeroportul din Lisabona*

(283) În conformitate cu punctul 80 din Orientările privind salvarea și restructurarea, măsurile structurale de limitare a denaturărilor concurenței ar trebui să ia, în mod normal, forma unei cesionări pe baza continuării activității întreprinderilor autonome viabile care, în cazul în care sunt administrate de un achizitor adecvat, pot să concureze cu eficacitate pe termen lung.

(284) La 3 decembrie 2021, Portugalia a propus un angajament structural prin care TAP Air Portugal urma să transfere unui beneficiar al măsurilor corective până la 18 sloturi orare pe aeroportul din Lisabona, în temeiul articolului 8b din Regulamentul privind sloturile orare. Beneficiarul măsurilor corective va fi aprobat în urma unei cereri de propuneri publicate de mandatarul însărcinat cu monitorizarea.

<sup>(75)</sup> A se vedea nota de subsol 34.

<sup>(76)</sup> Decizia Comisiei din 7 martie 2007 în cazul SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) – Restructurarea societății Cyprus Airways (JO L 49, 22.2.2008, p. 25), considerentele 129-133; Decizia Comisiei din 19 septembrie 2012 privind ajutorul de stat SA.30908 (2011/C, ex N 176/2010) acordat de Republica Cehă în favoarea České aerolinie, a.s. (JO L 92, 3.4.2013, p. 16), considerentul 139; Decizia Comisiei din 27 iunie 2012 în cazul SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) – Air Malta plc. (JO L 301, 30.10.2012, p. 29), considerentul 130; Decizia Comisiei din 26 iulie 2021 în cazul SA.63203 (2021/N) – Germania – Ajutor de restructurare pentru Condor (nepublicată încă), considerentul 145; Decizia Comisiei din 11 decembrie 2020 în cazul SA 58463 (2020/N) – Ajutor de restructurare pentru Corsair (JO C 41, 5.2.2021, p. 8), considerentele 5 și 34, considerentul 88 litera (b) și considerentul 93.

- (285) Scopul principal al angajamentului structural privind aeroportul din Lisabona este de a garanta că TAP Air Portugal transferă sloturile orare (drepturile) necesare pentru stabilirea sau extinderea unei baze de operare de către un concurent pe acest aeroport aglomerat, unde TAP Air Portugal deține o poziție de piață semnificativă (aeroportul din Lisabona), și de a crea condițiile necesare pentru a susține o concurență efectivă pe termen lung în cadrul aeroportului respectiv <sup>(77)</sup>. După cum se precizează în continuare, Comisia consideră că acest scop este atins, deoarece angajamentul structural combină (i) un volum semnificativ de sloturi orare (și anume, până la 18 sloturi orare zilnice), care nu este disponibil în mod obișnuit pentru o intrare sau o extindere pe aeroportul din Lisabona, în special la orele de vârf ale zilei sau în săptămânile de vârf <sup>(78)</sup> și (ii) condiții adecvate pentru transferul sloturilor orare către un beneficiar al măsurilor corective (și anume, transfer liber și necondiționat).
- (286) În conformitate cu expunerea de motive din Propunerea Comisiei de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile Uniunii Europene <sup>(79)</sup>, „un concurent puternic care se instalează într-un aeroport trebuie să își constituie un portofoliu viabil de sloturi pentru a concura efectiv transportatorul dominant de pe aeroportul respectiv (care este de obicei transportatorul „național)”
- (287) Lipsa accesului la sloturile orare constituie o barieră semnificativă la intrarea sau la extinderea pe aeroporturile cele mai aglomerate din Europa <sup>(80)</sup>. În temeiul Regulamentului privind sloturile orare, sloturile orare sunt esențiale pentru operațiunile companiilor aeriene, deoarece numai transportatorii aerieni care dețin sloturi orare pot avea acces la serviciile de infrastructură aeroportuară furnizate de administratorii aeroporturilor coordonate și, în consecință, de a opera pe rute spre sau dinspre respectivele aeroporturi. În conformitate cu Regulamentul privind sloturile orare, sloturile orare pot fi schimbate sau transferate între companiile aeriene numai în anumite circumstanțe specifice, sub rezerva primirii unei confirmări explicite din partea coordonatorului sloturilor orare în temeiul Regulamentului privind sloturile orare.
- (288) Angajamentul constând în transferul sloturilor orare pe aeroportul din Lisabona înlătură, prin urmare, principala barieră la intrare și la extindere pentru concurenții societății TAP Air Portugal pe acest aeroport foarte aglomerat. Datele colectate de la coordonatorul portughez al sloturilor orare (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) demonstrează că cererile de sloturi orare pe aeroportul din Lisabona depășesc capacitatea disponibilă <sup>(81)</sup> și că cererile de sloturi orare suplimentare necesare pentru creșterea semnificativă a operațiunilor pe aeroportul din Lisabona nu pot fi soluționate prin aplicarea normală a procedurii generale de alocare a sloturilor orare, din cauza unei rezerve insuficiente de sloturi orare neutilizate și a alocării fragmentate a rezervei de sloturi orare, ceea ce reduce probabilitatea instalării unui concurent puternic.
- (289) Comisia consideră că angajamentul ca societatea TAP Air Portugal să transfere sloturi orare pe aeroportul aglomerat, unde deține o poziție de piață semnificativă, pentru a permite concurenților să stabilească sau să extindă o bază, este cea mai eficientă măsură în materie de concurență pentru a reduce la minimum denaturările concurenței. În plus, având în vedere, de exemplu, criza din sectorul aviației, care poate duce la disponibilitatea pe piață, în condiții atractive, a celorlalte active necesare pentru exploatarea sloturilor orare transferate (de exemplu, aeronave) pentru întreaga perioadă de punere în aplicare a angajamentelor, accentul pus pe sloturile orare care intră în domeniul de aplicare al pachetului care urmează să fie oferit de TAP Air Portugal nu afectează viabilitatea și competitivitatea acesteia <sup>(82)</sup>.
- (290) În plus, având în vedere faptul că înființarea sau extinderea unei baze de către un transportator concurent implică schimbări structurale în peisajul concurențial de pe aeroportul din Lisabona, Comisia recunoaște caracterul structural al angajamentului prezentat de Portugalia.

<sup>(77)</sup> Comisia observă că există un deficit de locuri de parcare în cadrul aeroportului din Lisabona, ceea ce duce la instituirea unei reguli locale (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). La 1 decembrie 2021, autoritățile portugheze au confirmat că au fost informate de către administratorul aeroportului din Lisabona că beneficiarul măsurilor corective va avea acces la infrastructura aeroportuară (inclusiv la locurile de parcare).

<sup>(78)</sup> De exemplu, potrivit NAV Portugal, [...].

<sup>(79)</sup> COM(2011) 827 final, 1 decembrie 2011.

<sup>(80)</sup> A se vedea, de exemplu, cazul SA.57153 – Germania – COVID-19 – Ajutor pentru Lufthansa, considerentul 224.

<sup>(81)</sup> De exemplu, potrivit NAV Portugal, cererile depuse inițial de toate companiile aeriene în cadrul aeroportului din Lisabona pentru sezonul de vară IATA din 2020 reprezentau 167 264 de sloturi orare, în timp ce la începutul sezonului fuseseră alocate 121 331 de sloturi orare.

<sup>(82)</sup> În practica sa decizională în cazurile de concentrări economice și antitrust, Comisia a acceptat alte angajamente (de exemplu, acorduri speciale de împărțire proporțională a încasărilor sau accesul la programe de fidelitate), care vizează eliminarea anumitor bariere la intrarea sau la extinderea pe anumite rute, cum ar fi lipsa accesului la traficul de legătură sau la pasagerii care se deplasează în scopuri de afaceri (care sunt adesea membri ai programelor de fidelitate). În cazul de față, principala barieră constă în lipsa accesului la infrastructura saturată a aeroportului, pe care doar un transfer de sloturi orare o poate elimina în mod eficient.

- (291) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că angajamentul privind transferul de sloturi orare este o măsură adecvată pentru a reduce la minimum denaturările concurenței, deoarece va permite o concurență structurală cu societatea TAP Air Portugal pentru furnizarea de servicii de transport aerian de pasageri către și dinspre aeroportul din Lisabona, unde societatea deține o poziție de piață semnificativă.
- (292) În plus, Comisia consideră că numărul de 18 sloturi orare pe zi este suficient pentru ca beneficiarul măsurilor corective să își stabilească sau să își extindă în mod viabil operațiunile sale de la baza de pe aeroportul din Lisabona, de exemplu, prin introducerea a trei aeronave și operarea acestora, prin rotație, de trei ori pe zi <sup>(83)</sup>. În cazul în care beneficiarul măsurilor corective este un transportator pe distanțe lungi, cele 18 sloturi orare pe zi i-ar permite acestuia să utilizeze un număr mai mare de aeronave sau să aibă acces la sloturile orare necesare pentru operarea zborurilor de legătură. Întrucât sloturile orare nu sunt legate de nicio rută specifică, companiile aeriene le pot utiliza în conformitate cu planul lor de afaceri (adică pe orice rută aleasă). Acest lucru îi va permite beneficiarului măsurilor corective să realizeze economii de scară și de gamă și să concureze cu mai mare eficacitate cu TAP Air Portugal. Comisia observă, în această privință, că adăugarea a trei aeronave de către oricare dintre cei doi concurenți ai TAP Air Portugal, care își au baza pentru cea mai mare parte din flotă pe aeroportul din Lisabona (și anume Ryanair și easyJet), le-ar crește acestora flota de la respectiva bază cu mai mult de 40 %, ceea ce ar genera o concurență efectivă suplimentară substanțială în cadrul aeroportului din Lisabona.
- (293) Prin urmare, Comisia concluzionează că dimensiunea pachetului de sloturi orare care urmează să fie transferat în cadrul angajamentului structural este adecvată și eficace pentru a consolida concurența în cadrul aeroportului din Lisabona prin stimularea intrării eficiente a unui concurent nou instalat sau a extinderii unui concurent deja instalat.
- (294) În cele din urmă, Comisia consideră că transferul de sloturi orare de la TAP Air Portugal către beneficiarul măsurilor corective în temeiul articolului 8b din Regulamentul privind sloturile orare și conform angajamentului propus de Portugalia, este adecvat atât din punct de vedere juridic, cât și operațional.
- (295) Articolul 8b din Regulamentul privind sloturile orare permite în mod legal transferul sloturilor orare în anumite situații fără ca titularul inițial al sloturilor să beneficieze de compensații financiare. Aceste situații includ transferul de sloturi orare ca parte a angajamentelor oferite de statul membru în cauză în cadrul unei decizii finale privind ajutoarele de stat. În acest caz, transferul sloturilor orare poate fi considerat ca fiind necesar în temeiul dreptului Uniunii. Din punctul de vedere al companiei aeriene care trebuie să transfere sloturi orare sau care este îndrumată cu privire la modul de utilizare a acestora, angajamentul statului membru sau o condiție impusă acestuia are în fapt forță obligatorie pentru statul membru, întrucât numai prin respectarea angajamentului sau a condiției în cauză respectiva companie aeriană va putea primi un ajutor de stat compatibil <sup>(84)</sup>.
- (296) Din punct de vedere operațional, sloturile orare ar fi transferate în mod liber și necondiționat, permițând beneficiarului măsurilor corective să aleagă intervalele sloturilor orare cele mai adecvate pentru operațiunile sale noi sau extinse în cadrul aeroportului din Lisabona și să utilizeze în mod flexibil sloturile orare transferate pe orice rută spre sau dinspre aeroportul din Lisabona. Transferul sloturilor orare fără nicio condiție de utilizare permite astfel beneficiarului măsurilor corective (i) să aloce sloturile orare transferate în conformitate cu modelul său de afaceri, asigurând astfel o creștere mai durabilă; (ii) să aloce sloturile orare astfel încât să crească la maximum economiile de gamă și densitate și (iii) să se adapteze la evoluția cererii în cazul în care serviciile pe rutele planificate inițial nu mai sunt profitabile, ceea ce este esențial într-un moment în care cererea de servicii de transport aerian de pasageri este foarte volatilă.

<sup>(83)</sup> Pe baza profilului sloturilor orare de pe aeroportul din Lisabona utilizate într-o zi de luni din luna august a anului 2019 de către cele nouă aeronave ale Ryanair și easyJet care își au baza pe aeroportul din Lisabona, Portugalia estimează că fiecare dintre aeronavele de la această bază utilizează, în medie, 5,55 sloturi orare pe zi. Aeronavele de la bază ale TAP Air Portugal ar utiliza, în medie, mai puține sloturi orare pe zi.

<sup>(84)</sup> Deși articolul 8b din Regulamentul privind sloturile orare nu menționează în mod explicit normele privind ajutoarele de stat, așa cum se întâmplă în cazul normelor privind concentrările economice sau al normelor antitrust, articolul 8b poate fi interpretat ca incluzând normele privind ajutoarele de stat. Într-adevăr, articolul 8b se referă la limitările, restricțiile sau eliminările sloturilor orare impuse în temeiul dreptului Uniunii (prima teză) și include acele etape care decurg din aplicarea legislației naționale în materie de concurență, a articolelor 101 și 102 din TFUE și a Regulamentului privind concentrările economice (a doua teză), dar nu se limitează la aceste cazuri, astfel cum se demonstrează în prima teză a articolului 8b și în considerentul 17 din Regulamentul (CE) nr. 793/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 aprilie 2004 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 95/93 al Consiliului privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare [„*Penru a se evita orice ambiguitate, ar trebui să se specifice că aplicarea dispozițiilor prezentului regulament nu aduce atingere normelor referitoare la concurență din tratat, în special articolelor 81 și 82 și Regulamentului (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul operațiilor de concentrare între întreprinderi*”]. Normele privind ajutoarele de stat se regăsesc în capitolul din tratat privind concurența, iar faptul de a considera că un transfer de sloturi orare ar putea intra sub incidența acestei dispoziții atunci când rezultă din cerințele autorităților publice prevăzute într-o decizie privind ajutoarele de stat este în concordanță cu o interpretare literală a articolului 8b prima teză și cu o interpretare teleologică a dispoziției în ansamblu (interpretată în lumina considerentului 17 de mai sus).

- (297) Comisia admite că alegerea intervalelor sloturilor orare de către beneficiarul măsurilor corective poate părea limitată de cele două măsuri de salvagardare menite să protejeze modelul radial al TAP Air Portugal pe aeroportul din Lisabona, și anume: (i) plafonarea numărului de sloturi orare care urmează să fie transferate înainte de ora locală 8:00, dimineața și înainte de ora locală 20:00 și (ii) intervalul de timp de 20 sau 60 de minute în care TAP Air Portugal trebuie să transfere sloturile orare (a se vedea considerentele 84-85). Cu toate acestea, Comisia consideră că aceste măsuri de salvagardare nu restricționează în mod semnificativ capacitatea beneficiarului măsurilor corective de a avea acces la intervale ale sloturilor orare adecvate și de a concura cu eficacitate cu TAP Air Portugal prin utilizarea sloturilor orare corective. În ceea ce privește plafonarea numărului de sloturi orare pentru fiecare perioadă a zilei, Comisia a utilizat datele furnizate de Portugalia pentru a verifica dacă plafoanele sunt compatibile cu rotațiile obișnuite ale aeronavelor de la bază sau, dimpotrivă, dacă acestea nu se aplică. De exemplu, plafonarea numărului de sloturi orare care urmează să fie transferate înainte de ora locală 20:00 nu se aplică aeronavelor de la bază care utilizează sloturile orare pentru operarea zborurilor pe distanțe lungi, astfel încât să se poată răspunde cererilor de sloturi orare ale transportatorilor aerieni care pleacă de pe aeroportul din Lisabona în cursul după-amiezii și care zboară pe timpul nopții. În ceea ce privește intervalul de timp, angajamentul conține o dispoziție care garantează că TAP Air Portugal nu își poate exercita marja de apreciere în detrimentul operațiunilor eficiente ale beneficiarului măsurilor corective <sup>(85)</sup>.
- (298) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia consideră că transferul unui pachet de 18 sloturi orare îndeplinește condițiile de viabilitate și atractivitate a pachetului de activități cesionate, precum și condițiile de consolidare structurală a concurenței efective în cadrul aeroportului din Lisabona.

*Durata angajamentului de a transfera sloturi orare pe aeroportul din Lisabona*

- (299) În conformitate cu punctul 78 din Orientările privind salvarea și restructurarea, cesionările pentru limitarea denaturărilor concurenței ar trebui să aibă loc fără întârzieri nejustificate, luând în considerare tipul activului care urmează să fie cesionat și orice obstacol în calea cedării acestuia și, în orice caz, pe durata planului de restructurare.
- (300) Angajamentul prezentat de Portugalia prevede că sloturile orare vor fi oferite potențialilor beneficiari ai măsurilor corective până la sfârșitul perioadei de restructurare, adică de îndată ce Comisia aprobă un beneficiar al măsurilor corective sau până la sfârșitul anului 2025 (a se vedea considerentul 27), luându-se în considerare evenimentul cel mai recent. În plus, cererea de propuneri corespunzătoare va fi publicată cu suficient timp înainte de începerea procedurii generale de alocare a sloturilor orare pentru fiecare sezon IATA până la aprobarea unui beneficiar al măsurilor corective. Cu alte cuvinte, cererea de propuneri va fi publicată înainte de fiecare sezon IATA, începând cu sezonul de iarnă IATA 2022-2023 <sup>(86)</sup>, până în 2025, cu excepția cazului în care TAP Air Portugal transferă sloturi orare unui beneficiar al măsurilor corective aprobat de Comisie înainte de data de expirare.
- (301) Comisia consideră că datele furnizate de NAV Portugal cu privire la cererile de sloturi orare ale companiilor aeriene pe aeroportul din Lisabona oferă indicii clare că, în pofida condițiilor de piață nefavorabile, concurenții ar fi dispuși să utilizeze sloturi orare suplimentare și să intre sau să se extindă pe aeroportul din Lisabona. Prin urmare, Comisia consideră că este probabil ca sloturile orare să fie transferate unui beneficiar al măsurilor corective înainte de sfârșitul perioadei de restructurare. În orice caz, se preconizează că acest interval de timp va fi suficient de lung pentru ca sectorul transportului aerian de pasageri să se redreseze în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19 și pentru ca traficul aerian de pasageri să revină la nivelurile anterioare crizei.
- (302) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că durata angajamentului este adecvată.

*Criterii de eligibilitate pentru beneficiarul măsurilor corective în ceea ce privește sloturile orare pe aeroportul din Lisabona*

- (303) În conformitate cu punctul 80 din Orientările privind salvarea și restructurarea, pentru a fi adecvat, achizitorul întreprinderii cesionate ar trebui să se asigure că aceasta poate concura cu eficacitate pe termen lung.
- (304) În conformitate cu angajamentul prezentat de Portugalia, pentru a fi eligibil pentru obținerea sloturilor orare, un potențial beneficiar al măsurilor corective trebuie:
- (a) să fie un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile, eliberate de un stat membru al UE/SEE;

<sup>(85)</sup> „Intervalele sloturilor orare de sosire și de plecare permit o rotație rezonabilă a aeronavelor de către beneficiarul măsurilor corective, în măsura în care acest lucru este posibil, ținând seama de modelul de afaceri al potențialului beneficiar eligibil al măsurilor corective și de constrângerile legate de utilizarea aeronavelor.”

<sup>(86)</sup> Sezonul de iarnă IATA 2022-2023 este primul sezon IATA pentru care procedura generală de alocare a sloturilor orare nu a început la data adoptării prezentei decizii.



- (b) să fie independent de TAP Air Portugal și să nu aibă nicio legătură cu aceasta;
- (c) să nu facă obiectul unor măsuri corective în materie de concurență care au beneficiat de un instrument de recapitalizare în contextul pandemiei de COVID-19 în valoare de peste 250 de milioane EUR <sup>(87)</sup>;
- (d) să se angajeze să opereze numărul de aeronave cu baza pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective până la sfârșitul planului de restructurare. Potențialii beneficiari ai măsurilor corective indică în propunerile lor numărul de aeronave a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective. În acest scop, un potențial beneficiar al măsurilor corective trebuie să se angajeze să respecte legislația UE și națională aplicabilă în domeniul muncii, astfel cum este interpretată ca fiind relevantă de către instanțele UE (a se vedea, de exemplu, Nogueira, cauzele conexe C-168/16 și C-169/16).
- (305) Criteriul de eligibilitate referitor la licența de operare este necesar pentru a se asigura că beneficiarul măsurilor corective are capacitatea de a opera fără restricții zboruri interne și pe teritoriul UE/SEE, garantând astfel conectivitatea pe aeroportul din Lisabona, care este un criteriu esențial de evaluare de către Comisie.
- (306) Criteriul de eligibilitate referitor la independență și la lipsa conexiunilor este necesar pentru a garanta că beneficiarul măsurilor corective va concura cu eficacitate cu TAP Air Portugal.
- (307) Criteriul de excludere care se aplică beneficiarilor unui ajutor pentru recapitalizare semnificativ care face obiectul unor măsuri corective în materie de concurență este necesar pentru a se evita posibilitatea obținerii unui avantaj concurențial de către întreprinderile care au făcut obiectul unor măsuri suplimentare menite să restabilească condiții de concurență echitabile, astfel cum se menționează la punctul 72 din Cadrul temporar, prin măsuri structurale similare de limitare a denaturărilor concurenței <sup>(88)</sup>.
- (308) În ceea ce privește criteriul final de eligibilitate, referitor la bază, este necesar să se permită o concurență efectivă, asigurând astfel eficacitatea acestor angajamente. În plus, acesta sprijină intrarea sau extinderea unui concurent viabil pe aeroportul din Lisabona și plasează societatea TAP Air Portugal sub amenințarea concurenței pe rutele înspre sau dinspre acest aeroport.
- (309) Comisia observă că criteriul de eligibilitate referitor la bază este completat de două dispoziții ale angajamentului care vizează creșterea la maximum a numărului de aeronave cu baza pe aeroportul din Lisabona care utilizează sloturile orare corective. Prima dispoziție constă în stabilirea unei legături între numărul de sloturi orare care urmează să fie transferate înainte de ora locală 8:00, care sunt foarte valoroase din punct de vedere comercial, și numărul de aeronave de la bază. A doua dispoziție se referă la criteriile de clasificare, care îi stimulează pe beneficiarii măsurilor corective să își stabilească bazele pentru aeronavele lor pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective. În mod specific, în cazul unor propuneri concurente, Comisia va acorda prioritate, în ordine descrescătoare, celor prezentate de potențialii beneficiari ai măsurilor corective care, în special (i) vor furniza cea mai mare capacitate de locuri în aeronavele a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective, de la începutul activității și până la sfârșitul planului de restructurare și (ii) vor deservi cel mai mare număr de destinații prin zboruri directe operate cu aeronavele a căror bază urmează să fie stabilită pe aeroportul din Lisabona utilizând sloturile orare corective, de la începutul activității și până la sfârșitul planului de restructurare (conectivitate directă, fără a lua în considerare frecvențele).
- (310) Având în vedere toate cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că criteriile de eligibilitate pentru potențialii beneficiari ai măsurilor corective sunt adecvate, deoarece (i) permit unui număr suficient de companii aeriene care ar putea fi interesate de sloturile orare disponibile să participe la cererea de propuneri și (ii) asigură cerințe proporționale de acces la sloturile orare, facilitând astfel activarea măsurilor de menținere a unei concurențe efective.

*Impactul transferului de sloturi orare pe aeroportul din Lisabona asupra perspectivelor de restabilire a viabilității societății TAP Air Portugal*

- (311) În conformitate cu punctul 92 din Orientările privind salvarea și restructurarea, măsurile care limitează denaturările concurenței nu ar trebui să compromită perspectivele de restabilire a viabilității beneficiarului, ceea ce s-ar putea întâmpla dacă executarea unei măsuri este foarte costisitoare sau, în situații excepționale justificate în mod corespunzător de către statul membru în cauză, dacă măsura ar reduce activitatea beneficiarului într-un asemenea grad încât restabilirea viabilității ar fi compromisă, și nici nu ar trebui să fie în detrimentul consumatorilor și al concurenței.

<sup>(87)</sup> Conform acestui criteriu, potențialii beneficiari ai măsurilor corective care îndeplinesc cumulativ următoarele două condiții nu sunt eligibili: (i) au beneficiat de o măsură de recapitalizare în contextul COVID-19 în valoare de peste 250 de milioane EUR și (ii) fac obiectul unor măsuri suplimentare pentru a menține concurența efectivă pe piețele relevante pe care au o putere semnificativă în sensul punctului 72 din Cadrul temporar.

<sup>(88)</sup> Întrucât se preconizează că numărul potențialilor beneficiari ai măsurilor corective care fac obiectul unor măsuri corective în materie de concurență în temeiul Cadrului temporar va fi limitat, acest criteriu de excludere nu diminuează eficacitatea angajamentului de a transfera sloturi orare pe aeroportul din Lisabona.

- (312) În acest context, Comisia a evaluat măsura în care transferul a 18 sloturi orare zilnice pe aeroportul din Lisabona (i) ar reduce operațiunile TAP Air Portugal, ținând seama de modelul său radial de afaceri în cadrul aeroportului și (ii) ar afecta restabilirea viabilității societății TAP Air Portugal la sfârșitul perioadei de restructurare (2025).
- (313) În ceea ce privește impactul operațional al transferului a 18 sloturi orare zilnice, Comisia observă că angajamentul propus de Portugalia este conceput ținând seama de modelul strategic și de noduri transatlantice pe distanțe lungi al TAP Air Portugal. În special, angajamentul conține două măsuri pentru evitarea concentrării sloturilor orare care urmează să fie transferate în orele care sunt esențiale pentru nodul de la Lisabona (în principal orele din cursul dimineții), dar care nu sunt esențiale pentru operațiunile care nu au legătură cu acest nod. Prima măsură constă în plafonarea numărului de sloturi orare care urmează să fie transferate în trei perioade ale zilei. Mai precis, TAP Air Portugal nu este obligată să transfere: (i) mai mult de un slot orar înainte de ora 08.00 (ora locală) pentru fiecare aeronavă a cărei bază a fost stabilită de beneficiarul măsurilor corective pe aeroportul din Lisabona prin utilizarea sloturilor orare corective; (ii) mai mult de jumătate din totalul sloturilor corective înainte de ora 12.00 (ora locală) și (iii) mai multe sloturi orare înainte de ora 20.00 (ora locală) decât totalul sloturilor orare corective minus un slot orar pentru fiecare aeronavă a cărei bază a fost stabilită de beneficiarul măsurilor corective pe aeroportul din Lisabona prin utilizarea sloturilor orare corective pentru operarea zborurilor pe distanțe scurte. A doua măsură constă în a oferi societății TAP Air Portugal o anumită flexibilitate în ceea ce privește intervalele exacte ale sloturilor orare care urmează să fie transferate, cu condiția ca ajustarea intervalelor solicitate să nu afecteze în mod negativ operațiunile planificate ale beneficiarului măsurilor corective și, prin urmare, eficacitatea concurenței generate de angajament. Mai exact, TAP Air Portugal transferă slotul orar care corespunde intervalelor sloturilor orare solicitate de beneficiarul măsurilor corective +/- 20 de minute pentru zborurile pe distanțe scurte și +/- 60 de minute pentru zborurile pe distanțe lungi, cu excepția cazului în care TAP Air Portugal nu dispune de sloturi orare în intervalul de timp relevant. În plus față de aceste două măsuri specifice, Comisia observă că potențialii beneficiari ai măsurilor corective sunt motivați să utilizeze sloturile orare corective pentru operațiuni de la bază, ceea ce reduce și mai mult riscurile de cereri de sloturi orare concentrate într-un număr limitat de ore din cursul dimineții.
- (314) În consecință, angajamentul propus de Portugalia conține dispoziții care reduc în mod util riscul ca transferul de sloturi orare să afecteze rețeaua TAP Air Portugal și contribuie la conectivitatea nodului de la Lisabona, fără a limita în mod nejustificat operațiunile unui beneficiar al măsurilor corective.
- (315) În ceea ce privește impactul financiar al transferului a 18 sloturi orare zilnice, Comisia a evaluat dacă TAP Air Portugal și-ar restabili viabilitatea la finalul restructurării, astfel cum este definită la punctul 52 din Orientările privind salvarea și restructurarea <sup>(89)</sup>, într-un scenariu nefavorabil în care operațiunile TAP Air Portugal în urma transferului sloturilor orare ar fi reduse structural în comparație cu planul de restructurare notificat. În acest scop, Comisia s-a bazat pe previziunile financiare pentru 2025 furnizate de Portugalia în cadrul analizei de sensibilitate, ajustate pentru a lua în considerare reducerea estimată a veniturilor <sup>(90)</sup>, EBIT și venitul net generat de transferul celor 18 sloturi orare.
- (316) Comisia a aplicat testele standard pentru restabilirea viabilității pe baza indicatorilor ROCE, ROE, gradul de îndatorare și bonitate. Pe această bază și astfel cum se poate observa din tabelul 3 de mai jos, Comisia a constatat că, la sfârșitul perioadei de restructurare, TAP Air Portugal:
- (a) va asigura o rentabilitate a capitalului angajat ușor mai mare decât costul (de oportunitate) al atragerii unui volum mai mare de capital și datorii (testul 1);
  - (b) va asigura o rentabilitate adecvată a capitalului propriu mai mare decât costul (de oportunitate) al atragerii unui capital mai mare (testul 2);
  - (c) își va restabili capitalul propriu (pozitiv) și va avea o poziție de îndatorare mult mai bună decât poziția actuală, care este cea a unei întreprinderi aflate în dificultate (testul 3); și
  - (d) va avea o rată de bonitate care să îi permită accesul la piețele de capital fără a avea nevoie de ajutor de stat (garanție) (testul 4).

<sup>(89)</sup> În conformitate cu punctul 52 din Orientările privind salvarea și restructurarea, restabilirea viabilității pe termen lung se realizează atunci când beneficiarul este în măsură să asigure o rentabilitate preconizată adecvată a capitalului și este în măsură să concureze pe piață prin forțe proprii.

<sup>(90)</sup> Reducerea veniturilor rezultată din transferul de sloturi orare corespunde deficitului de venituri cauzat de operarea unui număr mai mic de zboruri pe distanțe scurte fără un transfer de sloturi orare. Întrucât zborurile pe distanțe scurte operate de TAP Air Portugal deservesc și rețeaua sa mondială, reducerea veniturilor include atât pierderea veniturilor directe provenite de la pasagerii zborurilor pe distanțe scurte, cât și pierderea veniturilor provenite de la pasagerii zborurilor de legătură între zborurile pe distanțe scurte și cele pe distanțe lungi.

Tabelul 3

*Impactul transferului celor 18 sloturi orare asupra restabilirii viabilității societății TAP Air Portugal*

2025	Planul de restructurare Niciun transfer de sloturi orare	Analiza de sensibilitate Transferul a 18 sloturi orare
<b>Testul de viabilitate 1: ROCE &gt; WACC de 7,5 %-8 %; testul 2: ROE &gt; costul capitalului propriu de 10,5 %-11 %</b>		
ROCE $[(1-21\%)*EBIT/capital\ angajat]$	[...]	[...]
ROE (= venit net/capital propriu)	[...]	[...]
Gradul de îndatorare și bonitatea: testul 3 în dificultate (UiD) dacă EBITDA/dobândă < 1 și datorii/capital propriu > 7,5; testul 4: Datorii/EBITDA < 3-3,5		
Datorii nete/capital propriu net	[...]	[...]
EBITDA/cheltuieli cu dobânzile	[...]	[...]
Datorii nete/EBITDA	[...]	[...]

- (317) Comisia a testat și situația în care, în scenariul mai nefavorabil (sensibilități), TAP Air Portugal nu ar avea nevoie de ajutor suplimentar (de exemplu, venitul net fiind în continuare pozitiv, iar capacitatea de acces la piețele financiare fiind în continuare dovedită).
- (318) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia constată, pe de o parte, că angajamentul de a transfera 18 sloturi orare pe aeroportul din Lisabona nu compromite restabilirea viabilității societății TAP Air Portugal.
- (319) Pe de altă parte, Comisia recunoaște că TAP Air Portugal ar urma să funcționeze la sfârșitul perioadei de restructurare la o marjă pozitivă, dar relativ scăzută (aproximativ [...] % în 2025). În plus, nivelul său de îndatorare, măsurat în raport cu baza de capital propriu, ar fi de [...]. În plus, deși analiza sensibilității se bazează pe condiții de piață tensionate, cum ar fi creșterea costurilor combustibililor și a inflației, aceasta nu prevede impactul șocurilor dramatice imprevizibile ale cererii, precum cele cauzate de pandemii, asupra viabilității societății TAP Air Portugal. Având în vedere că reducerea operațiunilor societății TAP Air Portugal dincolo de cea efectuată în cadrul restructurării sale ar afecta în mod disproporționat venitul net al societății, transferul unui număr mai mare de 18 sloturi orare poate pune sub semnul întrebării restabilirea viabilității acesteia în cele mai nefavorabile condiții de piață.

*Concluzie privind angajamentul de a transfera sloturi orare pe aeroportul din Lisabona*

- (320) Având în vedere toate cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că angajamentul propus de Portugalia de a limita denaturările concurenței pe aeroportul din Lisabona, unde TAP Air Portugal va deține o poziție semnificativă de piață după restructurare, respectă condițiile de acceptabilitate prevăzute în Orientările privind salvarea și restructurarea și va fi pus în aplicare în condițiile respective.
- (iv) Evaluarea interdicției privind achizițiile și a interdicției privind publicitatea
- (321) În ceea ce privește măsurile de natură comportamentală, Portugalia se angajează să respecte măsurile prevăzute la punctul 84 din Orientările privind salvarea și restructurarea, și anume: (i) să interzică achiziționarea de acțiuni în orice întreprindere în timpul perioadei de restructurare, cu excepția cazului în care o astfel de achiziție este indispensabilă pentru a se garanta viabilitatea pe termen lung a beneficiarului și sub rezerva aprobării de către Comisie și (ii) să se abțină de la a face cunoscut publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când își comercializează produsele și serviciile (considerentul 98). În conformitate cu punctul 83 din Orientările privind salvarea și restructurarea, aceste măsuri vor garanta că „ajutorul este utilizat doar pentru a se finanța restabilirea viabilității pe termen lung și că acesta nu este folosit în mod abuziv pentru prelungirea unor denaturări grave și persistente ale structurii pieței sau pentru protejarea beneficiarului de o concurență sănătoasă”.
- (322) Prin urmare, Comisia consideră că măsurile de limitare a restricțiilor asupra concurenței sunt adecvate pentru reducerea efectelor negative ale ajutorului de restructurare.

#### 6.4.2.7. Transparență

- (323) În conformitate cu punctul 38 litera (g) din Orientările privind salvarea și restructurarea, statele membre, Comisia, operatorii economici și publicul trebuie să aibă acces cu ușurință la toate actele relevante și la toate informațiile pertinente cu privire la ajutorul acordat. Aceasta înseamnă că Portugalia trebuie să respecte dispozițiile privind transparența prevăzute la punctul 96 din Orientările privind salvarea și restructurarea. Comisia ia act de faptul că Portugalia va pune la dispoziție informațiile relevante pe site-ul:

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

#### 6.5. Concluzie privind compatibilitatea

- (324) În temeiul articolului 9 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2015/1589 <sup>(91)</sup> al Consiliului, deciziile de închidere a procedurii oficiale de investigare se iau de îndată ce îndoielile exprimate cu privire la compatibilitatea unei măsuri notificate cu piața internă au fost eliminate.
- (325) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că, deși îndoielile pe care le-a exprimat în decizia de inițiere a procedurii au fost eliminate, efectele negative ale ajutorului de restructurare asupra sectorului transportului aerian sunt limitate în special datorită măsurilor de limitare a denaturărilor concurenței, a căror punere în aplicare ar trebui asigurată de Portugalia. În consecință, efectele pozitive ale ajutorului de restructurare asupra dezvoltării activității economice în sectorul transportului aerian care asigură conectivitatea Portugaliei și activitățile conexe din sectorul turismului care beneficiază de acesta, depășesc restul efectelor negative asupra concurenței și a schimburilor comerciale, care, prin urmare, nu sunt afectate negativ într-o măsură care contravine interesului comun, cu condiția ca Portugalia să asigure punerea în aplicare a planului de restructurare. Prin urmare, angajamentele asumate de Portugalia ar trebui să fie stabilite drept condiții pentru compatibilitatea ajutorului.
- (326) Prin urmare, în evaluarea sa globală, Comisia concluzionează că ajutorul de restructurare este în conformitate cu articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE, deoarece facilitează dezvoltarea transportului aerian și a activităților conexe și nu denaturează concurența într-o măsură care contravine interesului comun.
- (327) În final, Comisia consideră că este necesar ca Portugalia să prezinte rapoarte periodice privind punerea în aplicare a planului de restructurare, o dată la șase luni, până la sfârșitul perioadei de restructurare. Rapoartele respective vor include, în special, datele privind plata fondurilor angajate de Portugalia și a contribuției proprii a beneficiarului, evoluțiile în ceea ce privește aeronavele și capacitatea flotei TAP Air Portugal, orice deviere de la traiectoriile financiare sau operaționale ale planului de restructurare în ceea ce privește veniturile, limitarea și reducerea costurilor ca urmare a aplicării măsurilor de restructurare și rezultatele, precum și măsurile corective preconizate sau luate de Portugalia sau de beneficiar, după caz,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

Ajutorul de restructurare pe care Republica Portugheză intenționează să îl pună în aplicare în beneficiul unității economice (aflată în prezent sub controlul exclusiv al statului portughez și alcătuită din Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal și toate filialele controlate de acestea), sub forma unor măsuri în valoare de 2 550 de milioane EUR, este compatibil cu piața internă, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 2.

#### Articolul 2

(1) Republica Portugheză consideră că Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal sau filialele acestora, după caz, pun în aplicare în întregime și în termenele relevante măsurile incluse în planul de restructurare, astfel cum sunt descrise în prezenta decizie.

<sup>(91)</sup> Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

(2) Republica Portugheză consideră că Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal sau filialele acestora, după caz, pun în aplicare în întregime și în termenele relevante prevăzute în planul de restructurare măsurile de limitare a denaturărilor concurenței, astfel cum sunt descrise în prezenta decizie, și anume:

- (a) cesionează integral participațiile în SPdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A. și Catering de Portugal, S.A.;
- (b) limitează flota deținută de Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal la maximum [90-100] de aeronave;
- (c) oferă spre transfer optsprezece sloturi orare zilnice pe aeroportul din Lisabona;
- (d) se abțin de la achiziționarea de acțiuni în orice întreprindere, cu excepția cazului în care o astfel de achiziție este indispensabilă pentru a garanta viabilitatea pe termen lung a Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal sau a filialelor acestora, după caz și sub rezerva aprobării de către Comisie a respectivei achiziții și
- (e) se abțin de la a prezenta publicului sprijinul de stat drept un avantaj concurențial atunci când își comercializează produsele și serviciile.

(3) Republica Portugheză prezintă Comisiei rapoarte periodice privind punerea în aplicare a planului de restructurare, o dată la șase luni, începând de la data adoptării prezentei decizii și până la sfârșitul perioadei de restructurare, la 31 decembrie 2025. Rapoartele respective vor include, în special, datele privind plata efectivă a fondurilor angajate de stat și contribuția proprie a beneficiarului, evoluțiile în ceea ce privește rețeaua, poziția pe piață, aeronavele și capacitatea flotei deținute de Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal, orice deviere de la traiectoriile financiare sau operaționale ale planului de restructurare în ceea ce privește veniturile, limitarea și reducerea costurilor și rezultatele obținute ca urmare a aplicării măsurilor de restructurare, precum și măsurile corective preconizate sau luate de Republica Portugheză sau de beneficiar, după caz.

#### *Articolul 3*

Republica Portugheză informează Comisia, în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, cu privire la măsurile adoptate în vederea respectării acesteia.

#### *Articolul 4*

Prezenta decizie se adresează Republicii Portugheze.

Adoptată la Bruxelles, 21 decembrie 2021.

*Pentru Comisie*  
Margrethe VESTAGER  
*Membru al Comisiei*

---