

**DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/763****z dnia 21 grudnia 2021 r.****w sprawie pomocy państwa SA.60165- 2021/C (ex 2021/N), którą Portugalia planuje wdrożyć na rzecz TAP SGPS***(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 9941)***(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

uwzględniając decyzję, na mocy której Komisja postanowiła wszcząć procedurę ustanowioną w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do pomocy nr SA.60165 (2021/C) <sup>(1)</sup>,po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag zgodnie z przywołanym artykułem <sup>(2)</sup> i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

**1. PROCEDURA**

- (1) W dniu 10 czerwca 2021 r. Portugalia zgłosiła swoje plany przyznania pomocy państwa w wysokości 3,2 mld EUR, jako pomocy na restrukturyzację, zgodnie z wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji („wytyczne R&R”) <sup>(3)</sup>, jednostce gospodarczej znajdującej się obecnie pod wyłączną kontrolą państwa portugalskiego, obejmującej Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A. („TAP SGPS”) i jego obecną siostrzaną spółkę Transportes Aéreos Portugueses, S.A. („TAP Air Portugal”), w tym wszystkie kontrolowane przez nie spółki zależne (motywy 8–14). Zgłoszenie poprzedziła pożyczka na ratowanie dla TAP SGPS w wysokości 1,2 mld EUR, wobec której Komisja nie zgłosiła zastrzeżeń w decyzji z dnia 10 czerwca 2020 r. („pierwotna decyzja w sprawie pomocy na ratowanie”) <sup>(4)</sup>. W lipcu 2020 r. Portugalia wdrożyła i wypłaciła pomoc na ratowanie na rzecz TAP SGPS, a w dniu 10 grudnia 2020 r. przedłożyła plan restrukturyzacji TAP SGPS. Do zgłoszenia dołączono uaktualnioną wersję planu restrukturyzacji oraz inne dokumenty potwierdzające.
- (2) W dniu 19 maja 2021 r. Sąd stwierdził nieważność pierwotnej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie, ale zawiesił skutki stwierdzenia nieważności do czasu przyjęcia przez Komisję nowej decyzji <sup>(5)</sup>. W dniu 16 lipca 2021 r. Komisja przyjęła nową decyzję, w której nie zgłosiła zastrzeżeń co do pomocy na ratowanie <sup>(6)</sup>, która była przedmiotem innej skargi o stwierdzenie nieważności <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Decyzja Komisji C(2021) 5278 final z dnia 16 lipca 2021 r. w sprawie SA.60165 (Dz.U. C 317 z 6.8.2021, s. 13).

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 317 z 6.8.2021, s. 13.

<sup>(3)</sup> Komunikat Komisji – Wytyczne dotyczące pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji (Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1).

<sup>(4)</sup> Decyzja Komisji z dnia 10 czerwca 2020 r. w sprawie SA.57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugalia – Pomoc na rzecz TAP (Dz.U. C 228 z 10.7.2020, s. 1).

<sup>(5)</sup> Wyrok z dnia 19 maja 2021 r., Ryanair DAC/Komisja, T-465/20, EU:T:2021:284. Sąd stwierdził, że w pierwotnej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie Komisja nie przedstawiła uzasadnienia zgodnie z art. 296 TFUE, w szczególności nie wskazała, czy TAP SGPS należał do grupy w rozumieniu pkt 22 wytycznych R&R. Sąd nakazał zawieszenie skutków stwierdzenia nieważności tej decyzji na okres nieprzekraczający dwóch miesięcy od dnia ogłoszenia wyroku, w przypadku gdyby Komisja postanowiła wydać tę nową decyzję na podstawie art. 108 ust. 3 TFUE, i przez dodatkowy rozsądny okres, jeżeli Komisja zdecyduje się wszcząć postępowanie przewidziane w art. 108 ust. 2 TFUE.

<sup>(6)</sup> Decyzja Komisji z dnia 16 lipca 2021 r. w sprawie SA.57369 – Pomoc na ratowanie na rzecz TAP SGPS (Dz.U. C 345 z 27.8.2021, s. 1).

<sup>(7)</sup> Sprawa T-743/21 Ryanair/Komisja, obecnie rozpatrywana przez Sąd.

- (3) Pismem z dnia 16 lipca 2021 r. Komisja poinformowała Portugalię o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) w odniesieniu do pomocy na restrukturyzację („decyzja o wszczęciu postępowania”). Portugalia przedstawiła uwagi dotyczące tej decyzji w pismach z dnia 19 sierpnia i z dnia 27 sierpnia 2021 r.
- (4) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* <sup>(8)</sup>. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag w ciągu miesiąca od publikacji.
- (5) W terminie, który upłynął w dniu 6 września 2021 r., Komisja otrzymała 39 uwag zainteresowanych stron. Przekazała te uwagi Portugalii, aby państwo to mogło na nie odpowiedzieć. Pismem z dnia 5 października 2021 r. Portugalia przedstawiła uwagi dotyczące uwag zainteresowanych stron.
- (6) Pismem z dnia 29 października 2021 r. Komisja zwróciła się o udzielenie dodatkowych informacji na temat planu restrukturyzacji oraz wsparcia pomocy na restrukturyzację i finansowania, na które to pismo Portugalia odpowiedziała w dniu 16 listopada 2021 r. W dniu 25 października 2021 r. Komisja i władze portugalskie przeprowadziły wideokonferencje dotyczące środków na rzecz konkurencji przewidzianych w zgłoszeniu, a Komisja zwróciła się również o udzielenie dodatkowych informacji na temat struktury konkurencji na rynku usług transportu lotniczego pasażerów do i z portu lotniczego w Lizbonie, w tym zaktualizowane informacje na temat przydziałów czasu na start lub lądowanie przewoźników lotniczych prowadzących działalność w porcie lotniczym. Portugalia udzieliła odpowiedzi w dniach 2 i 8 listopada 2021 r. i przekazała dalsze informacje w dniach 16, 25, 27, 30 listopada 2021 r. oraz ostatecznie w dniu 3 grudnia 2021 r.
- (7) Portugalia wyjątkowo zgodziła się zrzec się praw wynikających z art. 342 TFUE w związku z art. 3 rozporządzenia WE nr 1/1958 <sup>(9)</sup> oraz zgodziła się na przyjęcie i notyfikowanie niniejszej decyzji zgodnie z art. 297 TFUE w języku angielskim.

## 2. OPIS POMOCY

### 2.1. Beneficjent: struktura własności i operacyjne spółki zależne

- (8) Beneficjent pomocy na restrukturyzację jest jednostką gospodarczą znajdującą się obecnie pod wyłączną kontrolą państwa portugalskiego (motywy 11 i 12), obejmującą TAP SGPS i jego obecną siostrzaną spółkę TAP Air Portugal, w tym wszystkie kontrolowane przez nie spółki zależne. TAP SGPS jest spółką holdingową zarejestrowaną w 2003 r., natomiast TAP Air Portugal powstał w 1945 r. jako najważniejsza portugalska linia lotnicza. Do 2017 r. TAP SGPS był wspólnie kontrolowany przez Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. („Parpública”), przedsiębiorstwo publiczne zarządzające udziałami państwa portugalskiego, oraz przez dwa przedsiębiorstwa HPGB SGPS, S.A. <sup>(10)</sup> („HPGB”) i DGN Corporation („DGN”), z których dwa ostatnie działają za pośrednictwem konsorcjum Atlantic Gateways SGPS, Lda. („AGW”) <sup>(11)</sup>. Gdy Komisja przyjęła pierwotną decyzję w sprawie pomocy na ratowanie, przedsiębiorstwo Parpública posiadało 50 %, a AGW 45 % akcji TAP SGPS, natomiast pozostałe 5 % akcji należało do pracowników TAP SGPS. Ta sytuacja własnościowa zmieniła się w związku z realizacją trwającego procesu ratowania i restrukturyzacji TAP SGPS.
- (9) Na początku procesu ratowania i restrukturyzacji TAP SGPS TAP Air Portugal należał w całości do TAP SGPS i był jego największą spółką zależną odpowiadającą za około 98 % obrotów TAP SGPS. Władze portugalskie wyjaśniają, że do czerwca 2020 r. nie rozważano żadnych zmian w strukturze akcjonariatu TAP SGPS, ponieważ wszyscy akcjonariusze beneficjenta byli zgodni co do konieczności udzielenia pomocy na ratowanie w celu utrzymania działalności TAP Air Portugal i rentowności TAP SGPS w dłuższej perspektywie.

<sup>(8)</sup> Zob. przypis 1.

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie Rady nr 1 z dnia 15 kwietnia 1958 r. w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej (Dz.U. 17 z 6.10.1958, s. 385).

<sup>(10)</sup> HPGB, SGPS, S.A. ma siedzibę w Lizbonie i należy do sektora zarządzania spółkami i przedsiębiorstwami. HPGB, SGPS, S.A. zatrudnia w tym miejscu [...] pracowników. W rodzinie korporacyjnej HPGB, SGPS, S.A. znajduje się [...] przedsiębiorstw.

<sup>(11)</sup> Więcej informacji na temat HPGB, DGN i konsorcjum AGW można znaleźć w motywach 11–15 decyzji Komisji z dnia 16 lipca 2021 r. w sprawie SA.57369, o której mowa w przypisie 6.

- (10) Władze portugalskie rozważyły kwestię kontroli nad TAP SGPS dopiero na początku lipca 2020 r. w kontekście impasu w negocjacjach z AGW dotyczących realizacji umowy pożyczki na ratowanie. [...]. W obliczu bliskiej zapaści finansowej TAP SGPS, który należał na wdrożenie pomocy na ratowanie, władze portugalskie postanowiły zawrzeć prywatne porozumienie z akcjonariuszami AGW w celu wykupienia akcji DGN, [...]. [...], portugalskie Ministerstwo Skarbu (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças („DGTF”)) nabyło bezpośrednio akcje TAP SGPS stanowiące 22,5 % kapitału podstawowego TAP SGPS, będące wcześniej w posiadaniu AGW. W związku z tym państwo portugalskie posiada obecnie, bezpośrednio i pośrednio, większość akcji, która odpowiada 72,5 % kapitału podstawowego i odpowiednich praw gospodarczych TAP SGPS (50 % za pośrednictwem Parpública i 22,5 % za pośrednictwem DGTF). Wcześniej HPGB posiadał udziały w konsorcjum AGW, a nie bezpośrednio w TAP SGPS, ale po przejęciu udziałów AGW HPGB posiada obecnie bezpośrednio 22,5 % udziałów w TAP SGPS.
- (11) Władze portugalskie potwierdzają, że zgodnie z umową akcjonariuszy zawartą przez Republikę Portugalską za pośrednictwem DGTF, [...]. [...] <sup>(12)</sup>, [...] <sup>(13)</sup>. Kontrola nad 72,5 % kapitału podstawowego, [...], daje państwu portugalskiemu wyłączną kontrolę nad TAP SGPS.
- (12) Podobnie od czasu przyznania pomocy na ratowanie udział TAP SGPS w TAP Air Portugal uległ zmianie, gdy państwo portugalskie za pośrednictwem DGTF subskrybowało podwyższenie kapitału TAP Air Portugal o 462 mln EUR <sup>(14)</sup>. W dniu 24 maja 2021 r. państwo, za pośrednictwem DGTF, posiada bezpośrednio około 92 % kapitału podstawowego TAP Air Portugal. TAP SGPS posiada obecnie pozostałe 8 %. TAP Air Portugal jest jedynym akcjonariuszem TAP Logistics Solutions, S.A., przedsiębiorstwa zarejestrowanego w dniu 30 grudnia 2019 r. w celu prowadzenia działalności związanej z ładunkami i pocztą.
- (13) TAP SGPS posiada udziały w następujących przedsiębiorstwach, które prowadzą działalność w zakresie świadczenia usług związanych z transportem lotniczym w Portugalii i w innych państwach:
- 100 % w Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. („przedsiębiorstwo Portugalia”),
  - 100 % w U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A., przedsiębiorstwie świadczącym usługi opieki zdrowotnej, którego głównym klientem jest również TAP Air Portugal,
  - 100 % w TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. i 99,83 % w Aeropar Participações Lda., oba te przedsiębiorstwa prowadzą działalność jako spółki holdingowe,
  - 78,72 % w TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A. („M&E Brasil”) prowadzącym działalność w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych TAP Air Portugal i osób trzecich,
  - 49 % (43,9 % bezpośrednio i 5,1 % za pośrednictwem przedsiębiorstwa Portugalia) w SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. (znanego również jako Groundforce Portugal), przedsiębiorstwie prowadzącym działalność w sektorze obsługi naziemnej portów lotniczych w Portugalii, oraz
  - 51 % w CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A., prowadzącym działalność polegającą na dostarczaniu cateringu dla sektora lotnictwa, przy czym głównym klientem tego przedsiębiorstwa jest TAP Air Portugal.
- (14) Opisane powyżej zmiany w zakresie kontroli podczas procesu ratowania i restrukturyzacji występują niezależnie od faktu, że do celów niniejszej decyzji wszelkie odniesienia do przedsiębiorstwa będącego beneficjentem, któremu przyznano pomoc na restrukturyzację, obejmują TAP SGPS i wszystkie jego spółki zależne w chwili rozpoczęcia procesu ratowania i restrukturyzacji w czerwcu 2020 r., w tym TAP Air Portugal, o ile nie wskazano inaczej. Wszelkie odniesienia do TAP Air Portugal obejmują wszystkie spółki zależne TAP SGPS zajmujące się transportem lotniczym, w tym przedsiębiorstwo Portugalia, o ile nie wskazano inaczej.

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

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

<sup>(14)</sup> Decyzja Komisji C(2021) 2991 final z dnia 23 kwietnia 2021 r. w sprawie SA.62304 (2021/N) – Portugalia – COVID-19: odszkodowanie za szkody poniesione przez TAP Portugal (Dz.U. C 240 z 18.6.2021, s. 1).

## 2.2. Beneficjent: główna działalność w sektorze lotnictwa

- (15) W ramach jednostki gospodarczej będącej beneficjentem TAP Air Portugal zajmuje się transportem lotniczym pasażerów i ładunków. W 2019 r., przed rozpoczęciem restrukturyzacji, TAP Air Portugal dysponował flotą 108 statków powietrznych, w tym statkami powietrznymi eksploatowanymi na podstawie umów dzierżawy z załogą, i obsługiwał połączenia do 92 miejsc przeznaczenia w 38 państwach, przewiózł ponad 17 mln pasażerów i wykonał ponad 130 000 lotów. W 2019 r. loty te odbywały się w szczególności na regularnych trasach z takich portów lotniczych jak Lizbona, Porto, Faro oraz czterech wysp Azorów i Madery, a także na połączeniach międzynarodowych, w tym do [...] portów lotniczych w Europie (poza Portugalią), [...] miejsc przeznaczenia w Brazylii <sup>(15)</sup>, [...] w Afryce <sup>(16)</sup> oraz [...] w Ameryce Północnej <sup>(17)</sup>. Działalność TAP Air Portugal koncentruje się głównie wokół portu lotniczego w Lizbonie, który służy jako główny węzeł.
- (16) Portugalia twierdzi, że TAP Air Portugal jest głównym dostawcą połączeń transportowych dla pasażerów i ładunków do Portugalii, z Portugalii i na jej obszarze. W 2019 r. TAP Air Portugal był jedyną linią lotniczą obsługującą [...] z [...] tras w sezonie letnim i [...] z [...] tras w sezonie zimowym. W szczególności TAP Air Portugal odgrywa kluczową rolę, jeśli chodzi o połączenia transportowe między Portugalią a państwami zamieszkanymi przez portugalskojęzyczną diasporę. TAP Air Portugal jest również uważany za filar portugalskiej gospodarki, w szczególności ze względu na jego wkład w rozwój przemysłu turystycznego w Portugalii.
- (17) Inne, w szczególności europejskie, linie lotnicze, takie jak Ryanair – druga co do wielkości linia lotnicza prowadząca działalność w Portugalii, Wizzair i easyJet, linie lotnicze należące do grupy Lufthansa (w tym Brussels Airlines i Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair oraz linie lotnicze należące do IAG (w szczególności Vueling i Iberia), świadczą w Portugalii usługi przewozu lotniczego pasażerów lub ładunków.

## 2.3. Przyczyna trudności beneficjenta i jego sytuacja finansowa

- (18) Obecna trudna sytuacja beneficjenta wynika z problemów związanych zarówno z wypłacalnością, jak i płynnością, które znacznie pogłębił dotkliwy kryzys płynnościowy wywołany pandemią COVID-19.
- (19) Po pierwsze w latach 2006–2015 TAP SGPS zgromadził [...] mln EUR [...]. Biorąc pod uwagę znaczenie działalności lotniczej dla przychodów TAP SGPS, [...].
- (20) W ostatnich latach TAP SGPS poniósł również nadzwyczajne koszty związane z zakłóceniami działalności operacyjnej, które utrudniły wzrost rentowności i konkurencyjności. [...] [...] mln EUR [...] <sup>(18)</sup> [...], [...] [...] mln EUR [...], co było spowodowane wysokim poziomem opóźnionych i odwołanych lotów, a także bardzo wysoką ekspozycją na ryzyko kursowe w związku z działalnością w Brazylii i Angoli.
- (21) Po drugie, biorąc pod uwagę, że TAP Air Portugal przynosił około [...] % przychodów TAP SGPS, wyniki przewoźnika lotniczego miały duży wpływ na ogólną sytuację finansową jego dominującej spółki holdingowej. Po prywatyzacji TAP SGPS w 2015 r. <sup>(19)</sup> TAP Air Portugal rozpoczął proces transformacji i znajdował się na ścieżce wzrostu pod względem operacyjnym, osiągając do 2019 r. wzrost przychodów wynoszący [...] %. Proces transformacji ukiepunkowany na [...].
- (22) Działania związane z procesem transformacji miały miejsce głównie w latach 2018 i 2019, a mianowicie obejmowały dostawę [...] paliwooszczędnych statków powietrznych A339, a następnie transformację produktów, sprzedaży i narzędzi, usprawnienie zarządzania zaopatrzeniem i systemów. Jeśli chodzi o działalność operacyjną, TAP Air Portugal zwiększył liczbę operacji na rynkach o wysokiej wartości, takich jak Brazylia i Ameryka Północna. Proces transformacji, w szczególności stopniowe wprowadzanie i wycofywanie nowej floty do 2019 r., przyczynił się do obniżenia ogólnych poziomów kosztu dostępnych fotelokilometrów (CASK) <sup>(20)</sup>. Wiązało się to jednak również z wysokimi kosztami jednorazowymi związanymi z [...]. Ponadto TAP Air Portugal nadal był mniej konkurencyjny niż inne linie lotnicze pod względem kosztów pracy i wydajności.

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

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

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

<sup>(18)</sup> Nieregularne koszty operacyjne są identyfikowane przez linię lotniczą lub operatora obsługi naziemnej działającego w imieniu linii lotniczej, gdy zakłócenie w dniu podróży lub dzień przed podróżą powoduje, że klient nie może skorzystać z lotu lub lotów, których dotyczy bilet.

<sup>(19)</sup> W 2015 r. przeprowadzono prywatyzację 61 % kapitału podstawowego TAP SGPS. W 2017 r. państwo portugalskie odkupiło od AGW część kapitału podstawowego, zwiększając swój udział do 50 %.

<sup>(20)</sup> Koszt dostępnych fotelokilometrów służy do pomiaru kosztu jednostkowego wyrażonego w wartości gotówkowej [eurocenty za miejsce], związanego z eksploatacją każdego miejsca na każdy kilometr.

- (23) W dniu 2 grudnia 2019 r. TAP Air Portugal zamknął ofertę uprzywilejowanych obligacji niezabezpieczonych o wartości 375 mln EUR z pięcioletnim terminem zapadalności, regularnymi kuponami rocznymi w wysokości 5,625 % i efektywną stopą procentową w wysokości 5,75 % <sup>(21)</sup>. Emisja miała na celu pokrycie ogólnych wydatków korporacyjnych oraz częściową spłatę zadłużenia i wydłużenie jego średniego okresu zapadalności. Emisja uzyskała ratingi wstępne BB- (Standard & Poor's) i B2 (Moody's), tj. poniżej ratingu na poziomie inwestycyjnym. Kilka miesięcy wcześniej, w dniu 24 czerwca 2019 r. TAP Air Portugal wyemitował obligacje o wartości 200 mln EUR z czteroletnim terminem zapadalności, z regularnymi kuponami rocznymi w wysokości 4,375 % <sup>(22)</sup>. Chociaż kwoty i warunki obu emisji, które miały miejsce w czerwcu i grudniu 2019 r., różnią się, zainteresowanie tymi emisjami wskazuje, że beneficjent mógł uzyskać dostęp do finansowania na rynku przed pandemią COVID-19 na rozsądnych warunkach.
- (24) Proces transformacji został przerwany w wyniku globalnej pandemii COVID-19 i kryzysu gospodarczego, który po niej nastąpił, w czasie gdy TAP Air Portugal nie był jeszcze w stanie znacznie obniżyć swoich kosztów, w szczególności kosztów pracy, w porównaniu z konkurentami, zwłaszcza tanimi liniami lotniczymi.
- (25) W konsekwencji, w świetle bezprecedensowych rządowych ograniczeń związanych z podróżą i nakazów kwarantanny w związku z pandemią COVID-19, w dniu 20 marca 2020 r. agencja ratingowa Standard & Poor's obniżyła rating TAP Air Portugal do poziomu B- dla ratingu długoterminowego oraz ustaliła perspektywę dla krótkoterminowego ratingu płynności na poziomie CCC+. W tym samym komunikacie agencja Standard & Poor's przypisała emisji obligacji o wartości 375 mln EUR perspektywę odzyskania wynoszącą 45 %. W dniu 19 marca 2020 r. agencja ratingowa Moody's również obniżyła prawdopodobieństwo niewykonania zobowiązania oraz rating korporacyjny TAP Air Portugal odpowiednio do Caa1-PD i Caa1. W dniu 28 maja 2020 r. roczna rentowność do wykupu (grudzień 2024 r.) obligacji uprzywilejowanych o wartości 375 mln EUR wyemitowanych w grudniu 2019 r. wynosiła na rynku wtórnym 9,45 %. Innymi słowy, na tym etapie nabywcy tych obligacji wyemitowanych przez TAP Air Portugal wymagali obniżki wartości nominalnej papieru wartościowego, aby uzyskać zwrot w wysokości 9,45 %, w celu zaakceptowania utrzymania ich do terminu zapadalności. Informacje przekazane przez władze portugalskie potwierdzają [...] sytuacji finansowej TAP Air Portugal i beneficjenta [...] <sup>(23)</sup>, [...].
- (26) Trudności TAP SGPS i TAP Air Portugal skumulowały się i doprowadziły do gwałtownego pogorszenia pozycji kapitałowej. Na koniec 2019 r. TAP SGPS odnotował ujemny kapitał własny w wysokości [...] mln EUR, który w 2020 r. wzrósł do [...] mld EUR. W 2020 r. kapitał własny TAP Air Portugal był również ujemny ([...] mld EUR).

#### 2.4. Opis planu restrukturyzacji i pomocy na restrukturyzację

- (27) Pomoc na restrukturyzację wspiera wdrażanie planu restrukturyzacji obejmującego okres od 2020 r. do końca 2025 r. („okres restrukturyzacji”). Plan odnosi się do jednostki gospodarczej znajdującej się obecnie pod wyłączną kontrolą państwa portugalskiego (motywy 11 i 12), obejmującej TAP SGPS i jego obecną siostrzaną spółkę TAP Air Portugal, w tym wszystkie kontrolowane przez nie spółki zależne.

##### 2.4.1. Restrukturyzacja działalności

- (28) Celem planu restrukturyzacji jest usunięcie podstawowych przyczyn trudności TAP SGPS i poprawa sytuacji przedsiębiorstwa do 2025 r. Ze względu na wagę TAP Air Portugal w bilansie TAP SGPS, gdy przedsiębiorstwo to znalazło się w trudnej sytuacji w związku z działalnością objętą planem restrukturyzacji, większość operacyjnych środków restrukturyzacyjnych zmniejszających koszty i zwiększających przychody oraz prognozy przedstawione w planie restrukturyzacji odnoszą się do TAP Air Portugal. Plan restrukturyzacji obejmuje środki, które zaczęto wdrażać od czerwca 2020 r. lub które będą wdrażane i dotyczą czterech filarów: (i) skoncentrowanie na strategii podstawowej, (ii) dostosowanie zdolności; (iii) poprawa kosztów operacyjnych oraz (iv) zwiększenie przychodów. W podsekcjach 2.4.1.1–2.4.1.4 opisano każdy filar planu restrukturyzacji TAP w ostatniej wersji.

<sup>(21)</sup> Oświadczenie: „TAP ogłasza wycenę obligacji uprzywilejowanych o wartości 375 mln EUR i stopie procentowej w wysokości 5,625 % i terminie wykupu w 2024 r.” z dnia 22.11.2019 r. Popyt ze strony inwestorów pozwolił ostatecznie pozyskać więcej środków (75 mln EUR ponad początkowe 300 EUR) przy niższej wycenie (20 pb) niż początkowo zakładano.

<sup>(22)</sup> Numer referencyjny ISIN PTTAPBOM0007, TAP-SGPS 19/23.

<sup>(23)</sup> Wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją oraz koszty restrukturyzacji lub najmu. EBITDAR jest wskaźnikiem wykorzystywanym głównie do analizy dobrej kondycji finansowej i wyników przedsiębiorstw, które w ciągu ostatniego roku przeszły restrukturyzację.

#### 2.4.1.1. Skoncentrowanie na strategii podstawowej

- (29) Logika planu restrukturyzacji polega na skupieniu się na głównej działalności, czyli na działalności lotniczej prowadzonej za pośrednictwem TAP Air Portugal i przedsiębiorstwa Portugalia, przy jednoczesnym stopniowym odchodzeniu od działalności niezwiązanej z działalnością podstawową i jej zbywaniu. Zgodnie z tym założeniem w planie restrukturyzacji przewidziano, że TAP SGPS będzie stopniowo rezygnować z wszelkiej innej działalności usługowej przynoszącej dochody, którą prowadziła na rynku, poprzez sprzedaż, zbycie lub zaprzestanie prowadzenia trzech następujących rodzajów działalności. Po pierwsze, TAP SGPS planuje zbyć swoje udziały w brazylijskiej spółce zależnej zajmującej się obsługą techniczną statków powietrznych, M&E Brasil, [...]. Drugie zbycie dotyczy [...] w przedsiębiorstwie Groundforce świadczącym usługi obsługi naziemnej, [...]. Po trzecie, TAP SGPS planuje zbyć swoje udziały w przedsiębiorstwie Cateringpor świadczącym usługi cateringowe, [...].

#### 2.4.1.2. Dostosowanie zdolności

- (30) Działania mające na celu dostosowanie zdolności przewozowych TAP Air Portugal polegają głównie na właściwym doborze wielkości floty TAP Air Portugal i optymalizacji sieci połączeń TAP Air Portugal. W planie dotyczącym floty przewidziano [...]. Ogólnie rzecz biorąc, w 2025 r. plan dotyczący floty TAP Air Portugal doprowadzi do bardziej jednorodnego składu floty oraz do obniżenia kosztów operacyjnych ze względu na niższe wymogi nowych statków powietrznych w zakresie zużycia paliwa i obsługi technicznej.
- (31) Jeśli chodzi o optymalizację sieci, plan restrukturyzacji zwiększa rolę Lizbony jako węzła komunikacyjnego, który ma zasadnicze znaczenie ze względu na niewielki rozmiar rynku krajowego TAP Air Portugal. Obsługa węzła komunikacyjnego będzie korzystna z punktu widzenia strategii [...]. [...] Ponadto środki optymalizacji sieci obejmują bardziej efektywne kosztowo dopasowanie trasy do statku powietrznego, ograniczenie liczby tras przynoszących straty oraz tras, na których wartości połączeń jest niska. Na przykład w 2020 r. TAP Air Portugal obsługiwał [...] mniej połączeń niż w 2019 r. (z [...] do [...]) i zawiesił na czas nieokreślony otwarcie [...] dodatkowych tras.
- (32) Jeśli chodzi o pozycję TAP Air Portugal w porcie lotniczym w Lizbonie, zmniejszenie floty TAP Air Portugal ogranicza jego zdolność do świadczenia usług transportu lotniczego pasażerów, nie podważając jednak znaczącej pozycji rynkowej, jaką TAP Air Portugal posiada obecnie i jaką zgodnie z oczekiwaniami będzie posiadać pod koniec okresu restrukturyzacji w swoim węźle w Lizbonie <sup>(24)</sup>. Istnieją dwa główne powody utrzymania znaczącej pozycji rynkowej TAP Air Portugal w porcie lotniczym w Lizbonie do 2025 r.:
- a) po pierwsze, w ramach planu restrukturyzacji, TAP Air Portugal zamierza w dalszym ciągu koncentrować się na swojej podstawowej działalności opartej na modelu typu „hub and spoke” w porcie lotniczym w Lizbonie <sup>(25)</sup>. W związku z tym nie oczekuje się, by pozycja rynkowa i struktura konkurencji w porcie lotniczym uległy istotnej zmianie, chociaż TAP Air Portugal zmniejszył swój przydział czasu na start lub lądowanie o [...] % ([...] dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie) w sezonie zimowym IATA 2021/2022 w porównaniu z sezonem zimowym IATA 2019/2020, a obaj kolejni najwięksi posiadacze czasu na start lub lądowanie (Ryanair i easyJet) wstępnie zdołali zwiększyć swój przydział czasu na start lub lądowanie w sezonie letnim IATA 2022 w porównaniu z sezonem letnim IATA 2019 <sup>(26)</sup>. W szczególności z informacją przedstawionych przez Portugalię wynika, że udział TAP Air Portugal w przydziałach czasu na start lub lądowanie stanowiłby [45–55] % całkowitej przepustowości portu lotniczego w Lizbonie w sezonie letnim IATA 2022 i w kolejnych sezonach IATA w porównaniu z [10–20] % i [5–10] % odpowiednio w przypadku Ryanair i easyJet. Ponadto TAP Air Portugal będzie dysponować zdecydowanie największą flotą w porcie lotniczym w Lizbonie, liczącą [90–100] statków powietrznych przez cały okres restrukturyzacji. Według szacunków Portugalii port lotniczy w Lizbonie miałby stanowić bazę dla siedmiu statków powietrznych Ryanair i pięciu statków powietrznych easyJet <sup>(27)</sup>;

<sup>(24)</sup> Zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji uważa się, że posiadanie przez przewoźnika lotniczego przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym oraz ograniczenia przepustowości tego portu lotniczego stanowią miarę zdolności przewoźnika lotniczego do konkurencji na rynku pasażerskiego transportu lotniczego do lub z tego portu lotniczego (zob. np. motyw 209 decyzji Komisji C(2021) 2488 final z dnia 5 kwietnia 2021 r. w sprawie SA.59913, Dz.U. C 240 z 18.6.2021, s. 1; motyw 178 decyzji Komisji C(2020) 4372 final z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie SA.57153, Dz.U. C 397 z 20.11.2020, s. 1).

<sup>(25)</sup> Tytułem przykładu liczba statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie jest tylko nieznacznie zmniejszona w porównaniu z sytuacją przed restrukturyzacji. W sezonie letnim IATA 2019 TAP Air Portugal dysponował flotą składającą się średnio z około [90–100] statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie i [5–15] statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Porto. W sezonie letnim IATA 2022 średnia sezonowa wynosiłaby około [90–100] statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie i [0–10] statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Porto. W latach 2023–2025 TAP Air Portugal planuje dodać ograniczoną liczbę statków powietrznych w porównaniu z 2022 r. Podział na flotę mającą bazę w porcie lotniczym w Lizbonie i flotę mającą bazę w porcie lotniczym w Porto wynika z przypisania liczby statków powietrznych do działalności w Lizbonie lub Porto na podstawie liczby godzin czasu blokowego. Wszystkie statki powietrzne TAP Air Portugal formalnie mają bazę w porcie lotniczym w Lizbonie, chociaż nie wszystkie loty odbywają się do tego lub z tego portu lotniczego. Działalność w Porto jest wspierana dzięki rotacji samolotów mających bazę w Lizbonie, z możliwością postoju. TAP Air Portugal nie przydziela statków powietrznych do żadnego innego portu lotniczego, w którym prowadzi działalność.

<sup>(26)</sup> Pismo Portugalii z dnia 16 listopada 2021 r.

<sup>(27)</sup> Pismo Portugalii z dnia 8 listopada 2021 r.

- b) po drugie, ze względu na stosunkowo silną, chociaż niestabilną, poprawę popytu na przewozy pasażerskie, oczekuje się, że w okresie restrukturyzacji port lotniczy w Lizbonie powróci do wysokiego poziomu obciążenia wynoszącego [90–100] %, jaki osiągnął przed pandemią COVID-19, po fazie szybkiego rozwoju TAP Air Portugal i tanich przewoźników. W związku z tym oczekuje się, że w całym okresie restrukturyzacji poważne ograniczenia przepustowości portu lotniczego w Lizbonie, związane przede wszystkim z jednym pasem startowym, będą stanowić barierę wejścia lub ekspansji dla konkurentów TAP Air Portugal, ponieważ część ich popytu na dostęp do usług w zakresie infrastruktury portu lotniczego w porcie lotniczym w Lizbonie nie zostanie zaspokojona.

#### 2.4.1.3. Obniżenie kosztów

- (33) TAP Air Portugal planuje obniżyć koszty operacyjne w trakcie realizacji planu restrukturyzacji za pomocą trzech czynników.
- (34) Pierwszym z nich jest renegotjacja umów z dostawcami i leasingodawcami statków powietrznych. TAP Air Portugal uzgodnił ze swoimi dostawcami [...] okres [...], jak określono w pierwotnej umowie, na [...], co doprowadziło do odroczenia wydatków kapitałowych w wysokości [...] mld EUR do czasu zakończenia realizacji planu restrukturyzacji. Ponadto TAP Air Portugal uzyskał oszczędności gotówkowe w wysokości [...] mln EUR dzięki renegotjacjom z leasingodawcami oraz [...] mln EUR wpływów pieniężnych ze sprzedaży i leasingu statków powietrznych.
- (35) Drugim czynnikiem obniżenia kosztów operacyjnych jest zestaw środków służących obniżeniu kosztów osób trzecich. Po pierwsze, TAP Air Portugal spodziewa się oszczędności kosztów paliwa w wysokości [...] mln EUR w okresie objętym biznesplanem (z czego [...] mln EUR w [...]) dzięki eksploatacji nowszych, bardziej energooszczędnych statków powietrznych, lepszemu dopasowaniu trasy do statku powietrznego oraz wdrożeniu oprogramowania optymalizującego zużycie paliwa. Po drugie, TAP planuje osiągnąć oszczędności kosztów w wysokości [...] mln EUR rocznie do [...]. [...] Po trzecie, w planie restrukturyzacji przewidziano roczne oszczędności kosztów w wysokości [...] mln EUR dzięki renegotjacjom umów z dostawcami niektórych usług, [...].
- (36) Trzecim czynnikiem wpływającym na planowane obniżenie kosztów operacyjnych TAP Air Portugal jest obniżenie kosztów pracy, co zgodnie z oczekiwaniami TAP Air Portugal ma przynieść [...] mln EUR oszczędności rocznie, a w całym okresie obowiązywania planu restrukturyzacji – około [...] mld EUR. Aby osiągnąć te oszczędności kosztów, TAP Air Portugal podjął następujące działania:
- a) zmniejszenie liczby pracowników (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy) o 1 200 osób w 2020 r. i na początku 2021 r., głównie poprzez nieprzedłużanie umów o pracę na czas określony, z dalszym zmniejszeniem liczby pracowników o 2 000 osób w 2021 r.;
- b) ponadto wprowadzono środki polegające na obniżeniu wynagrodzeń, zawieszeniu automatycznych podwyżek wynagrodzeń, zawieszeniu klauzul układów zbiorowych pracy w celu zwiększenia wydajności i obniżenia kosztów pracy do 2024 r., które mają zastosowanie do wszystkich pracowników na podstawie „porozumień nadzwyczajnych” ze związkami zawodowymi, jak następuje:
- (i) przekrojowe obniżenie o 25 % stałego wynagrodzenia powyżej 1 330 EUR w latach 2021–2023 i o 20 % w 2024 r. (obniżenie to zostanie podwyższone do 50 % w 2021 r. i będzie stopniowo zmniejszane do 35 % w 2024 r. w przypadku pilotów); personel pokładowy i specjalny związek zawodowy mechaników M&E również zgodziły się na skrócenie godzin pracy o 15 % w 2021 r., a następnie stopniowe zmniejszenie tej liczby do 5 % w 2023 r., aby umożliwić sfinansowanie 750 ekwiwalentów pełnego czasu pracy, a nie ich redukcję;
- (ii) zawieszenie automatycznych podwyżek wynagrodzeń i automatycznego przebiegu kariery, a także kilku składników wynagrodzenia; oraz
- (iii) zmniejszenie liczby członków personelu pokładowego w każdym samolocie do minimalnego składu personelu pokładowego zgodnie z zaleceniami producenta statku powietrznego;
- c) TAP Air Portugal uzyskał w porozumieniach nadzwyczajnych zobowiązanie kilku związków zawodowych do osiągnięcia docelowych kosztów pracy na 2025 r. Cele te zostaną osiągnięte albo przez podpisanie nowych układów zbiorowych pracy, albo – w przypadku niepowodzenia negocjacji – przez wypowiedzenie obecnych układów zbiorowych pracy i dostosowanie zasad prawa do ogólnego prawa pracy, które jest znacznie mniej restrykcyjne niż obecne układy zbiorowe pracy. [...].

#### 2.4.1.4. Zwiększenie przychodów

- (37) TAP Air Portugal oczekuje wzrostu przychodów rządu [...] mln EUR rocznie w stanie równowagi, tj. po zakończeniu realizacji planu restrukturyzacji, ale w planie restrukturyzacji uwzględnia jedynie [...] mln EUR (rocznie, w stanie równowagi). Wzrost przychodów będzie wynikał głównie [...].

#### 2.4.2. Przegląd kosztów restrukturyzacji i źródeł finansowania

- (38) Zgodnie z planem restrukturyzacji wdrożenie środków restrukturyzacyjnych spowoduje powstanie kosztów restrukturyzacji netto, które nie zostaną pokryte przez spodziewane obniżenie kosztów związanych z personelem operacyjnym lub inne przychody, szacowanych na [...] mld EUR do 2025 r. W szczególności większość kosztów restrukturyzacji w wysokości [...] mld EUR przypisuje się brakowi pokrycia kosztów w tym okresie, które należy pokryć, aby w przypadku działalności TAP SGPS nie wystąpiło ryzyko niewykonania zobowiązania lub niemożność utrzymania koncesji. Pozostałe koszty restrukturyzacji dotyczą spłaty zadłużenia do kwoty [...] mln EUR, zakupu nowych statków powietrznych do kwoty [...] mln EUR oraz odszkodowań dla pracowników w wysokości [...] mln EUR. Koszty restrukturyzacji pomniejsza się o pomoc zgłoszoną przed podjęciem niniejszej decyzji jako odszkodowanie za szkody poniesione przez TAP Air Portugal w wyniku zdarzenia nadzwyczajnego wynikającego z ograniczeń publicznych w transporcie lotniczym zgodnie z art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, jak określono w odpowiednich decyzjach Komisji <sup>(28)</sup>.
- (39) Według Portugalii ze względu na gorszą sytuację finansową i poważny wpływ pandemii COVID-19 na sektor i gospodarkę, TAP SGPS nie jest obecnie w stanie [...] bez wsparcia ze strony państwa. TAP Air Portugal zabezpieczył jednak [...] mln EUR [...], gwarantowane w [...] % przez Republikę Portugalską, natomiast TAP Air Portugal ma zabezpieczyć pozostałe [...] %, [...]. Portugalia uważa, że wdrożenie istotnych środków zwiększających kapitał powinno umożliwić TAP SGPS dostęp do rynków kapitałowych od [...] w celu pozyskania dodatkowych funduszy od inwestorów prywatnych.
- (40) Po wprowadzeniu finansowania gwarantowanego przez państwo w wysokości [...] mln EUR i podwyższeniu kapitału, od [...] TAP Air Portugal uzyskałby finansowanie bez gwarancji publicznej w wysokości co najmniej [...] mln EUR [...]. Dostęp do finansowania z rynku prywatnego eliminuje potrzebę dodatkowego zabezpieczenia przed utratą płynności w postaci finansowania kredytowego objętego gwarancją państwową w wysokości do [...] mln EUR, które uwzględniono w pierwotnym zgłoszeniu pomocy na restrukturyzację jako zabezpieczenie awaryjne.
- (41) Całkowite finansowanie przez państwo, po zmianach wprowadzonych w dniu 16 listopada 2021 r., obejmuje środki kapitałowe lub quasi-kapitałowe, które mają być realizowane w następujący sposób:
- a) pożyczka na ratowanie w wysokości 1,2 mld EUR zostanie przekształcona w kapitał własny o tej samej wartości nominalnej wraz z narosłymi odsetkami w wysokości około [...] mln EUR w 2021 r.;
  - b) [...] mln EUR na część odpowiadającą [...] % pożyczki w wysokości [...] mln EUR gwarantowanej przez państwo w [...] %, która ma zostać udzielona do końca [...] r. i spłacona w [...] r. poprzez zastrzyk kapitału od państwa. Stopa procentowa pożyczki będzie zgodna z warunkami rynkowymi obowiązującymi w chwili przyznania ([...]), ale nie będzie wyższa niż stopa referencyjna określona zgodnie z komunikatem Komisji w sprawie stóp referencyjnych <sup>(29)</sup>.
  - c) bezpośredni zastrzyk kapitału własnego w wysokości [...] mln EUR, który ma zostać dokonany przez państwo w [...].

<sup>(28)</sup> Decyzje Komisji z dnia 23 kwietnia 2021 r. w sprawie SA.62304 (2021/N) – Portugalia – COVID-19: odszkodowanie za szkody poniesione przez TAP Portugal (Dz.U. C 240 z 18.6.2021, s. 1), z dnia 21 grudnia 2021 r. w sprawie SA.63402 (2021/N) – COVID-19 – Odszkodowanie dla TAP II – nieopublikowane – oraz w sprawie SA.100121 (2021/N) COVID-19 – Odszkodowanie dla TAP III. Kwoty wypłacone jako rekompensata dla TAP Air Portugal stanowią dochód, który – podobnie jak przychody operacyjne – zmniejsza pozostałe koszty, których nie można pokryć z przeszłych i obecnych przychodów operacyjnych lub wkładów własnych beneficjenta pomocy na restrukturyzację lub na przykład kredytodawców lub dostawców.

<sup>(29)</sup> Komunikat Komisji w sprawie zmiany metody ustalania stóp referencyjnych i dyskontowych (Dz.U. C 14 z 19.1.2008, s. 6).



- (42) Portugalia poinformowała, że sfinansuje te środki bezpośrednio z budżetu państwa<sup>(30)</sup>, co wymaga przyjęcia niezbędnych aktów wykonawczych, w tym zatwierdzenia przez organy korporacyjne zmian w kapitale podstawowym oraz zawarcia umów pożyczki i gwarancji.
- (43) Wkład własny TAP SGPS i różnych podmiotów uczestniczących w kosztach restrukturyzacji wyniesie około [...] mld EUR, rozłożonych na lata 2020–2025 i obejmujących następujące środki:
- a) wypłata odszkodowań z tytułu restrukturyzacji zatrudnienia – [...] – [...] [...] mln EUR ([...] [...] mln EUR [...]);
  - b) udział osób trzecich w finansowaniu lub oszczędność kosztowa o łącznej wartości [...] mln EUR, z czego [...] mln EUR już wdrożono w 2021 r., a [...] mln EUR wynika z obowiązujących umów obejmujących:
    - (i) [...] mln EUR w związku z usługami portu lotniczego, cateringiem i zaopatrzeniem pokładowym z powodu renegotjacji umów (tj. nowych zaproszeń do składania ofert) dotyczących cateringu w peryferyjnych portach lotniczych, renegotjacji z dostawcami cateringu w porcie lotniczym w Lizbonie, renegotjacji dotyczących zakupów na pokładzie, renegotjacji w zakresie sprzątnięcia, sprzedaży biletów i innych usług portu lotniczego;
    - (ii) [...] mln EUR w związku z flotą oraz monitorowaniem i oceną, tj. renegotjacja wyposażenia zapewnionego przez nabywcę, materiałów i rabatów);
    - (iii) [...] mln EUR w związku z usługami korporacyjnymi i nieruchomościami (tj. renegotjacja opłat za parkingi i media, reklama i obsługa prawna itp.);
    - (iv) [...] mln EUR w związku z IT (tj. renegotjacja koncesji, platformy komunikacyjne, podzlecane wsparcie itp.); oraz
    - (v) [...] mln EUR w związku z zakwaterowaniem załogi i paliwem (tj. renegotjacja transportu i zakwaterowania w peryferyjnych portach lotniczych);
  - c) leasingi nowych statków powietrznych o wartości co najmniej [...] mln EUR, na które już zaciągnięto zobowiązania, [...];
  - d) inny wkład związany ze stopniowym wycofywaniem aktywów i renegotjacjami z producentami oryginalnego sprzętu w łącznej wysokości około [...] mln EUR w następującym podziale:
    - (i) [...] mln EUR, [...] [...] mln EUR,
    - (ii) [...] mln EUR [...],
    - (iii) [...] mln EUR [...];
  - e) nowe finansowanie w wysokości [...] mln EUR pozyskane z [...] lub wniesione przez [...], a mianowicie:
    - (i) pożyczkę w wysokości [...] mln EUR, która nie jest objęta gwarancją państwową i zabezpieczona przez TAP Air Portugal z pożyczki w wysokości [...] mln EUR oraz
    - (ii) nowe zadłużenie w wysokości [...] mln EUR z ratingiem instrumentu [...] wynoszącym [...] mln EUR [...]; to nowe zadłużenie jest uwarunkowane potrzebami związanymi z płynnością, które mogą się pojawić, i faktycznie zastępuje początkowo zgłoszoną warunkową płynność finansową gwarantowaną przez państwo na kwotę [...] mln EUR, której nie uważa się już za przyznaną w ramach pomocy na restrukturyzację<sup>(31)</sup>;
  - f) pokrycie nieprzewidzianych wydatków związanych ze zbyciem spółki zależnej [...] w wysokości [...] mln EUR ([...] % [...], [...] % [...], [...] % [...]), [...] (32);
  - g) odroczenia spłaty [...] mln EUR niespłaconej kwoty nominalnej dwóch emisji obligacji (motyw 23) i kredytów konsorcjalnych w związku z uchynieniem warunków dotyczących odpowiednich obligacji i pożyczek; istniejący wierzyciele zrzekli się prawa do należnej spłaty przez beneficjenta [...] ([...] mln EUR [...], [...] mln EUR [...], [...] mln EUR [...]); [...].
- (44) W pismach z dnia 10 czerwca i z dnia 16 listopada 2021 r. Portugalia stwierdza, że wszystkie te środki w ramach wkładu własnego zostały wdrożone lub są na etapie wdrażania. Opierają się one na już uzgodnionych z odpowiednimi stronami wiążących zobowiązaniach, które wdrożono wraz z wewnętrznymi instrukcjami wymagającymi wykonania. Jeśli chodzi o środki restrukturyzacyjne zatrudnienia, oszczędności kosztów wynikają z nadzwyczajnych porozumień zawartych między TAP Air Portugal, przedsiębiorstwem Portugalia i związkami zawodowymi pracowników, po zawieszeniu poprzednio obowiązujących układów zbiorowych pracy.

<sup>(30)</sup> Ustawy budżetowe zatwierdzone w latach realizacji planu restrukturyzacji. W przypadku 2021 r. zob. art. 166 ustawy nr 75-B/2020 z dnia 31 grudnia 2020 r. zatwierdzającej budżet państwa na 2021 r.

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

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

- (45) W odniesieniu do podziału obciążenia Portugalia twierdzi, że całkowity kapitał podstawowy TAP SGPS wynosi [...] mln EUR, [...]. Aby zapewnić odpowiedni podział obciążenia między akcjonariuszami beneficjenta, całkowita kwota kapitału podstawowego zostanie obniżona do [...] w księgach rachunkowych TAP SGPS. Przed tym obniżeniem [...] do celów absorpcji strat. Należy zauważyć, że [...]. Po obniżeniu kapitału i absorpcji strat, o których mowa powyżej, państwo portugalskie, za pośrednictwem DGTF, dokona subskrypcji podwyższenia kapitału TAP SGPS o około [...] mln EUR, stając się jedynym akcjonariuszem TAP SGPS. Ponadto bezpośrednim beneficjentem pomocy będzie TAP Air Portugal, który dokona obniżenia kapitału w celu absorpcji strat, a następnie otrzyma zastrzyk kapitału własnego. Pierwszy środek pomocy, jakim jest zamiana istniejącej pożyczki na ratowanie w wysokości 1,2 mld EUR na kapitał własny, zostanie zastosowany dopiero po absorpcji strat i obniżeniu kapitału.
- (46) W zgłoszeniu z dnia 10 czerwca 2021 r., zaktualizowanym w dniu 16 listopada 2021 r., Portugalia uznaje, że kwota wkładu własnego wynosi mniej niż 50 % szacowanych kosztów restrukturyzacji. W związku z tym Portugalia podkreśla, że w obecnych okolicznościach, przy niepewnych perspektywach dla sektora transportu lotniczego, na który znaczne wpływ mają bezpośrednio i pośrednio skutki pandemii COVID-19, beneficjentem jest [...]. Portugalia informuje, że [...]. Po rozpoczęciu pandemii COVID-19 rynki finansowania dłużnego zostały jednak w dużej mierze zamknięte dla linii lotniczych, a instytucje finansowe, ogólnie rzecz biorąc, drastycznie zmniejszyły limity kredytowe dla sektora lotniczego.
- (47) Portugalia podkreśla zakres środków pozwalających ograniczać koszty ponoszonych przez zainteresowane strony beneficjenta i utrzymuje, że środki te stanowią rzeczywiste i faktyczne źródła wkładu własnego do planu restrukturyzacji, biorąc pod uwagę, że są one skuteczne i trwałe. Podsumowując, według Portugalii poziom wkładu własnego jest znaczny, ponieważ odpowiada maksymalnemu poziomowi, jaki beneficjent jest w stanie przyjąć w szczególnych okolicznościach związanych z pandemią COVID-19.

#### 2.4.3. Potrzeby w zakresie wypłacalności i płynności: perspektywa przywrócenia rentowności

- (48) Portugalia przedstawiła prognozy finansowe w scenariuszu podstawowym planu restrukturyzacji, zgłoszonym w dniu 10 czerwca 2021 r. i zmienionym w dniu 16 listopada 2021 r., które odnoszą się do podstawowej działalności lotniczej TAP Air Portugal (która będzie obejmowała przedsiębiorstwo Portugalia), jak opisano w sekcji 2.4.1.1. W prognozach tych przewidziano [...]. Po zakończeniu realizacji planu restrukturyzacji w 2025 r. TAP Air Portugal spodziewa się osiągnąć stopę zwrotu z kapitału własnego (ROE) w wysokości [...] % oraz stopę zwrotu zainwestowanego kapitału (ROCE) w wysokości [...] %.
- (49) Jeśli chodzi o prognozy dotyczące płynności, TAP Air Portugal spodziewa się [...]. W prognozach finansowych przewidziano również wskaźniki kapitału własnego do aktywów i zadłużenia netto do kapitału własnego [...] i osiągnięcie poziomu odpowiednio [...] % i [...] w 2025 r. Ponadto przewidziano stopniowe zmniejszenie wskaźnika zadłużenia netto do EBITDA z [...] w 2022 r. do [...] w 2025 r.

**Tabela 1**

*Prognozy finansowe z planu restrukturyzacji w wersji zgłoszonej w dniu 10 czerwca 2021 r. (scenariusz bazowy)*

mln EUR	Okres restrukturyzacji					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Przychody</b>	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>EBIT</b>	(965)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Dochód netto</b>	(1 230)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Zadłużenie netto</b>	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Operacyjne przepływy pieniężne</b>	(244)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Kapitał własny</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

*Źródło: Informacje o przedsiębiorstwie. Wszystkie dane dotyczą TAP Air Portugal (w tym przedsiębiorstwa Portugalia).*

- (50) Przywrócenie rentowności TAP Air Portugal zależy od obniżenia kosztów, ponieważ prognozy dotyczące przychodów są uzależnione od ożywienia ruchu lotniczego. Obniżenie kosztów wynika ze środków restrukturyzacyjnych opisanych w punktach 2.4.1.1–2.4.1.3, dzięki którym TAP Air Portugal spodziewa się obniżyć CASK z [...] eurocentów w 2019 r. do [...] eurocentów w 2025 r. Taka wartość CASK wynosząca [...] eurocentów wynika głównie ze środków restrukturyzacyjnych mających wpływ na największe pozycje kosztów TAP Air Portugal w 2019 r., a mianowicie paliwo ([...] eurocentów w 2019 r.) i pracę ([...] eurocentów w 2019 r.). Jeśli chodzi o paliwo, TAP Air Portugal spodziewa się oszczędności rzędu [...] eurocentów na ASK, przy założeniu kursu wymiany i ceny paliwa zgodnych z aktualnymi oczekiwaniami rynkowymi uzyskanymi z bazy danych Bloomberg, dzięki nabyciu bardziej paliwooszczędnych statków powietrznych, lepszemu dopasowaniu trasy do statku powietrznego oraz wdrożeniu oprogramowania optymalizującego zużycie paliwa (sekcja 2.4.1.3). Jeśli chodzi o pracę, TAP Air Portugal spodziewa się, że środki mające na celu redukcję ekwiwalentów pełnego czasu pracy i renegowacji umów z pracownikami (sekcja 2.4.1.3) przyniosą oszczędności rzędu [...] eurocentów na ASK.
- (51) Jeśli chodzi o prognozy dotyczące przychodów, to większość przychodów pochodzi z pasażerskiego transportu lotniczego, a w 2025 r. przychody z obsługi technicznej, ładunków i poczty będą stanowiły około [...] % całkowitych przychodów. Aby oszacować przychody z pasażerskiego transportu lotniczego, TAP Air Portugal zakłada poprawę sytuacji zgodnie z podstawowymi prognozami IATA (październik 2020 r.)<sup>(33)</sup>, ale niższe poziomy ruchu lotniczego w skali roku. Na przykład, podczas gdy IATA przewiduje wzrost ruchu lotniczego z 49 % w 2021 r. do 109 % w 2025 r., w stosunku do liczby pasażerów, którzy odbyli lot w 2019 r., TAP zakłada [...] % w 2021 r. i [...] % w 2025 r. Ponadto TAP Air Portugal zakłada zysk na poziomie [...] eurocentów i współczynnik obciążenia na poziomie [...] % w 2025 r., które są odpowiednio niższe ([...] eurocentów) i wyższe ([...] %) od ich wartości w 2019 r. Ponadto TAP Air Portugal przewiduje wzrost przychodów z tytułu środków związanych z ładunkami i działalnością poboczną opisanych w pkt 2.4.1.4. Ogólnie rzecz biorąc, uwzględniając wszystkie źródła przychodów, TAP Air Portugal oczekuje, że przychody na CASK zmniejszą się z [...] eurocentów w 2019 r. do [...] eurocentów w 2025 r.
- (52) W planie restrukturyzacji w wersji zgłoszonej w dniu 10 czerwca 2021 r. przewidziano niekorzystny scenariusz oparty na pesymistycznej zmianie trzech parametrów: kosztu paliwa, popytu i zysku. Przy negatywnych zmianach parametrów w niekorzystnym scenariuszu operacyjne przepływy pieniężne i EBIT TAP Air Portugal [...] założenie pesymistyczne zmienia jedynie wielkość wyników. Tylko w najbardziej niekorzystnym scenariuszu zakładającym negatywną tendencję wszystkich trzech parametrów, [...].
- (53) Ponadto w dniu 9 listopada 2021 r. Portugalia przedstawiła aktualizację prognoz finansowych dotyczących zgłoszonego planu restrukturyzacji. W aktualizacji uwzględniono najnowsze zmiany na rynku lotniczym w stosunku do zgłoszonych prognoz, zwłaszcza poprawę perspektyw ożywienia ruchu<sup>(34)</sup> oraz wzrost cen paliwa lotniczego do silników odrzutowych, a także założono wzrost kosztów związanych z ruchem o [...] % w celu odzwierciedlenia aktualnej dynamiki inflacji. Te zmienione założenia prowadzą do wzrostu przychodów i kosztów w porównaniu ze zgłoszonymi prognozami. Ogólnie rzecz biorąc, EBIT [...], ale osiąga [...], a mianowicie [...] mln EUR zamiast [...] mln EUR wskazanych w zgłoszonych prognozach. W tym samym duchu dochód netto okazuje się dodatni [...] ([...] mln EUR), [...] [...] mln EUR. W [...] ROCE wynosiłby [...], a ROE [...] % [...].

## 2.5. Wstępne ustalenia zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania

- (54) Na podstawie informacji przekazanych przez Portugalię w zgłoszeniu z dnia 10 czerwca 2021 r. w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zakwalifikowała zgłoszone wsparcie ze strony państwa na rzecz TAP SGPS jako zgodną z prawem pomoc państwa na mocy art. 107 ust. 1 i art. 108 ust. 3 TFUE. Komisja oceniła zgodność tej pomocy z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych R&R i stwierdziwszy, że kilka warunków zgodności określonych w tych wytycznych wydaje się na pierwszy rzut oka nie być spełnionych, podjęła decyzję o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego.
- (55) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wstępnie stwierdziła, że TAP SGPS, wyznaczony jako beneficjent pomocy, kwalifikuje się do otrzymania pomocy na restrukturyzację, w szczególności ze względu na skumulowany ujemny kapitał własny, który wzrósł z [...] mln EUR na koniec 2019 r. do [...] mld EUR w 2020 r. Komisja stwierdziła również, że pomoc na restrukturyzację była niezbędna do pomyślnego zakończenia realizacji planu restrukturyzacji oraz że jej forma była odpowiednia do rozwiązania napotkanych problemów w zakresie wypłacalności i płynności.

<sup>(33)</sup> Dane dotyczące ożywienia popytu w ruchu wewnętrznym w Europie oraz w ruchu z Europy do Ameryki Północnej i Południowej, Afryki Subsaharyjskiej i Północnej. Źródło: IATA/Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report [Sprawozdanie globalne – prognoza dotycząca liczby pasażerów lotniczych], październik 2020 r.

<sup>(34)</sup> Dane dotyczące ożywienia popytu w ruchu krajowym w Portugalii, z Portugalii do Europy oraz z Portugalii do Ameryki Północnej i Południowej oraz Afryki według masy pasażerów TAP w 2019 r. Źródło: IATA/Oxford Economics – Air Passenger Forecast Global Report [Sprawozdanie globalne – prognoza dotycząca liczby pasażerów lotniczych], październik 2021 r.

- (56) Komisja stwierdziła, że oparta na ostrożnych założeniach ocena oczekiwanych zysków i zwrotu z kapitału własnego na poziomie około [...] % [...], do końca okresu restrukturyzacji, podtrzymuje argument Portugalii, iż plan restrukturyzacji zapewni długoterminową rentowność beneficjenta, oraz że ocena pozostanie aktualna również w przypadku niekorzystnego scenariusza. Bez ingerencji państwa beneficjent, a w konsekwencji TAP Air Portugal, nieuchronnie wycofałby się z rynku, powodując trudności społeczne, negatywne skutki uboczne dla całej gospodarki portugalskiej – w dużej mierze uzależnionej od sektora turystycznego – oraz przerwanie świadczenia ważnej usługi, którą trudno jest zastąpić.
- (57) Komisja wyraziła następnie wątpliwości, po pierwsze, co do proporcjonalności pomocy<sup>(35)</sup>, zauważając, że większość źródeł wkładu własnego pochodziła z obniżenia kosztów, tj. jedynie unikania kosztów, przy braku nowego finansowania ze strony prywatnego inwestora lub kredytodawcy, z wyjątkiem nowych umów leasingu statków powietrznych, które wejdą w życie w 2021 r. Komisja zauważyła, że wkład własny odpowiadałby w najlepszym przypadku tylko [...] % kosztów restrukturyzacji, przy czym nie było jasne, czy dopuszczalne jest obniżenie kosztów pracy stanowiące więcej niż [...] % wkładu własnego. Jeśli chodzi o wymogi dotyczące podziału obciążenia, Komisja zauważyła, że nie przedstawiono żadnego uzasadnienia, dlaczego częściowe obniżenie zadłużenia ponieszonego przez posiadaczy obligacji TAP SGPS miałyby być zasadniczo niemożliwe do osiągnięcia.
- (58) Po drugie, Komisja wyraziła wątpliwości co do środków mających na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji<sup>(36)</sup>. Komisja stwierdziła w szczególności, że: (i) istniały wątpliwości, czy proponowane zbycie niektórych aktywów dotyczących działalności przynoszącej straty można uznać za rozwiązanie problemu zakłócenia konkurencji wywołanego przez pomoc i czy w każdym razie proponowane zbycia były wystarczające, aby rozwiązać problem takiego zakłócenia, (ii) poglądu władz portugalskich, że zbycie przydziałów czasu na start lub lądowanie było przedwczesne i niepotrzebne, nie poparto żadną analizą ilościową wykazującą, że takie zbycia rzeczywiście zagroziłyby przywróceniu rentowności TAP Air Portugal, biorąc pod uwagę jego silną pozycję pod względem przydziałów czasu na start lub lądowanie w bardzo zatłoczonym porcie lotniczym w Lizbonie, oraz że (iii) chociaż ogólna zdolność przewozowa floty prognozowana na 2025 r. była niższa niż przed restrukturyzacją, nic nie pozwalało sprawdzić, czy zdolność przewozowa uzyskana dzięki nabyciu nowych statków powietrznych w okresie restrukturyzacji nie będzie nadmierna, ani nie istniało zobowiązanie do utrzymania niższej zdolności przewozowej przez cały okres obowiązywania planu restrukturyzacji.
- (59) Ponadto Komisja zauważyła, że plan obowiązywał dłużej niż pięć lat, podczas gdy prognozy zawierają niepewność co do zmiany popytu do końca 2025 r. w scenariuszach warunków skrajnych, które mogą wymagać większej pomocy<sup>(37)</sup>.

### 3. UWAGI PORTUGALII

- (60) W dniu 19 sierpnia 2021 r. Portugalia przedstawiła uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania.
- (61) Na wstępie Portugalia przypomina bezprecedensowe i powszechne wstrzymanie ruchu lotniczego spowodowane pandemią COVID-19 oraz jego drastyczne i asymetryczne konsekwencje dla przewoźników lotniczych. Portugalia zwraca uwagę, że przed pandemią TAP Air Portugal osiągał samodzielnie zyski i wykazywał wyraźne oznaki stabilności finansowej. Ponadto Portugalia zauważa, że pandemia spowodowała przesunięcie terminu przeglądu wytycznych R&R, które miały być stosowane do dnia 31 grudnia 2020 r. Chociaż wytycznych R&R nie opracowano z myślą o wyjątkowych okolicznościach, takich jak pandemia COVID-19, pozostawiają one miejsce na bardziej elastyczne stosowanie zawartych w nich zasad, w szczególności jeśli chodzi o wkład własny, który należy uznać za wystarczająco wysoki i adekwatny. Według Portugalii wyjątkowe okoliczności i wyzwania związane z COVID-19 oraz jego wpływ na model biznesowy TAP uzasadniają bardziej elastyczne podejście w porównaniu z tradycyjnymi precedensami ratowania i restrukturyzacji w branży. Bezprecedensowy kontekst pandemii COVID-19 wymaga takiego elastycznego egzekwowania przepisów i zasad dotyczących ratowania i restrukturyzacji.

#### 3.1. Prognozy finansowe i przywrócenie rentowności

- (62) Portugalia podkreśla, że prognozy zawarte w planie restrukturyzacji oparto na wiarygodnych i ostrożnych założeniach. Portugalia podkreśla, że podczas gdy prognozy IATA przekraczają poziomy z 2019 r. już w 2024 r., prognozy popytu w scenariuszu podstawowym planu nie osiągają poziomów z 2019 r. aż do [...]. Podobnie ścieżka przychodów TAP Air Portugal zaczyna się od niższego punktu w 2021 r. w porównaniu z prognozą dotyczącą liczby pasażerów, np. przychody związane z pasażerami w 2021 r. wynoszą [...] % poziomów z 2019 r. w porównaniu z [...] %, jeśli chodzi o liczbę pasażerów.

<sup>(35)</sup> Zob. motywy 83–88 decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(36)</sup> Zob. motywy 97–100 decyzji o wszczęciu postępowania.

<sup>(37)</sup> Zob. motywy 74 i 75 decyzji o wszczęciu postępowania.

- (63) Portugalia podkreśla, że TAP Air Portugal sprawnie rozmieszcza swoje zdolności przewozowe. Przedsiębiorstwo było w stanie przeorganizować swoje zdolności przewozowe, aby zaspokoić obszary popytu, kompensując podróże do i z Brazylii większym ożywieniem w ruchu na kierunkach afrykańskich. TAP Air Portugal zastępował również aktywnie większe statki powietrzne mniejszymi w przypadku niskiego współczynnika obciążenia, a także zmieniał konfigurację pasażerskich statków powietrznych, aby przewozić ładunki itp. To sprawne rozmieszczanie zdolności przewozowych i elastyczna działalność w połączeniu ze ścisłą polityką kontroli kosztów spowodowały mniejszą utratę środków pieniężnych niż zakładano w planie restrukturyzacji, pomimo gorszego scenariusza popytu (np. EBIT TAP Air Portugal w pierwszej połowie 2021 r. był o [...] mln EUR lepszy niż prognozowano w planie).
- (64) Portugalia zauważa, że TAP Air Portugal założył ścieżkę dochodów z jednego dostępnego fotelokilometra (RASK) poniżej poziomów historycznych ([...] eurocentów do 2025 r. w porównaniu z [...] eurocentów w 2018 r.) i tego, co udało mu się obecnie osiągnąć (kompensując niższą liczbę pasażerów w porównaniu z restrukturyzacją liczby pasażerów względem planu). Portugalia zauważa również, że w planie restrukturyzacji nie uwzględniono dodatkowych przychodów w wysokości do [...] mln EUR pochodzących z usprawnień procesów/metodyk, modernizacji kluczowych systemów/narzędzi oraz dodatkowych inicjatyw w zakresie ograniczania kosztów (np. w zakresie leasingu floty, odroczeń i przyszłych rund negocjacyjnych po zatwierdzeniu), które zidentyfikowano po dokonaniu zgłoszenia.
- (65) Jeśli chodzi o czas trwania okresu restrukturyzacji, Portugalia twierdzi, że wiele środków zawartych w planie restrukturyzacji zostało już wdrożonych w 2020 r., chociaż pomoc na restrukturyzację zostanie przyznana dopiero w ostatnim kwartale 2021 r. Czas trwania ingerencji państwa, która ma kluczowe znaczenie dla przywrócenia rentowności TAP Air Portugal [...], będzie zatem krótszy niż pięć lat.

### 3.2. Proporcjonalność i ograniczenie pomocy państwa do minimum

- (66) W piśmie z dnia 16 listopada 2021 r. Portugalia odnotowuje nowe źródła wkładu własnego, nie należą już na kwalifikowanie obniżenia kosztów pracy jako źródła wkładu własnego, przedstawia nowy podział kosztów restrukturyzacji i komentuje środki dotyczące podziału obciążenia.

#### 3.2.1. Nowe źródła wkładu własnego

- (67) Portugalia określiła następujące nowe dodatkowe źródła wkładu własnego:
- wsparcie ze strony istniejących dostawców finansowania dłużnego*: Portugalia zauważa, że TAP Air Portugal udało się uzyskać wsparcie ze strony istniejących dostawców finansowania dłużnego. W związku z pandemią COVID-19 i wynikającym z niej pogorszeniem EBITDAR TAP Air Portugal [...]. Przedsiębiorstwu udało się jednak uzyskać zwolnienia, dzięki którym nie doszło do uruchomienia opcji sprzedaży i opcji przedterminowego wykupu. Według Portugalii takie zwolnienia stanowią formę podziału obciążenia i wkładu własnego, ponieważ [...] (motyw 43 lit. g));
  - nowy inwestor i finansowanie rynkowe*: Portugalia zauważa, że do TAP Air Portugal zgłosili się potencjalni nowi inwestorzy zainteresowani nabyciem udziałów w przyszłości i wynegocjowali nowe finansowanie (motyw 43 lit. e));
  - dodatkowe finansowanie statków powietrznych*: Portugalia przedstawiła dowody świadczące o podjęciu nowych zobowiązań dotyczących finansowania leasingu statków powietrznych, zwiększając poziom takiego finansowania z [...] mln EUR do łącznej kwoty [...] mln EUR (motyw 43 lit. c)).

#### 3.2.2. Obniżenie kosztów pracy

- (68) W odniesieniu do obniżenia kosztów pracy, co do którego Komisja wyraziła wątpliwości, Portugalia zasadniczo stwierdziła, że przyczynia się ono do zmniejszenia pomocy i stanowi skuteczny, trwały i nieodwracalny wkład ze strony wierzycieli beneficjenta. Portugalia podkreśla, że zgodnie z prawem portugalskim pracownicy są uprzywilejowanymi wierzycielami w stosunku do pracodawców, ponieważ roszczenia pracowników są likwidowane w pierwszej kolejności przed wszelkimi innymi gwarantowanymi lub uprzywilejowanymi roszczeniami. W związku z tym redukcje kosztów pracy zaproponowane jako wkład własny, w łącznej kwocie [...] mln EUR, obejmują takie kredyty. Ponadto Portugalia zauważa, że TAP Air Portugal osiągnął takie obniżenie kosztów w drodze negocjacji i zażądał od pracowników zrzeczenia się części ich przyszłych roszczeń. Jest ono zatem równoważne umorzeniu długu lub innym obniżkom kosztów umownych ze strony partnerów (np. dostawców/leasingodawców statków powietrznych) zarówno pod względem udziału w staraniach, jak i jako oznaka wiary w długoterminową rentowność beneficjenta.

- (69) Choć Portugalija przyznała, że wkład własny powinien być zazwyczaj porównywalny z przyznaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub poziom płynności beneficjenta oraz że obniżenie kosztów nie stanowi środka zwiększającego kapitał własny, wkład własny niemający porównywalnego wpływu do przyznanej pomocy może jednak zostać zaakceptowany ze względu na wyjątkowe okoliczności. Ostatecznie w piśmie z dnia 16 listopada 2021 r. Portugalija nie zaliczyła już obniżenia kosztów pracy do źródeł wkładu własnego beneficjenta w koszty restrukturyzacji.

### 3.2.3. Zestawienie i źródła finansowania kosztów restrukturyzacji

- (70) W dniu 16 listopada 2021 r. Portugalija przedstawiła zestawienie kosztów restrukturyzacji oraz odpowiednie obliczenie i wskaźnik wkładu własnego, w których uwzględniono nowe źródła wkładu własnego, co przedstawiono w następujący sposób.

**Tabela 2**

Zestawienie i źródła finansowania kosztów restrukturyzacji (w mln EUR po zaokrągleniu)

Koszty restrukturyzacji		Źródła finansowania	mln EUR	%
		<b>Wkład własny</b>		
Nabycie nowych statków powietrznych	[...]	Odszkodowania dla pracowników	[...]	[...] %
Splata zadłużenia	[...]	Renegocjowane umowy z osobami trzecimi	[...]	[...] %
[...]	[...]	Leasing nowych statków powietrznych	[...]	[...] %
Pracownicy (odszkodowania)	[...]	Inne wkłady	[...]	[...] %
Straty z działalności	[...]	Zobowiązanie dotyczące długu obligacyjnego i bankowego (wartość rynkowa)	[...]	[...] %
		Płynność tymczasowa (w [...] % nieobjęta gwarancją)	[...]	[...] %
		Nowy dług bankowy	[...]	[...] %
		Nieprzewidziane wydatki M&E Brasil	[...]	[...] %
		<b>Pomoc państwa</b>		
		Zastrzyk kapitału własnego	[...]	[...] %
		Płynność tymczasowa (w [...] % objęta gwarancją)	[...]	[...] %
		Kwota wkładu własnego	[...]	[...] %
		Kwota pomocy na restrukturyzację	[...]	[...] %
		<b>FINANSOWANIE OGÓŁEM</b>	[...]	

- (71) Portugalija zauważa, że wkłady poniżej 50 % kosztów restrukturyzacji zostały już zaakceptowane w innych przypadkach pomocy na restrukturyzację w sektorze lotnictwa<sup>(38)</sup> i że pandemia COVID-19 kwalifikuje się jako wyjątkowa okoliczność, co zostało uznane przez Komisję w tymczasowych ramach w kontekście COVID-19<sup>(39)</sup> („tymczasowe ramy”). W związku z tym Portugalija twierdzi, że zmieniony poziom wkładu własnego jest znaczący w szczególnym kontekście niepewności, z jakimi boryka się sektor lotnictwa w związku z pandemią COVID-19.

<sup>(38)</sup> Decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.34191 – Domniemana pomoc na rzecz Air Baltic (Dz.U. L 183 z 10.7.2015, s. 1) oraz decyzja Komisji z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie SA.33015 – Air Malta (Dz.U. L 301 z 30.10.2012, s. 29).

<sup>(39)</sup> Komunikat Komisji „Tymczasowe ramy środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19” (C/2020/1863, Dz.U. C 91I z 20.3.2020, s. 1), ostatnio zmieniony komunikatem Komisji pt. Szósta zmiana tymczasowych ram środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 oraz zmiana załącznika do komunikatu Komisji do państw członkowskich w sprawie zastosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do krótkoterminowego ubezpieczenia kredytów eksportowych (C(2021) 8442 final z dnia 18 listopada 2021 r. (Dz.U. C 473 z 24.11.2021, s. 1)).

### 3.2.4. Podział obciążenia

- (72) Portugalia powtarza, że podział obciążenia zostanie zapewniony na poziomie akcjonariuszy TAP SGPS. Straty TAP SGPS uwzględniono w pełni w skonsolidowanym sprawozdaniu finansowym za 2020 r. i odpowiadają one łącznej kwocie ujemnego kapitału własnego w wysokości [...] mln EUR. Po zatwierdzeniu planu restrukturyzacji całkowita kwota [...] mln EUR zostanie obniżona do [...] w księgach rachunkowych TAP SGPS. Wcześniej [...] w celu absorpcji strat.
- (73) Portugalia wyjaśnia ponadto, że zgodnie z założeniami planu restrukturyzacji TAP SGPS będzie musiał tak szybko, jak to możliwe powrócić na rynki pożyczek. Skutki obciążenia wierzycieli stratami będą miały negatywny wpływ na wszelkie przyszłe próby pozyskania przez TAP SGPS środków z sektora prywatnego, nawet na zasadzie zabezpieczenia. Będzie to postrzegane przez uczestników rynku kredytowego jako sytuacja faktycznego niewywiązania się z zobowiązań, co spowoduje, że agencje ratingowe natychmiast obniżą rating do najgorszej kategorii kredytowej. To z kolei doprowadzi do odstąpienia przez banki od zawierania w przyszłości transakcji z przedsiębiorstwem. Ponadto Portugalia zauważa, że zrzeczenie się niektórych praw dostawców finansowania dłużnego na podstawie odpowiednich umów pożyczki/emisji zadłużenia (motyw 43 lit. g)) należy uznać za formę podziału obciążenia zgodnie z wytycznymi R&R.

### 3.3. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (74) Jeśli chodzi o zbycie aktywów, ograniczenie zdolności przewozowych lub obecność na rynku, w planie restrukturyzacji zgłoszonym w dniu 10 czerwca 2021 r. Portugalia zaproponowała sprzedaż należących do TAP SGPS udziałów w przedsiębiorstwach prowadzących działalność niezwiązaną z działalnością podstawową, tj. Groundforce, M&E Brasil i Cateringpor. Jeśli jednak chodzi o ewentualne przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie, Portugalia początkowo wyraziła opinię, że w przypadku TAP Air Portugal zobowiązanie do rezygnacji z przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie byłoby przedwczesne i najprawdopodobniej niepotrzebne w celu zapewnienia efektywnej konkurencji, co wiązałoby się z ryzykiem pogorszenia połączeń transportowych i modelu węzła tego przedsiębiorstwa, a także potencjalnie zagroziłoby przywróceniu jego rentowności. W trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego Portugalia przedstawiła dalsze argumenty, wyjaśniła lub rozszerzyła środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, tak że środki zaproponowane w ich ostatecznej formie są następujące.

#### 3.3.1. Zbycie udziałów w działalności zintegrowanej pionowo z transportem lotniczym

- (75) Portugalia twierdzi, że Groundforce było w przeszłości rentowne, osiągając [...] mln EUR dochodu netto i [...] mln EUR przychodów w 2019 r., ale poważnie ucierpiało w wyniku kryzysu związanego z COVID-19. Groundforce straciło [...] mln EUR przychodów w 2020 r. w porównaniu z 2019 r. i, [...]. Z powodu tych trudności Groundforce zostało objęte kontrolowanym postępowaniem upadłościowym, które ostatecznie doprowadzi do restrukturyzacji lub likwidacji przedsiębiorstwa. W tym kontekście Groundforce zainteresowało się już kilku wiodących dostawców usług obsługi naziemnej w Europie.
- (76) Cateringpor jest przedsiębiorstwem cateringowym założonym w 1994 r. Jest głównym dostawcą usług cateringowych dla TAP SGPS, który jest również jego większościowym akcjonariuszem (51 % udziałów) i głównym źródłem przychodów ([...] % przychodów w 2019 r.). Przedsiębiorstwo było w przeszłości rentowne, osiągając [...] mln EUR dochodu netto i [...] mln EUR przychodów netto w 2019 r. Podobnie jak Groundforce Cateringpor ucierpiało z powodu kryzysu związanego z COVID-19, który doprowadził do zmniejszenia liczby dostarczanych posiłków o [...] % i spadku dochodu netto o [...] mln EUR w porównaniu z 2019 r. Aby poradzić sobie z tymi trudnościami, Cateringpor rozpoczęło proces restrukturyzacji, który trwa [...], po zakończeniu którego TAP SGPS planuje [...] % [...]. Zgodnie z prognozami [...] mln EUR [...].
- (77) M&E Brasil jest zarejestrowanym w Brazylii przedsiębiorstwem świadczącym usługi w zakresie obsługi technicznej, napraw i napraw głównych, którego większościowym akcjonariuszem jest TAP SGPS. M&E Brasil świadczy usługi w zakresie obsługi powietrznej szerokokadłubowych statków powietrznych na rzecz TAP SGPS, co stanowiło [...] % jego przychodów w 2019 r. [...] został [...] pomimo [...]. Kryzys związany z COVID-19 pogłębił trudności przedsiębiorstwa, a przychody w 2020 r. (około [...] mln EUR) zmniejszyły się do połowy przychodów w 2019 r. ([...] mln EUR) [...] ([...] [...] mln EUR [...], [...] mln EUR [...]). [...] [...] mln EUR [...].
- (78) Ponieważ wyżej wymienione zbycia znacznie ograniczą zintegrowaną pionowo działalność TAP Air Portugal o charakterze pobocznym w stosunku do transportu lotniczego, Portugalia uważa, że stanowią one dopuszczalny środek mający na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zgodnie z wytycznymi R&R.

### 3.3.2. Zmniejszenie i zamrożenie floty statków powietrznych

- (79) W planie restrukturyzacji przewidziano również zmniejszenie zdolności przewozowych w wyniku zmiany wielkości floty, usprawnienia sieci i dostosowania do zmniejszenia popytu. Do lutego 2021 r. TAP Air Portugal wprowadził już zmniejszenie floty ze 108 do [90–100] statków powietrznych. Portugalia zobowiązuje się, że w trakcie realizacji planu restrukturyzacji i do 2025 r. włącznie flota TAP Air Portugal nie przekroczy [90–100] statków powietrznych.

### 3.3.3. Uwolnienie przydziałów czasu na start lub lądowanie

- (80) W świetle, w szczególności, wysokiego wskaźnika wykorzystania przydziałów czasu na start lub lądowanie przez TAP Air Portugal w bardzo zatłoczonej bazie w Lizbonie (motyw 32) <sup>(40)</sup>, Komisja uważa, że do celów niniejszej decyzji TAP Air Portugal po restrukturyzacji będzie miał znaczącą pozycję rynkową w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego pasażerów w porcie lotniczym w Lizbonie.
- (81) W tym względzie Portugalia przedstawiła w dniu 3 grudnia 2021 r. dodatkowe zobowiązanie strukturalne mające na celu dalsze ograniczenie zakłócającego wpływu pomocy na konkurencję w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego pasażerów na trasach do lub z portu lotniczego w Lizbonie, na których oczekuje się, że TAP Air Portugal utrzyma znaczącą pozycję rynkową po restrukturyzacji.
- (82) Portugalia zobowiązała się mianowicie, że TAP Air Portugal przeniesie pakiet maksymalnie 18 czasów na start lub lądowanie dziennie (zimą i latem) na innego przewoźnika lotniczego (faktycznego lub potencjalnego konkurenta), aby umożliwić mu założenie nowej bazy <sup>(41)</sup> lub rozszerzenie istniejącej bazy w porcie lotniczym w Lizbonie („beneficjent środka zaradczego”) <sup>(42)</sup>.
- (83) Przydziały czasu na start lub lądowanie udostępnione przez TAP Air Portugal beneficjentowi środka zaradczego z chwilą podpisania umowy o przeniesieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie będzie odpowiadał przydziałom czasu na start lub lądowanie, o które zwrócił się beneficjent środka zaradczego, z dokładnością do +/- 20 minut w przypadku lotów krótkodystansowych i do +/- 60 minut w przypadku lotów długodystansowych. W przypadku gdy TAP Air Portugal nie dysponuje przydziałami czasu na start lub lądowanie w odpowiednim przedziale czasowym, TAP Air Portugal zaoferuje przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie najbardziej zbliżonych czasowo do wniosku beneficjenta środka zaradczego.
- (84) W drodze wyjątku TAP Air Portugal nie będzie zobowiązany do przeniesienia:
- więcej niż jednego czasu na start lub lądowanie przed godziną 08:00 (czasu lokalnego) na statek powietrzny, którego bazę beneficjent środka zaradczego umieścił w porcie lotniczym w Lizbonie, korzystając z korekt czasu na start lub lądowanie;
  - więcej niż połowy wszystkich korekt czasu na start lub lądowanie przed godziną 12:00 (czasu lokalnego); oraz
  - większej liczby czasów na start lub lądowanie przed godziną 20:00 (czasu lokalnego) niż łączne korekty czasu na start lub lądowanie minus jeden czas na start lub lądowanie na statek powietrzny, którego bazę beneficjent środka zaradczego umieścił w porcie lotniczym w Lizbonie, korzystając z korekt czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do obsługi lotów krótkodystansowych.
- (85) W przypadku złożenia wniosku o więcej niż jeden czas na start lub lądowanie przed godziną 08.00 (czasu lokalnego) na jeden posiadający tam bazę statek powietrzny, więcej niż połowę łącznych korekt czasu na start lub lądowanie przed godziną 12.00 (czasu lokalnego) lub większą liczbę przydziałów czasu na start lub lądowanie przed godziną 20.00 (czasu lokalnego) niż łączne korekty czasu na start lub lądowanie minus jeden czas na start lub lądowanie na statek powietrzny, którego bazę beneficjent środka zaradczego umieścił w porcie lotniczym w Lizbonie, korzystając z korekt czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do obsługi lotów krótkodystansowych, TAP Air Portugal zaoferuje beneficjentowi środka zaradczego najbliższy czas na start lub lądowanie odpowiednio po godzinie 8.00 (czasu lokalnego), po godzinie 12.00 (czasu lokalnego) i po godzinie 20.00 (czasu lokalnego).
- (86) Przedziały czasu na start lub lądowanie powinny umożliwiać odpowiednią rotację statków powietrznych beneficjenta środka zaradczego w możliwie najszerszym zakresie z uwzględnieniem modelu biznesowego kwalifikującego się potencjalnego beneficjenta środka zaradczego oraz ograniczeń w wykorzystaniu statków powietrznych.
- (87) Portugalia zobowiązała się, że TAP Air Portugal nie będzie ponownie nabywać zbytych przydziałów czasu na start lub lądowanie od beneficjenta środka zaradczego.

<sup>(40)</sup> Takie połączenie czynników (duży przydział czasu na start lub lądowanie w bardzo zatłoczonym porcie lotniczym wykorzystywanym jako baza) nie występuje w żadnym innym porcie lotniczym w UE, do którego lub z którego TAP Air Portugal świadczy usługi transportu lotniczego pasażerów.

<sup>(41)</sup> Baza oznacza, że postój nocny statków powietrznych ma miejsce w porcie lotniczym oraz że statki powietrzne, które mają w nim bazę, wykorzystuje się do obsługi kilku tras z tego portu lotniczego. W przypadku lotów krótkodystansowych oznacza to, że w ciągu jednego dnia pierwszym ruchem statku powietrzego jest wylot z portu lotniczego w Lizbonie, a ostatnim ruchem jest przylot do portu lotniczego w Lizbonie.

<sup>(42)</sup> Jak wyjaśniono w motywie 88, potencjalni beneficjenci środka zaradczego muszą zobowiązać się, aby statki powietrzne wykorzystujące przydziały czasu na start lub lądowanie przeniesione przez TAP Air Portugal miały bazę w porcie lotniczym w Lizbonie. Wymóg obsługi nowej lub powiększonej bazy w porcie lotniczym w Lizbonie z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie jest uzasadniony względny stopniem presji konkurencyjnej wywieranej na znanych przewoźników przez przewoźników mających tam bazę i przewoźników spoza bazy.



- (88) Aby się kwalifikować, potencjalny beneficjent środka zaradczego:
- a) musi być przewoźnikiem lotniczym posiadającym koncesję wydaną przez państwo członkowskie UE/EOG;
  - b) musi być niezależny i niepowiązany z TAP Air Portugal;
  - c) nie może podlegać środkom zaradczym w zakresie konkurencji po otrzymaniu instrumentu dokapitalizowania w związku z COVID-19 w wysokości ponad 250 mln EUR;
  - d) musi zobowiązać się do obsługi określonej liczby statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie do końca realizacji planu restrukturyzacji. Potencjalni beneficjenci środka zaradczego wskazują w swoich wnioskach liczbę statków powietrznych, które będą miały bazę w porcie lotniczym w Lizbonie, z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie<sup>(43)</sup>; Aby stworzyć bazę statków powietrznych z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie, potencjalny beneficjent środka zaradczego musi zobowiązać się do przestrzegania obowiązującego unijnego i krajowego prawa pracy, zgodnie z odpowiednią wykładnią dokonaną przez sądy UE<sup>(44)</sup>.
- (89) Beneficjent środka zaradczego byłby zatwierdzany przez Komisję po przeprowadzeniu przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru (zaproszenie do składania wniosków).
- (90) Komisję wspierałby pełnomocnik ds. monitorowania, który zostałby powołany bezpośrednio po przyjęciu niniejszej decyzji.
- (91) Zaproszenie do składania wniosków byłoby publikowane przez pełnomocnika ds. monitorowania z odpowiednim wyprzedzeniem przed rozpoczęciem ogólnej procedury przydziału czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do każdego sezonu IATA, do czasu zatwierdzenia przez Komisję beneficjenta środka zaradczego, i byłoby odpowiednio upublicznione.
- (92) Komisja, wspierana przez pełnomocnika ds. monitorowania, dokonywałaby oceny otrzymanych wniosków. Komisja może odrzucić wnioski, jeśli nie są one wiarygodne z ekonomicznego lub operacyjnego punktu widzenia lub w świetle unijnego prawa konkurencji.
- (93) W przypadku konkurujących ze sobą wniosków Komisja przyznawałaby pierwszeństwo, w porządku malejącym, potencjalnym beneficjentom środka zaradczego, którzy w szczególności: (i) zapewnią największą liczbę miejsc wśród mających tam bazę statków powietrznych z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie od rozpoczęcia działalności do zakończenia realizacji planu restrukturyzacji oraz (ii) będą obsługiwać największą liczbę połączeń z miejscami przeznaczenia w ramach bezpośrednich lotów wykonywanych przez mające tam bazę statki powietrzne z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie od rozpoczęcia działalności do zakończenia realizacji planu restrukturyzacji (bezpośrednie połączenia transportowe, bez uwzględnienia częstotliwości).
- (94) Jeśli po przeprowadzeniu oceny tych dwóch kryteriów Komisja oceni tak samo lub podobnie kilka wniosków (oferty z taką samą ceną), przyzna pierwszeństwo wnioskowi najwyżej ocenionemu przez TAP Air Portugal (który może zastosować dowolne kryteria, pod warunkiem że są one przejrzyste).
- (95) Wkrótce po podjęciu przez Komisję decyzji w sprawie oceny TAP Air Portugal zawarłby umowę o przeniesieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie, która podlegałaby przeglądowi przez pełnomocnika ds. monitorowania i zatwierdzeniu przez Komisję, z potencjalnym beneficjentem środka zaradczego, który otrzymałby największą liczbę punktów i który potwierdziłby, że zamierza stworzyć lub powiększyć swoją bazę w porcie lotniczym w Lizbonie z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie.
- (96) Zgodnie z art. 8b rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93<sup>(45)</sup> („rozporządzenie w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie”) TAP Air Portugal przenosiłby bezpłatnie przydziały czasu na start lub lądowanie na beneficjenta środka zaradczego.

<sup>(43)</sup> Komisja oceni wiarygodność operacyjną i finansową wniosków przedstawionych przez potencjalnych beneficjentów środków zaradczycych, w tym biznesplanu eksploatacji statków powietrznych, które będą miały bazę w porcie lotniczym w Lizbonie z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie. Aby uzyskać zatwierdzenie, potencjalny beneficjent środka zaradczego będzie musiał wykazać operacyjną i finansową wiarygodność biznesplanu dotyczącego jego nowej lub powiększonej bazy w Lizbonie. W celu uniknięcia wątpliwości zobowiązanie do obsługi określonej liczby statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie nie jest jednak warunkiem ich skutecznego przeniesienia lub wykorzystania nałożonym na beneficjenta środka zaradczego po jego zatwierdzeniu. Innymi słowy po zatwierdzeniu beneficjenta środka zaradczego korekty czasu na start lub lądowanie przenosi się bezwarunkowo, a beneficjent środka zaradczego może z nich swobodnie korzystać.

<sup>(44)</sup> Zob. np. Nogueira, sprawy połączone C-168/16 i C-169/16, EU:C:2017:688.

<sup>(45)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1). Zgodnie z art. 8b „[u]prawienie do serii czasów na start lub lądowanie określone w art. 8 ust. 2 nie daje podstawy do roszczeń odszkodowawczych w odniesieniu do jakichkolwiek limitów, ograniczeń lub jego zniesienia nałożonych na podstawie prawa wspólnotowego, w szczególności w zastosowaniu postanowień Traktatu odnoszących się do transportu lotniczego. [Przedmiotowe] rozporządzenie nie ma wpływu na uprawnienia organów publicznych do wymagania przeniesienia czasów na start lub lądowanie między przewoźnikami lotniczymi oraz do kierowania sposobem ich przydzielania zgodnie z krajowymi przepisami dotyczącymi konkurencji lub z art. 81 lub 82 Traktatu lub rozporządzeniem Rady (EWG) nr 4064/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw. Takie przenoszenia mogą odbywać się wyłącznie bez pieniężnej rekompensaty”.

- (97) Przydziały czasów na start lub lądowanie byłyby oferowane w celu przeniesienia do końca okresu restrukturyzacji (koniec 2025 r., zob. motyw 27). Niezależnie od okoliczności, po zakończeniu okresu restrukturyzacji nie zostanie przeprowadzone żadne zaproszenie do składania wniosków.

#### 3.3.4. Zakaz nabywania i reklamy

- (98) Oprócz wspomnianego zbycia aktywów i środków mających na celu ograniczenie zdolności rynkowej i obecności na rynku Portugalia zobowiązała się, że beneficjent powstrzyma się przed (i) nabywaniem udziałów w spółkach w okresie restrukturyzacji, chyba że jest to niezbędne do zapewnienia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa i pod warunkiem zatwierdzenia przez Komisję oraz przed (ii) wykorzystywaniem pomocy państwa jako przewagi konkurencyjnej w działaniach promocyjnych podczas wprowadzania swoich produktów i usług na rynek.

### 4. UWAGI OSÓB TRZECICH

- (99) Osoby trzecie udzieliły 39 odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag w terminie do dnia 6 września 2021 r. Po upływie terminu nadeszły cztery kolejne pisma. Wśród uwag przedstawionych w terminie znalazły się merytoryczne uwagi dwóch bezpośrednich konkurentów – Ryanair i euroAtlantic Airways (EAA) – oraz partnerów biznesowych, takich jak biura podróży, organizatorzy turystyki lub ich stowarzyszenia (13), duże grupy hotelowe (1), agencje sprzedaży biletów (2), dostawcy (1), organy zarządzające portem lotniczym/agencje kontroli ruchu (2). Inne uwagi pochodziły od organów rządowych, takich jak przedstawicielstwa kilku stanów Brazylii oraz brazylijskie Ministerstwo Turystyki (8), a także od organizacji promujących turystykę oraz wymianę handlową lub kulturalną (10).
- (100) Wszystkie osoby trzecie z wyjątkiem dwóch bezpośrednich konkurentów i innej strony zasadniczo popierają pomoc na restrukturyzację i potwierdzają ważną rolę, jaką odgrywa TAP Air Portugal w zapewnianiu połączeń transportowych Portugalii z Unią i innymi regionami świata oraz w gospodarce Portugalii.

#### 4.1. Uwagi konkurentów

##### 4.1.1. Ryanair

*Przyczynianie się do osiągnięcia wyraźnie określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania*

- (101) Ryanair nie zgadza się z tymczasowym ustaleniem Komisji, że pomoc na restrukturyzację przyczynia się do osiągnięcia celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania. Zdaniem Ryanair nie ma dowodów na istnienie ryzyka przerwania świadczenia ważnej usługi, którą trudno jest zastąpić, ponieważ usługi TAP Air Portugal są zastępowane przez konkurentów, którzy wchodzą na rynek. W szczególności Ryanair zapewnia również połączenia do miejsc przeznaczenia poza UE, takich jak Izrael, Turcja czy Ukraina. Ryanair poinformował również, że obsługuje loty z portugalskich portów lotniczych do Maroka i Zjednoczonego Królestwa.
- (102) Ponadto Ryanair nie zgadza się ze stwierdzeniem, że inni główni unijni przewoźnicy lotniczy, którzy mieliby oferować połączenia międzykontynentalne przez Lizbonę, stosują model typu „hub and spoke” i w związku z tym mieliby przewozić pasażerów z Portugalii do swoich węzłów w innych państwach członkowskich zamiast tworzyć kolejny węzeł w Portugalii. W tym celu Ryanair twierdzi, że główne połączenia długodystansowe (np. Nowy Jork, São Paulo, Toronto, Montreal, Filadelfia, Boston, Waszyngton, Dubaj) są również obsługiwane bezpośrednio z Lizbony przez dużych przewoźników międzynarodowych, takich jak American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways i Emirates, natomiast TAAG Angola Airlines oferuje bezpośrednio loty między Lizboną a Luandą. Zdaniem Ryanair nadal będzie można latać do tych miejsc przeznaczenia z Portugalii bez transferu lub tranzytu przez węzeł innej linii lotniczej, nawet jeśli TAP Air Portugal zrezygnuje z niektórych tras długodystansowych.
- (103) Według Ryanair kilku konkurentów obsługuje te same trasy co TAP Air Portugal w kraju, do Regionów Autonomicznych Madery i Azorów, innych państw portugalskojęzycznych zamieszkałych przez diasporę, a także innych państw w Europie i poza nią. Oprócz TAP Air Portugal trasy z Portugalii do Regionów Autonomicznych Madery i Azorów obsługiwałoby kilka innych linii lotniczych, takich jak Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores i Azores Airlines.

- (104) W tym kontekście Ryanair sugeruje, że TAP Air Portugal na swoich trasach krajowych musiałby również stawić czoła konkurencji ze strony systemu kolei dużych prędkości lub międzymiastowych przewoźników autobusowych, takich jak FlixBus, którzy mogą nadal zapewniać połączenia transportowe w całej Portugalii i jej regionach.
- (105) Ryanair twierdzi, że konkuruje bezpośrednio z TAP Air Portugal na dużej liczbie tras łączących pary miast stanowiących miejsce odlotu i miejsce przylotu („OiP”). Na poparcie swoich ustaleń Ryanair przedstawił załączniki zawierające dane dotyczące „tras łączących pary miast w Portugalii, na których Ryanair i TAP konkurowały w 2020 r.” oraz „europejskich tras i konkurentów TAP w marcu 2021 r.”. Ryanair twierdzi, że grupa Ryanair konkurowała z TAP Air Portugal w 17 parach miast w 2019 r., 29 parach miast w 2020 r. i 24 parach miast w 2021 r., czyli znacznie więcej niż jakakolwiek inna linia lotnicza. Ryanair przedstawił również badanie <sup>(46)</sup> przygotowane na zlecenie Ryanair. W badaniu przeanalizowano wielkość i pochodzenie koncesji największych linii lotniczych na szeregu głównych rynków europejskich. Badanie obejmuje całkowitą wewnątrz europejską zdolność przewozową oferowaną w latach 2014 i 2019 oraz aktualne prognozy na 2021 r. Oprócz określenia udziałów najważniejszych linii lotniczych w tych latach w badaniu przeanalizowano pięcioletnie tempo wzrostu głównych rynków w latach 2014–2019, wkład wiodących linii lotniczych w ten wzrost oraz ogólny wzrost liczby tras obsługiwanych przez linie lotnicze w tym samym okresie. Następnie powtórzono tę analizę w odniesieniu do dwóch lat kończących się w 2021 r., zgodnie z obecną prognozą. Jeśli chodzi konkretnie o Portugalię, z badania wynika, że w latach 2014–2019 tani przewoźnicy zapewnili wzrost liczby miejsc o 44,3 %, a inne linie lotnicze, które nie są wiodącymi liniami krajowymi, odpowiadają za dalszy wzrost o 29,3 %. Według badania dwie główne portugalskie linie lotnicze z siedzibą w Portugalii zapewniły jedynie 26,4 % wzrostu odnotowanego w tym pięcioletnim okresie. Z badania wynika, że jeśli chodzi o połączenia transportowe, w tym samym pięcioletnim okresie tani przewoźnicy mieli również większy wkład, dodając do swoich połączonych sieci 199 nowych tras. Dla porównania dwaj główni przewoźnicy portugalscy zmniejszyli liczbę tras łącznie o 12. W przypadku tras wewnątrz europejskich, innych niż krajowe, wyniosłoby to odpowiednio +199 i -10. Taka rozbieżność miała być rzekomo rozczarowująca dla głównych portugalskich przewoźników, biorąc pod uwagę, że kontrolują oni 30 % całego rynku i 65 % rynku krajowego pod względem liczby miejsc. W badaniu umieszczono również tabelę, w której przedstawiono prognozę wzrostu udziału tanich przewoźników w rynku portugalskim w okresie pandemii. Na podstawie siedmiu ustaleń w badaniu stwierdzono, że historia wspierania tradycyjnych „narodowych przewoźników” na poziomie krajowym nie przyniosła ani większego wzrostu gospodarczego, ani lepszych połączeń transportowych, i że to paneuropejscy tani przewoźnicy przyczynili się do większej otwartości rynków.
- (106) Ponadto Ryanair informuje, że Portugalia jest jednym z celów ekspansji grupy Ryanair. W tym kontekście, według Ryanair, trasy, na których grupa Ryanair i TAP Air Portugal konkurują bezpośrednio, są ważne z ekonomicznego punktu widzenia. W szczególności grupa Ryanair i TAP Air Portugal konkurowałyby bezpośrednio na trasach międzynarodowych do ważnych miast, takich jak Londyn, Berlin, Dublin, Paryż, Rzym, Mediolan i Wiedeń, które mają znaczenie gospodarcze, ponieważ łączą Portugalię z największymi i najlepiej prosperującymi miastami w Europie. Ryanair i TAP Air Portugal konkurowałyby również na trasach krajowych łączących na przykład Lizbonę z Ponta Delgada i Terceira.
- (107) W tym samym kontekście wkładu w realizację ściśle określonego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania Ryanair twierdzi, że w decyzji o wszczęciu postępowania nie wyjaśniono, dlaczego TAP Air Portugal miałby być przedsiębiorstwem systemowym, a nawet nie użyto w niej przymiotnika „systemowe”. Według Ryanair w miarę jak europejskie linie lotnicze wychodzą z kryzysu, zdolności przewozowe utracone przez jedną linię lotniczą zostaną szybko zastąpione przez inne linie lotnicze, które będą chciały wykorzystać swoją nadwyżkę potencjału i działać bardziej efektywnie.
- (108) Ryanair jest zdania, że nawet jeśli niektóre rodzaje działalności TAP Air Portugal miały charakter prawdziwie systemowy, Komisja nie ustaliła, czy takiej systemowej działalności nie można by zachować, zmniejszając grupę i ograniczając lub likwidując działalność niesystemową lub przynoszącą straty. Mianowicie, według Ryanair, inne linie lotnicze i dostawcy usług transportowych już odgrywają ważną rolę w połączeniach transportowych Portugalii i jej regionów, mogą świadczyć taką samą usługę jak TAP Air Portugal i mogłyby przejąć usługi świadczone przez TAP Air Portugal w przypadku wycofania się tego przewoźnika z rynku.
- (109) Podsumowując, Ryanair twierdzi, że TAP Air Portugal był właśnie zastępowany przez bardziej efektywne linie lotnicze, które już teraz służą wspólnemu interesowi. W związku z tym jego restrukturyzacja nie służyłaby wspólnemu interesowi, ponieważ zagrażałaby temu procesowi.

<sup>(46)</sup> „Leading market shares in key European passenger markets” [Udziały w rynku ładunków na kluczowych rynkach pasażerskich w Europie], 10 sierpnia 2021 r., przygotowane w kontekście odwołania Ryanair od decyzji Komisji Europejskiej z dnia 23 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.62304 (2021/N) – Portugalia – COVID-19: Odszkodowanie za szkody poniesione przez TAP Portugal; autor Mark Simpson, analityk linii lotniczych w Goodbody, Zjednoczone Królestwo.

*Długoterminowa rentowność TAP Air Portugal*

- (110) Po pierwsze, Ryanair skarży się, że motyw 73 i sekcja 2.3.3 decyzji o wszczęciu postępowania, które odnoszą się do długoterminowej rentowności, zostały znacznie przereklamowane, a wszystkie dane finansowe i chronologiczne cele pośrednie planu restrukturyzacji usunięto. W związku z tym Ryanair nie mógł przedstawić żadnych szczegółowych uwag z powodu niewystarczających informacji. Ryanair zauważa jednak ogólnie, że problemy TAP Air Portugal wynikają z gwałtownego wzrostu, którego TAP nie był w stanie wykorzystać do generowania przychodów i pokrycia kosztów wobec braku wystarczającej konkurencyjności. W tym kontekście plan TAP Air Portugal, aby wznowić zwiększanie zdolności przewozowych, gdy tylko warunki rynkowe staną się ponownie normalne, wydaje się powtórzeniem nieudanej strategii, która przede wszystkim doprowadziła do trudności TAP Air Portugal.

*Odpowiedniość pomocy*

- (111) Ryanair jest zdania, że weryfikacja spełnienia tego warunku wymagałaby porównania poszczególnych dostępnych opcji w celu określenia opcji najmniej zakłócającej konkurencję. W decyzji o wszczęciu postępowania nie przedstawiono jednak ani nie porównano pomocy z innymi opcjami obejmującymi pomoc państwa lub jej nieobejmującymi, a w związku z tym nie sprawdzono, czy pomoc jest odpowiednia.

*Proporcjonalność pomocy*

- (112) Jeśli chodzi o proporcjonalność pomocy na restrukturyzację, Ryanair twierdzi, że w decyzji o wszczęciu postępowania nie przedstawiono żadnych dowodów świadczących o próbach pozyskania przez TAP SGPS funduszy prywatnych. Według Ryanair, biorąc pod uwagę, że nie stwierdzono braku dostępu TAP SGPS do rynków finansowych przed przyznaniem pomocy, jego brak dostępu po przyznaniu pomocy wydaje się podwójnie wątpliwy. Ponadto Ryanair twierdzi, że TAP SGPS powinien być w stanie pozyskać fundusze prywatne po wdrożeniu środków kapitałowych, a zatem „bufor” w wysokości [...] mln EUR byłby nadmierny. Ryanair skarży się również na brak w decyzji o wszczęciu postępowania wystarczających danych finansowych, które umożliwiłyby zainteresowanym stronom szczegółową ocenę proporcjonalności kwoty pomocy.
- (113) Ryanair krytycznie zauważa, że decyzja o wszczęciu postępowania nie zawiera uzasadnienia dla domniemania Portugalii, że rating finansowy B- przyznany przez Standard & Poor's uniemożliwiłby zaciąganie pożyczek na rynkach finansowych. Według Ryanair Portugalia nie opisała żadnej konkretnej nieudanej próby uzyskania finansowania przez TAP ani nie wyjaśniła, dlaczego zabezpieczenie zadłużenia nie było dostępne. Zdaniem Ryanair portfel przydziałów czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych i innych aktywów TAP Air Portugal stanowiłby znaczące zabezpieczenie.
- (114) W odniesieniu do podziału obciążenia Ryanair wyraża obawę, że pozostały prywatny udziałowiec (HPGB) będzie traktowany w sposób uprzywilejowany. Według Ryanair w decyzji o wszczęciu postępowania nie przedstawiono żadnych okoliczności faktycznych, które pozwoliłyby Ryanair na przedstawienie uwag dotyczących spełnienia warunku podziału obciążenia przez HPGB, a tym bardziej inne zainteresowane strony TAP SGPS.

*Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji*

- (115) Ryanair zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji nie są uzasadnione i wydają się niewystarczające, nawet na podstawie niewystarczających informacji przedstawionych w decyzji o wszczęciu postępowania.
- (116) W odniesieniu do uwolnienia przydziałów czasu na start lub lądowanie Ryanair twierdzi, że ogromna kwota udzielonej pomocy i niewystarczające poziomy wkładu własnego przemawiają za zbyciem przydziałów czasu na start lub lądowanie w stopniu znacznie przewyższającym poziom zbycia dokonanej przez Lufthansę<sup>(47)</sup>.
- (117) Według Ryanair zbycie przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie w takim samym stopniu, jak zbycie przydziałów czasu na start lub lądowanie w decyzji Lufthansy (24 przydziałów dziennie), nie zaszkodziłoby połączeniom transportowym Portugalii (w tym z Brazylią) ani działalności węzła TAP Air Portugal (np. sprawiając, że jego trasy staną się nierentowne). Ryanair uważa, że umożliwienie TAP Air Portugal zatrzymania przydziałów czasu na start lub lądowanie, których nie będzie w stanie wykorzystać na przykład z powodu strat w zakresie ruchu lub zmniejszenia floty, byłoby równoznaczne z gromadzeniem rzadkiego zasobu, a zatem zbycie przydziałów czasu na start lub lądowanie powinno być co najmniej proporcjonalne do zmniejszenia floty TAP Air Portugal. Ponadto zapotrzebowanie na przydziały czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych w Lizbonie i w Porto ze strony rentownych linii lotniczych byłoby wysokie.

<sup>(47)</sup> Decyzja Komisji z dnia 25 czerwca 2020 r. w sprawie SA.57153 (2020/N) – Niemcy – COVID-19 – Pomoc na rzecz Lufthansy (Dz.U. C 397 z 20.11.2020, s. 1).

- (118) W tym celu Ryanair sugeruje, że Komisja powinna rozważyć właściwą wielkość TAP Air Portugal, która umożliwiłaby Portugalii zapewnienie odpowiednich połączeń transportowych, i nie powinna wykluczać hipotezy, że właściwa wielkość TAP Air Portugal może oznaczać opuszczenie rynku. Według Ryanair Komisja nie powinna a priori wykluczać scenariusza, w którym TAP Air Portugal obsługiwałby jedynie połączenia długodystansowe, a inne (w tym tanie) linie lotnicze dzieliłyby oznaczenia linii lub nawet działałyby jako faktyczni operatorzy obecnych tras zbiorczych do Lizbony.
- (119) Ponadto, jeśli chodzi o zamrożenie zdolności przewozowych i ograniczenie działalności, Ryanair twierdzi, że w decyzji o wszczęciu postępowania nie zbadano w wystarczającym stopniu scenariusza ograniczenia działalności.

#### 4.1.2. EAA

- (120) Na wstępie EAA twierdzi, że zatwierdzając w listopadzie 2020 r. ustawę w sprawie budżetu państwa na 2021 r., w której rząd portugalski przeznaczył 500 mln EUR na wsparcie finansowe dla TAP SGPS, państwo portugalskie zobowiązało się do udostępnienia zasobów państwowych, co EAA uważa za pomoc państwa niezgłoszoną Komisji.
- (121) EAA skarży się na dyskryminujące traktowanie na korzyść TAP SGPS polegające na udzieleniu przez państwo wsparcia finansowego, aby pomóc TAP SGPS w restrukturyzacji. W ramach podstawowych informacji EAA informuje, że wielokrotnie zwracał się do Portugalii z prośbą o udzielenie proporcjonalnego wsparcia. Mimo usilnych starań EAA i przedstawiania korzyści dla gospodarki Portugalii nie chciała przyjąć do wiadomości faktów i nie zapewniła żadnej znaczącej pomocy.
- (122) EAA informuje również, że w ramach 8 500 lotów przewiozła łącznie ponad 1,4 mln pasażerów, z czego 430 000 (co stanowi 30 % wszystkich pasażerów przewiezionych w tym okresie) z lub do Portugalii. Był pierwszą portugalską linią lotniczą, która rozpoczęła przewozy czarterowe do północnej Brazylii, a gdy TAP Air Portugal rozpoczął regularne loty do tego regionu i zaoferował bardzo niskie stawki organizatorom turystyki, EAA znalazł nowe możliwości. W 2020 r., z powodu pandemii COVID-19, główną działalnością EAA stały się przewozy czarterowe.

#### *Adekwatność instrumentu pomocy*

- (123) Według EAA celem pomocy na restrukturyzację jest zapewnienie wsparcia płynności w celu wdrożenia planu restrukturyzacji i zrównoważenia ujemnego kapitału własnego TAP SGPS. Przedmiotowa pomoc składa się jednak głównie z kapitału własnego, a częściowo z gwarancji, która w najbardziej niekorzystnym scenariuszu zostanie również przekształcona w kapitał własny, jeżeli nie uda się uzyskać dostępu do rynków kapitałowych. Ten instrument pomocy nie wydaje się odpowiedni, ponieważ wykracza poza to, co jest konieczne. Mniej zakłócający konkurencję środek w postaci gwarancji finansowej bez środków kapitałowych byłby wystarczający, aby ułatwić dostęp do rynków kapitałowych i w ten sposób przywrócić płynność i wypłacalność TAP SGPS. W ten sposób TAP SGPS musiałby znaleźć własne metody finansowania, a tym samym osiągnąć cele związane z wkładem własnym.

#### *Proporcjonalność pomocy*

- (124) EAA podziela obawy wyrażone przez Komisję w jej wstępnych ustaleniach dotyczących proporcjonalności pomocy, a w szczególności tego, czy TAP SGPS będzie miał wystarczający poziom wkładu własnego. Ponadto EAA wyraża obawę, że Portugalia już teraz przewiduje przyznanie odszkodowania za szkody na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE.
- (125) Podobnie jak Ryanair, EAA również skarży się na nadmierne zredagowanie decyzji o wszczęciu postępowania, co miało uniemożliwić przedstawienie istotnych uwag na temat proporcjonalności.

*Środki na rzecz konkurencji uzasadnione w przypadku TAP Air Portugal*

- (126) EAA popiera obawy Komisji, że zamknięcie działalności przynoszącej straty nie jest wystarczającym środkiem przeciwdziałania zakłóceniom konkurencji wywołanym przez pomoc na restrukturyzację i twierdzi, że środki zaproponowane przez rząd Portugalii w planie restrukturyzacji nie są wystarczające, aby przeciwdziałać zakłóceniom konkurencji wywołanym przez pomoc. Zdaniem EAA, biorąc pod uwagę wielkość pomocy dla TAP Air Portugal, potrzebne są bardziej kompleksowe środki w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji. W tym celu EAA określiła szereg środków, które powinny być rozważane łącznie jako niezbędne w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji wywołanych przez pomoc tej wielkości, tego rodzaju i o takich właściwościach.
- (127) EAA przedstawia również konkretne wnioski dotyczące środków na rzecz konkurencji. W szczególności proponuje, aby TAP Air Portugal zmniejszył swój udział na trasach, na których obecny jest również EAA, oraz aby zawarł z EAA otwarte umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii w odniesieniu do lotów z Portugalii do Wysp Świętego Tomasza i Książęcej oraz do Gwinei Bissau. EAA informuje, że od 2008 r. jest jedynym portugalskim przewoźnikiem, który może stale obsługiwać bezpośrednie loty do Wysp Świętego Tomasza i Książęcej. Ponadto od Bożego Narodzenia w 2013 r. TAP Air Portugal zawiesił na kolejne 3 lata loty do Gwinei Bissau ze względów bezpieczeństwa i w tym okresie EAA był jedynym portugalskim przewoźnikiem, który był w stanie zapewnić połączenie między tymi państwami, a koniec końców ze światem portugalskojęzycznym. Ponadto EAA proponuje, aby Komisja zażądała zobowiązania, że TAP Air Portugal nie będzie stosował praktyk cenowych o skutku wykluczającym na trasach do Wysp Świętego Tomasza i Książęcej oraz Gwinei Bissau, na których TAP Air Portugal i EAA będą bezpośrednio konkurować.
- (128) EAA domaga się, aby TAP Air Portugal nie wykorzystywał pomocy państwa do otwierania nowych tras w porównaniu z trasami obsługiwanymi przed pandemią oraz aby zrezygnował z częstotliwości lotów do miejsc przeznaczenia przynoszących zyski. Ponadto EAA proponuje, aby TAP Air Portugal zmniejszył o 1/3 przydziały czasu na start lub lądowanie w określonych, rentownych miejscach przeznaczenia, aby utworzyć drogę dla innych linii lotniczych, w tym EAA. Co więcej, EAA uważa, że TAP Air Portugal musi odwołać wszystkie trasy, które uruchomił podczas pandemii.
- (129) Ponadto EAA zwraca się do Komisji o rozważenie dwóch kolejnych zobowiązań: zobowiązania, że TAP Air Portugal nie będzie rozwijać nowych rodzajów działalności, takich jak przewozy ładunków i pasażerów, w tym z przedsiębiorstwem Portugalii, oraz drugiego zobowiązania, że TAP Air Portugal zakończy przewozy czarterowe i nie będzie oferować lotów czarterowych organizatorom turystyki lub innym klientom (np. drużynom sportowym).
- (130) EAA pozytywnie ocenia plany TAP Air Portugal dotyczące zmniejszenia zdolności przewozowych pod względem liczby statków powietrznych i proponuje dodatkowe zobowiązanie, że TAP Air Portugal nie będzie nabywać żadnych nowych statków powietrznych przez okres co najmniej pięciu lat w celu rozszerzenia swojej floty.
- (131) Ogólniej rzecz ujmując, EAA przedstawia również swoje poglądy na temat konkurencji w sektorze lotniczym w Portugalii. Według EAA Portugalia powinna wspierać wejście na rynek nowych konkurentów i ekspansję istniejących małych konkurentów, wydając zgodę mniejszym podmiotom na obsługę głównych tras przewozu ładunków obsługiwanych obecnie przez TAP Air Portugal, tak aby inne (portugalskie) przedsiębiorstwa mogły konkurować na tych trasach.

**4.2. Uwagi innych osób trzecich**

- (132) Z wyjątkiem Izby Handlowej w Porto pozostałe osoby trzecie wyraziły poparcie dla ingerencji państwa na rzecz TAP SGPS. Z dowodów przedstawionych przez inne osoby trzecie wynika, że TAP Air Portugal zapewnia lepsze połączenia transportowe i konkurencję. Partnerzy biznesowi i organy rządowe podkreślają w szczególności:
- wielkość i znaczenie pasażerskiego transportu lotniczego między Portugalią a państwami portugalskojęzycznymi obsługiwanego przez TAP Air Portugal, jak również stale rosnący sektor podróży służbowych opartych na powiązaniach kulturowych lub historycznych <sup>(48)</sup>,
  - znaczenie usług świadczonych przez TAP Air Portugal na rzecz rozwoju turystyki, a mówiąc bardziej ogólnie, na rzecz gospodarki nie tylko Portugalii, ale także innych regionów świata, takich jak Wyspy Zielonego Przylądka czy Brazylia <sup>(49)</sup>,

<sup>(48)</sup> Zob. pisma: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), brazylijskiego Ministerstwa Turystyki; rządów poszczególnych stanów Brazylii.

<sup>(49)</sup> Zob. pisma: brazylijskiego Ministerstwa Turystyki; rządów poszczególnych stanów Brazylii.

- specyfikę i wyjątkowość sieci TAP Air Portugal, która uwzględnia polityczne, gospodarcze, kulturowe i historyczne powiązania Portugalii i UE z wieloma państwami trzecimi, różnorodność oferowanych połączeń (10 różnych punktów w Brazylii, w tym niedostatecznie obsługiwane regiony Nordeste; połączenia z kilkoma wyspami archipelagu Wysp Zielonego Przylądka; wyjątkowe połączenia z portugalskojęzycznymi państwami afrykańskimi, a także dogodne (peryferyjne) położenie geograficzne węzła w Lizbonie, które pozwala na skrócenie lotów długodystansowych i przyciągnięcie zagranicznych turystów/klientów do Portugalii <sup>(50)</sup>),
- znaczenie, jakie ma dla Portugalii linia lotnicza, której wielkość wystarczy, aby stworzyć i utrzymać <sup>(51)</sup> węzeł w Lizbonie, co uznaje się za kluczowe dla rozwoju połączeń transportowych z państwami portugalskojęzycznymi (Brazylią, portugalskojęzycznymi państwami afrykańskimi),
- znaczenie długotrwałych i ugruntowanych relacji z TAP Air Portugal dla ich działalności/działalności ich członków/klientów, dla rozwoju przemysłu turystycznego oraz dla wzmocnienia powiązań handlowych i kulturalnych między Portugalią a innymi państwami,
- ponadto znaczenie stabilności połączeń zapewnianych przez przewoźnika krajowego.

(133) Izba Handlowa w Porto odnosi się do stwierdzenia Portugalii, że TAP Air Portugal jest filarem portugalskiej gospodarki, w szczególności ze względu na jego wkład w rozwój przemysłu turystycznego w Portugalii. Według Izby Handlowej w Porto ludność, działalność gospodarcza i przemysł turystyczny koncentrują się jednak nie tylko w Lizbonie, ale także na wyspach Azorach i Maderze oraz na północy i południu kraju. W tym kontekście Izba Handlowa w Porto odnosi się krytycznie do kwestii, że spójność terytorialna i usługi na rzecz sektora turystycznego całego państwa wydają się w planie restrukturyzacji nieobecne, podczas gdy były one przynajmniej podnoszone w czasie udzielania pomocy na ratowanie.

(134) W swoim piśmie Izba Handlowa w Porto uznaje znaczenie węzła w Lizbonie. Według Komisji jakość sieci połączeń lotniczych i ochronę działalności gospodarczej, w tym sektora turystycznego, najlepiej osiąga się za pomocą dwóch środków. Po pierwsze, przydziały czasu na start lub lądowanie należące do TAP Air Portugal należy przydzielić przedsiębiorstwu wolnemu od zobowiązań i udziałów w innych spółkach. Dzięki temu z Portugalii będzie można obsługiwać loty długodystansowe, w przypadku których położenie geograficzne tego państwa daje mu przewagę konkurencyjną i bez których mieszkańcy Portugalii ponoszą straty. Po drugie, wspierając przyciąganie tras na rynku konkurencyjnym (w drodze przetargu otwartego dla zainteresowanych podmiotów) w zakresie lotów krajowych i europejskich.

(135) Ponadto Izba Handlowa w Porto podziela wątpliwości wyrażone przez Komisję. W szczególności zwraca uwagę, że obniżenie wynagrodzeń pracowników beneficjenta wydaje się tymczasowe, ponieważ układu zbiorowego pracy nie uchylono, a jedynie zawieszono. Twierdzi również, że historyczne osiągnięcia TAP SGPS (i TAP Air Portugal) w zakresie wyników i zmian w kapitale własnym w ciągu ostatnich 11 lat nie pozwalają racjonalnie zakładać, że ich wkład w plan restrukturyzacji będzie wyższy.

(136) Jeśli chodzi o relacje między krajowymi portami lotniczymi, Izba Handlowa w Porto stwierdza, że w przeciwieństwie do sytuacji w portach lotniczych w Porto i Faro, gdzie obecność TAP Air Portugal jest niewielka, TAP Air Portugal dominuje w porcie lotniczym w Lizbonie ze szkodą dla pozostałych dwóch krajowych portów lotniczych oraz ludności i działalności gospodarczej, które je obsługują i są od nich zależne.

<sup>(50)</sup> Zob. pisma: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; brazylijskiego Ministerstwa Turystyki; rządów poszczególnych stanów Brazylii; gminy Lizbona.

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

## 5. UWAGI PORTUGALII DOTYCZĄCE UWAG OSÓB TRZECICH

### 5.1. Potrzeba zapewnienia połączeń transportowych

- (137) Władze portugalskie podkreślają, że spośród 40 zainteresowanych stron, które odpowiedziały na decyzję o wszczęciu postępowania, tylko trzy przedstawiły uwagi negatywne, które budziły zastrzeżenia co do przyznania TAP SGPS pomocy na restrukturyzację. W zdecydowanej większości otrzymanych uwag podkreślano znaczenie TAP SGPS i potrzebę zapewnienia jego długoterminowej rentowności. W związku z tym władze portugalskie podkreślają, że pomoc na restrukturyzację na rzecz TAP SGPS w oczywisty sposób przyczynia się do osiągnięcia dobrze zdefiniowanego celu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania, biorąc pod uwagę fakt, że – jak wyraźnie stwierdzono w decyzji o wszczęciu postępowania – TAP Air Portugal bez wątpienia odgrywa kluczową rolę, jeśli chodzi o połączenia transportowe w Portugalii i gospodarkę portugalską. Bliski związek TAP Air Portugal z sektorem turystycznym w Portugalii, który miał ogromne znaczenie dla gospodarki tego państwa i jego odbudowy po kryzysie z 2008 r., będzie niezwykle istotny w następstwie pandemii COVID-19. Usługi świadczone przez TAP Air Portugal zapewniają połączenia transportowe z państwami portugalskojęzycznymi oraz z państwami, w których żyją duże społeczności portugalskie, których to usług nie da się łatwo zastąpić usługami świadczonymi przez innych przewoźników lotniczych, a mianowicie tanich przewoźników.
- (138) W przeciwieństwie do tego, co sugeruje Ryanair, inne linie lotnicze oferują pewne połączenia długodystansowe z Lizbony, ale z ograniczoną częstotliwością i do niewielu miejsc przeznaczenia. Linie Delta obsługiwały połączenia z Bostonem jedynie przez krótki czas w 2019 r., wyłącznie w szczycie sezonu, podczas gdy TAP Air Portugal świadczy usługi przez cały rok i kontynuował ich świadczenie podczas kryzysu. Podobnie linie United obsługiwały połączenie z Waszyngtonem jedynie w sezonie letnim i nie utrzymały połączenia, podczas gdy TAP Air Portugal kontynuował loty do tego miasta. Jeśli chodzi o Nowy Jork, linie Delta obsługiwały codzienne całoroczne połączenie, ale podczas kryzysu ograniczyły je do trzech lotów tygodniowo, natomiast TAP Air Portugal utrzymał dwa połączenia dziennie, w dalszym ciągu zapewniając Portugalii niezbędne połączenia transportowe. Linie United obsługują codzienne połączenie, które zostało utrzymane, ale zarówno United, jak i TAP Air Portugal należą do Star Alliance, w związku z czym linie United korzystają z połączeń transportowych TAP Air Portugal na trasach krótkodystansowych, co pomaga w utrzymaniu ich działalności. Podobnie jest w przypadku lotów Air Canada z Toronto i Montrealu. Wylimitowanie działalności TAP Air Portugal w węzle w Lizbonie zagroziłoby również wspomnianym usługom świadczonym w ramach Star Alliance.
- (139) Ponadto uwagi Ryanair zawierają szereg nieścisłości, które mogą wprowadzać w błąd przy ocenie dokonywanej przez Komisję. Na przykład linie SATA Air Açores nie obsługują lotów między Azorami a Portugalią kontynentalną (dotyczy to tylko Azores Airlines) i nie mają połączeń promowych z Autonomicznymi Regionami Azorów i Madery. Z wyjątkiem i w ograniczonym zakresie lotów krajowych w kontynentalnej Portugalii, większość usług świadczonych przez TAP Air Portugal nie może być zastąpiona systemem kolei dużych prędkości, międzymiastowymi liniami autobusowymi lub nieistniejącymi połączeniami promowymi, głównie dlatego, że te środki transportu nie były dostępne dla miejsc przeznaczenia, do których lata TAP Air Portugal.
- (140) Władze portugalskie zauważają, że żadna inna linia lotnicza obsługująca połączenia do i z Portugalii nie pełni równoważnej roli, której w możliwej do przewidzenia przyszłości nie mogą pełnić alternatywne linie lotnicze. Jest to aspekt, którego zarówno Ryanair, jak i EAA nie biorą pod uwagę, porównując działalność TAP Air Portugal z działalnością taniej linii lotniczej obsługującej tylko wysoce rentowne połączenia lub z działalnością przewoźnika świadczącego głównie przewozy czarterowe i dostawcy usług leasingu z załogą (statek powietrzny, załoga, obsługa techniczna i ubezpieczenie) o ograniczonym interesie publicznym. Wbrew temu, co wynika z jego obserwacji, Ryanair nie stanowi alternatywy dla TAP Air Portugal. Jak stwierdzono wcześniej, latem 2019 r. żadne inne linie lotnicze nie obsługiwały [...] z [...] połączeń do miejsc przeznaczenia oferowanych przez TAP Air Portugal z Lizbony, a większość z nich stanowiły połączenia długodystansowe z Ameryką Północną i Południową, a także z Afryką.
- (141) Chociaż słuszne jest stwierdzenie, że Ryanair i TAP Air Portugal konkurują ze sobą bezpośrednio na niektórych trasach międzynarodowych do kilku dużych miast europejskich, warto przypomnieć, że Ryanair konkuruje z TAP Air Portugal tylko na bardziej rentownych trasach i nie oferuje żadnych połączeń długodystansowych. Opuszczenie przez TAP Air Portugal rynku oznaczałoby pozostawienie Ryanair rentownych tras krótkodystansowych i usunięcie jednego konkurenta z międzykontynentalnych połączeń do Lizbony. Zasadniczo skutkowałoby to zatem mniejszą konkurencją zarówno na atrakcyjnych, jak i mniej atrakcyjnych trasach.
- (142) W przypadku EAA należy zauważyć, że linia lotnicza nie ma odpowiedniej pozycji na rynku portugalskim, ponieważ jest małym przewoźnikiem lotniczym posiadającym 7 statków powietrznych, koncentrującym się na świadczeniu usług (tzw. leasing z załogą, statkiem powietrznym, obsługą techniczną i ubezpieczeniem) na rzecz innych linii lotniczych i lotów czarterowych, które nie są rynkami, na których TAP Air Portugal ma odpowiednią pozycję. EAA nie ma obecności, zasobów ani organizacji wymaganych, aby zastąpić linię lotniczą taką jak TAP Air Portugal (na przykład EAA nie ma odpowiednich zdolności lub zasobów w zakresie sprzedaży i dystrybucji).



- (143) Chociaż obserwacje EAA wskazują na pewien przewidywany wzrost floty (którego nie ujawniono władzom Portugalii, gdyż są to informacje poufne EAA), jest mało prawdopodobne, aby EAA osiągnął wielkość floty porównywalną z flotą TAP Air Portugal. EAA jest małym przewoźnikiem lotniczym, który nie ma znaczącej obecności w porcie lotniczym w Lizbonie, a inwestycje wymagane, aby EAA był w stanie zastąpić TAP Air Portugal, są znaczne i jest bardzo mało prawdopodobne, aby udało się je uzyskać w najbliższej przyszłości. Biorąc pod uwagę fakt, że EAA koncentruje się na świadczeniu usług związanych ze statkiem powietrznym, załogą, obsługą techniczną i ubezpieczeniem na rzecz innych przewoźników, w tym TAP Air Portugal, władze portugalskie zauważają, że udana restrukturyzacja TAP Air Portugal mogłaby potencjalnie przełożyć się na zawarcie dodatkowych umów o świadczenie usług pomiędzy tymi dwoma przedsiębiorstwami.

## 5.2. Odpowiedniość pomocy

- (144) Władze portugalskie powtórzyły swój wniosek, że biorąc pod uwagę wcześniejszą trudną sytuację TAP SGPS i wpływ pandemii COVID-19, wsparcie państwa w formie kapitału własnego stanowi dla TAP SGPS lepszą strukturę finansową w celu wzmocnienia jego bilansu.
- (145) W odniesieniu do uwag Ryanair i EAA władze portugalskie podkreślają, że zgodnie z pkt 58 wytycznych R&R państwa członkowskie mają swobodę przy wyborze formy pomocy na restrukturyzację. Nie muszą przy tym dokonywać wyczerpującego porównania wszystkich dostępnych opcji. Powinny one ocenić charakter trudności beneficjenta i wybrać odpowiednie instrumenty, aby je pokonać. Takie badanie zostało przeprowadzone w szerokim zakresie przez władze portugalskie i przedstawione Komisji do oceny. Środki pomocy państwa zgłoszone przez Portugalię miały na celu zapewnienie wsparcia płynności w celu wdrożenia środków przewidzianych w planie restrukturyzacji i rozwiązania problemu ujemnego kapitału własnego TAP SGPS.
- (146) W szczególności w latach 2006–2015 TAP SGPS zgromadził ujemny kapitał własny w wysokości [...] mln EUR, głównie z powodu [...]. Biorąc pod uwagę znaczenie działalności lotniczej dla przychodów TAP SGPS, [...]. Jeśli chodzi o TAP Air Portugal, mimo że ta linia lotnicza znajdowała się na ścieżce wzrostu pod względem operacyjnym, ze względu na rozpoczęcie procesu transformacji nie była jeszcze w stanie znacznie obniżyć swoich kosztów w porównaniu z konkurentami i stale wykazywała niższą rentowność wynikającą z niższej wydajności i kosztów nadzwyczajnych.
- (147) Ponadto proces transformacji TAP Air Portugal został przerwany w wyniku globalnej pandemii COVID-19 i kryzysu gospodarczego, który po niej nastąpił, co spowodowało dotkliwy kryzys płynnościowy prowadzący do przyznania przez władze portugalskie w 2020 r. pomocy na ratowanie. Już pod koniec 2020 r. z analizy płynności Air Portugal wyraźnie wynikało, że bez dalszego wsparcia ze strony państwa TAP Air Portugal osiągnie w latach 2021 i 2022 znaczny ujemny stan środków finansowych netto, jeśli nie nastąpi poprawa sytuacji na rynku.
- (148) Ponieważ rynki kapitałowe nie były dostępne dla kredytobiorców będących liniami lotniczymi, takich jak TAP SGPS, skorzystanie z finansowania państwowego było jedyną opcją dostępną w 2020 r. Zarząd TAP SGPS [...]. Po rozpoczęciu pandemii COVID-19 rynki finansowania dłużnego zostały jednak w dużej mierze zamknięte dla linii lotniczych, a instytucje finansowe, ogólnie rzecz biorąc, drastycznie zmniejszyły swoje limity kredytowe dla sektora. W celu zmaksymalizowania płynności TAP Air Portugal podjął starania w celu sprzedaży tych statków powietrznych, które były własnością przedsiębiorstwa ([...]). Inne aktywa [...].
- (149) Obecnie, przed zwiększeniem wsparcia ze strony państwa i pomimo starań i rozmów TAP SGPS z instytucjami finansowymi i innymi zainteresowanymi stronami, pozyskanie dodatkowych funduszy dla TAP SGPS z rynków prywatnych nie będzie w obecnych warunkach możliwe, a na pewno nie przed zatwierdzeniem planu restrukturyzacji. W związku z tym jedynym realnym źródłem finansowania (lub gwarantem finansowania) dla przedsiębiorstwa pozostaje państwo portugalskie, które jest również głównym akcjonariuszem.
- (150) W tym kontekście, biorąc pod uwagę niedostępność rynków kapitałowych na tym etapie dla TAP SGPS oraz sytuację spółki w zakresie kapitału własnego i płynności, władze portugalskie doszły do wniosku, że wsparcie ze strony państwa w formie kapitału własnego stanowi dla TAP SGPS lepszą strukturę finansową w celu wzmocnienia jego bilansu. Ponadto oczekuje się, że pomoc państwa, w połączeniu z wdrożeniem środków określonych w planie restrukturyzacji (mianowicie środków dotyczących restrukturyzacji floty, sieci i kosztów), ułatwi TAP SGPS lub TAP Air Portugal dostęp do rynków kapitałowych w okresie od [...].

### 5.3. Odzyskanie długoterminowej rentowności

- (151) Pomimo obecnej niepewności co do ścieżki ożywienia popytu w związku z pandemią władze portugalskie powtarzają, że prognozy finansowe zawarte w planie restrukturyzacji opierają się na solidnych założeniach, które można nawet uznać za konserwatywne. Plan restrukturyzacji zakłada perspektywę odbudowy popytu pod względem liczby przewiezionych pasażerów, która jest generalnie niższa niż prognozy IATA. Podobnie ścieżka przychodów w planie restrukturyzacji rozpoczyna się od niższego punktu w 2021 r. w porównaniu z prognozami dotyczącymi pasażerów. W planie restrukturyzacji przewidziano również pewną elastyczność w dostosowywaniu zdolności przewozowych i działań beneficjenta do możliwego do przewidzenia popytu, jednocześnie przestrzegając maksymalnego zaangażowania floty.
- (152) Z oceny finansowej i prognoz finansowych wynika, że planowane środki restrukturyzacyjne wsparte pomocą umożliwią TAP SGPS osiągnięcie [...]. Prognozy wskazują, że do końca okresu restrukturyzacji zwrot z kapitału własnego wyniesie około [...] % w latach 2024 i 2025. Oczekiwane zyski podtrzymują argument, że plan restrukturyzacji zapewni beneficjentowi długoterminową rentowność. W rzeczywistości zyski te wypadają korzystnie w porównaniu z kosztem (alternatywnym) kapitału własnego we wszystkich sektorach gospodarki w Portugalii (10,9 %), a w przypadku sektora lotnictwa (8,5 %) – beneficjenta. Inne kluczowe wskaźniki, takie jak ROCE i wskaźnik kapitału własnego do aktywów [...] i pozostają solidne nawet w przypadku niekorzystnego scenariusza.
- (153) Ponadto przewidziane w planie restrukturyzacji zbycie działalności przynoszącej straty i działalności niezwiązanej z działalnością podstawową, a mianowicie M&E Brasil, zapewni, aby dalsze straty wynikające z tej działalności nie szkodziły ożywieniu. W związku z powyższym Republika Portugalska powtarza, że plan restrukturyzacji opracowano w celu rozwiązania problemów, z jakimi borykał się w przeszłości TAP SGPS, oraz zapewnienia jego długoterminowej rentowności.

### 5.4. Proporcjonalność

- (154) Jeśli chodzi o proporcjonalność pomocy, władze portugalskie twierdzą, że beneficjent starał się uzyskać od swoich zainteresowanych stron dodatkowe źródła wkładu własnego, a mianowicie źródła związane z dodatkowymi zobowiązaniami przetargowymi na leasing statków powietrznych, a także znaczące umorzenia od właścicieli obligacji, które należy uznać za podział obciążenia z istniejącymi wierzycielami beneficjenta. Nawet biorąc pod uwagę tylko dodatkowy leasing statków powietrznych, poziom wkładu własnego w kosztach restrukturyzacji wzrasta do [...] %. Taki poziom wkładu własnego należy uznać za wystarczający w szczególnym przypadku TAP SGPS i w kontekście pandemii COVID-19, ponieważ wytyczne R&R umożliwiają bardziej elastyczne i dostosowane stosowanie zasad pomocy państwa, zwłaszcza w wyjątkowych okolicznościach.
- (155) Sugestie Ryanair dotyczące możliwości wykorzystania zabezpieczenia są w przypadku TAP SGPS niewykonalne. Jeśli chodzi o zarzuty Ryanair, że brak dostępu do rynków kapitałowych wykorzystuje się w celu zawyżania pomocy poprzez bufor w wysokości [...] mln EUR, taki bufor przewidziano początkowo jedynie jako środek ostrożności określony w pierwotnym planie restrukturyzacji i nie jest on już brany pod uwagę.
- (156) Władze portugalskie opisały ostatnie starania TAP SGPS mające na celu zwiększenie wskaźnika wkładu własnego, które obejmują: (i) poszukiwanie dodatkowych źródeł nowego finansowania pomimo obecnych wyzwań egzogenicznych i warunków rynkowych; (ii) uzyskanie wsparcia ze strony istniejących dostawców finansowania dłużnego oraz (iii) rozważenie wejścia nowych inwestorów. Od czasu przyjęcia decyzji o wszczęciu postępowania TAP Air Portugal był w stanie uzyskać dodatkowe zobowiązania do finansowania w wysokości [...] mln EUR w ramach nowych umów leasingu statków powietrznych, których realizacja przypada na lata 2021 i 2022, oprócz zobowiązań do leasingu finansowego w wysokości [...] mln EUR, które uwzględniono już w planie restrukturyzacji. W związku z tym łączną kwotę wkładu własnego wynikającego z leasingu statków powietrznych na podstawie wiążących zobowiązań prawnych zawartych z leasingodawcami ostatecznie podwyższono do [...] mln EUR. Ponadto TAP SGPS udało się otrzymać wsparcie istniejących dostawców finansowania dłużnego dzięki uzyskaniu znaczących zwolnień, które pozwoliłyby uniknąć uruchomienia opcji sprzedaży i opcji przedterminowego wykupu, co miałyby poważne konsekwencje dla płynności beneficjenta.
- (157) Jeśli chodzi o podział obciążenia, należy wziąć pod uwagę kontekst, w którym państwo portugalskie nabyło od AGW akcje stanowiące 22,5 % kapitału podstawowego TAP SGPS i weszło bezpośrednio do kapitału podstawowego TAP SGPS. Transakcję tę uzgodniono w celu wyjścia z impasu w negocjacjach dotyczących udzielenia TAP SGPS pożyczki na ratowanie i umożliwienia jej pilnej realizacji.

- (158) W tym czasie strony nie mogły przewidzieć ostatecznej kwoty pomocy na restrukturyzację, która wymagała korekt ze względu na przedłużający się charakter pandemii, a tym samym rzeczywistego poświęcenia, jakie musieliby ponieść akcjonariusze w celu podziału obciążenia. W tym kontekście [...] ([...] % [...]).
- (159) Ponadto, aby zapobiec takiemu scenariuszowi, HPGB [...] % [...]. Według Portugalii stanowiłoby to podział obciążenia ze strony HPGB, ponieważ nie będzie on czerpał korzyści z przyszłego wzrostu wartości beneficjenta wynikającego z państwowego dokapitalizowania.

## 6. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

- (160) Komisja oceni najpierw, czy środki, które mają zostać zapewnione w celu sfinansowania planu restrukturyzacji TAP SGPS, a mianowicie pożyczka na ratowanie w wysokości 1,2 mld EUR, która ma zostać przekształcona w kapitał własny, gwarancja państwowa w wysokości [...] mln EUR na pożyczkę w wysokości [...] mln EUR, która ma zostać zastąpiona kapitałem własnym, oraz bezpośredni zastrzyk kapitału własnego w wysokości [...] mln EUR, który ma zostać dokonany w 2022 r., wiążą się z pomocą państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, a jeśli tak, to czy taka pomoc jest zgodna z prawem i z rynkiem wewnętrznym.

### 6.1. Istnienie pomocy państwa

- (161) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „[z] zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w traktatach, wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (162) Aby dany środek mógł zostać uznany za pomoc w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, musi dojść do łącznego spełnienia następujących warunków: (i) środek można przypisać państwu i musi on być finansowany z zasobów państwowych; (ii) środek musi przynosić korzyść beneficjentowi środka; (iii) korzyść ta musi być selektywna oraz (iv) musi zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem oraz wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Należy zatem osobno zbadać, czy środki te kwalifikują się jako pomoc.

#### 6.1.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania ich państwu

- (163) Środki te obejmują akty administracyjne i decyzje publiczne i będą finansowane z budżetu państwa (motyw 42).
- (164) Do celów art. 107 ust. 1 TFUE środki te wiążą się zatem z zasobami państwowymi, a decyzję o ich przyznaniu można przypisać państwu portugalskiemu.

#### 6.1.2. Korzyść

- (165) Komisja stwierdza, że Portugalia zgłosiła te środki jako pomoc państwa. Stwierdzenie to nie zwalnia Komisji z samodzielnego zbadania, czy środki wiążą się z pomocą państwa, a w szczególności, czy faworyzują beneficjenta, ponieważ prywatny inwestor posiadający akcje w sytuacji jak najbardziej zbliżonej do sytuacji Portugalii nie podjąłby podobnej decyzji i nie przyznałby tych samych środków na tych samych warunkach, pomijając wszelkie korzyści, jakich można by oczekiwać w sytuacji, w której znajduje się on jako organ publiczny <sup>(32)</sup>.
- (166) Komisja musi zbadać, czy środki kwalifikują się jako pomoc, ponieważ przynoszą beneficjentowi korzyść gospodarczą <sup>(33)</sup>. Istnienie takiej korzyści można wywnioskować i stwierdzić na podstawie faktu, że beneficjent nie może uzyskać kapitału lub pozyskać finansowania dłużnego na warunkach rynkowych bez wsparcia publicznego (motyw 39, przypis 31). Podobnie z oceny, czy prywatny inwestor znajdujący się w sytuacji możliwie najbardziej zbliżonej do sytuacji DGTF lub Parpública zapewniłby takie samo finansowanie („test prywatnego inwestora”), wynika, że dane finansowanie publiczne zapewnia przewagę w porównaniu z warunkami rynkowymi.

<sup>(32)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 20 września 2017 r., Komisja/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, pkt 59; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, pkt 78, 79 i 103.

<sup>(33)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 lipca 1996 r., SFEI i in., C-39/94 EU:C:1996:285, pkt 60; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 1999 r., Hiszpania/Komisja, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

- a) Po pierwsze, nie ma dowodów *prima facie* na to, że finansowanie można przypisać zachowaniu i decyzjom, które podjąłby akcjonariusz rynkowy. Finansowanie jest uzasadnione ze względu na porządek publiczny, aby zagwarantować lotnicze połączenia transportowe w Portugalii i uniknąć negatywnych skutków ubocznych upadłości TAP Air Portugal dla gospodarki portugalskiej (motyw 17). Takie względy, jakkolwiek istotne dla organu publicznego, nie byłyby istotne dla akcjonariusza rynkowego. W związku z tym wydaje się, że test prywatnego inwestora nie ma zastosowania.
- b) Po drugie, nie można ocenić, że finansowanie to może zapewnić akcjonariuszom zwrot współmierny do podjętego ryzyka. Portugalia nie twierdzi, że taki zwrot zostanie faktycznie osiągnięty do końca okresu restrukturyzacji. Równocześnie pozostali prywatni akcjonariusze beneficjenta powstrzymali się od wniesienia jakiegokolwiek nowego kapitału, nie mówiąc już o osiągnięciu kwot niezbędnych do zachowania ich dotychczasowego odsetka posiadanych udziałów i stosunków własnościowych uprawniających ich do ewentualnych zysków z tego tytułu. Z dostępnych dowodów wynika, że dodatnie zyski netto z całego okresu restrukturyzacji wyniosłyby [...] [...] mln EUR, dając jednocześnie możliwość zapewnienia odpowiedniego zwrotu i wynagrodzenia dla państwa po zakończeniu realizacji planu restrukturyzacji (motywy 48, 49 i tabela 1) [...] [...] [...] mln EUR [...] % [...].

(167) W związku z tym środki te zapewniają finansowanie, którego beneficjent nie może i nie mógłby uzyskać na rynku. Prywatny inwestor znajdujący się w sytuacji możliwie najbardziej zbliżonej do sytuacji DGTF lub Parpública nie zapewniłby podobnego finansowania.

(168) Dlatego środki te przynoszą beneficjentowi korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 6.1.3. *Selektywność*

(169) Środki te mają być przyznawane według uznania w kwocie *ad hoc* określonej przez odniesienie do konkretnych potrzeb wskazanych w planie restrukturyzacji beneficjenta (motywy 38–43). Finansowanie publiczne nie jest – ani pod względem instrumentów, ani kwoty – częścią szerszego, ogólnego środka z zakresu polityki gospodarczej mającego na celu wspieranie przedsiębiorstw znajdujących się w porównywalnej sytuacji prawnej i ekonomicznej, które prowadzą działalność w sektorze transportu lotniczego lub w innych sektorach gospodarki. Jak stwierdził Trybunał, w przypadku pomocy indywidualnej ustalenie istnienia korzyści gospodarczej pozwala w zasadzie domniemywać selektywność danego środka<sup>(54)</sup>. Dzieje się tak niezależnie od tego, czy na właściwych rynkach istnieją podmioty gospodarcze, które znajdują się w porównywalnej sytuacji faktycznej i prawnej.

(170) Środki są zatem selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

#### 6.1.4. *Zakłócenie konkurencji oraz wpływ na wymianę handlową*

(171) Sektor usług lotniczego transportu pasażerów i ładunków, w którym beneficjent prowadzi działalność, jest otwarty na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi. Inne linie lotnicze posiadające koncesje wydane w Unii Europejskiej świadczą usługi transportu lotniczego łączące portugalskie porty lotnicze, w szczególności Lizbonę, z innymi miastami Unii. W związku z tym, podtrzymując ciągłość świadczenia usług transportu lotniczego przez beneficjenta, środki te mogą wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

(172) Zapewniając dostęp do finansowania na warunkach, których beneficjent w przeciwnym razie nie uzyskałby na rynku, finansowanie publiczne może poprawić pozycję beneficjenta w stosunku do obecnych lub potencjalnych konkurujących przedsiębiorstw, które nie mają dostępu do podobnego wsparcia państwa ze strony Portugalii lub które muszą finansować działalność na warunkach rynkowych.

(173) W związku z tym zgłoszone środki mogą zakłócać konkurencję lub grozić jej zakłóceniem i wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

### 6.2. **Wniosek dotyczący istnienia pomocy**

(174) Uwzględniając powyższe wnioski, Komisja uznaje, że zgłoszone środki na rzecz TAP SGPS stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

<sup>(54)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 czerwca 2015 r., Komisja/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, pkt 60.

### 6.3. Zgodność pomocy z prawem

- (175) Po unieważnieniu przez Sąd w dniu 19 maja 2021 r. pierwotnej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie (motyw 2), Sąd zawiesił skutki wyroku na podstawie art. 264 ust. 2 TFUE do czasu przyjęcia przez Komisję nowej decyzji w terminie dwóch miesięcy. W dniu 16 lipca 2021 r. Komisja przyjęła nową decyzję zatwierdzającą pomoc na ratowanie dla TAP SGPS zgłoszoną w dniu 8 czerwca 2020 r., w wyniku czego pomoc na ratowanie dla TAP SGPS należy uznać za zgodną z prawem.
- (176) Zgodnie z motywem 16 pierwotnej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie pomoc na ratowanie w maksymalnej wysokości do 1,2 mld EUR w formie pożyczki lub połączenia pożyczki i gwarancji kredytowych miała zostać zwrócona w ciągu sześciu miesięcy od daty wypłaty pierwszej raty, chyba że Portugalia przedłożyłaby plan restrukturyzacji do zatwierdzenia przez Komisję przed tą datą. W dniu 10 grudnia 2020 r., tj. w ciągu sześciu miesięcy od zatwierdzenia przez Komisję pomocy na ratowanie w pierwotnej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie, Portugalia przedłożyła Komisji plan restrukturyzacji. W związku z tym, zgodnie z pkt 55 lit. d) ppkt (ii) wytycznych R&R, automatycznie przedłużono zezwolenie na pomoc na ratowanie i okres spłaty do czasu podjęcia przez Komisję ostatecznej decyzji w sprawie planu restrukturyzacji i pomocy wspierającej.
- (177) W swoich uwagach dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania EAA argumentuje, że zatwierdzając w listopadzie 2020 r. ustawę w sprawie budżetu państwa na 2021 r., w której rząd portugalski przeznaczył 500 mln EUR na wsparcie finansowe dla TAP SGPS, Portugalia udzieliła TAP SGPS pomocy niezgodnej z prawem (motyw 120). Należy przypomnieć, że samo przeznaczenie środków na szczególny cel w budżecie państwa nie jest równoznaczne z udzieleniem pomocy. Aby można było uznać, że pomoc została udzielona, konieczne jest, aby prawo do otrzymania wsparcia, udzielonego przy użyciu zasobów państwowych, zostało przyznane beneficjentowi na podstawie obowiązującego ustawodawstwa krajowego, co nie miało miejsca w przypadku przeznaczonej kwoty 500 mln EUR.
- (178) Jeżeli chodzi o wspomniane fundusze, Portugalia wyjaśniła, że nie przyjęła niezbędnego aktu wykonawczego, ani nie wykonała przepisów budżetowych w celu udostępnienia tych zasobów TAP SGPS lub przyznania mu prawa do ich otrzymania. Dlatego też Portugalia nie przyznała pomocy na restrukturyzację z naruszeniem art. 108 ust. 3 TFUE.
- (179) W związku z tym Portugalia przestrzegała obowiązku stosowania okresu zawieszenia określonego w art. 108 ust. 3 TFUE, a pomoc na restrukturyzację na rzecz TAP SGPS stanowi zgodną z prawem pomoc państwa.

### 6.4. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (180) Na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE Komisja może zatwierdzić pomoc przeznaczoną na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (181) Tak więc, aby pomoc państwa mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z tym przepisem, musi spełniać dwie przesłanki: zgodnie z pierwszą musi być przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, a zgodnie z drugą, sformułowaną negatywnie, nie może zmieniać warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Powyższe nie narusza faktu, że decyzje przyjęte przez Komisję na tej podstawie muszą zapewniać zgodność z prawem Unii <sup>(55)</sup>.
- (182) Ze zgłoszenia i informacji zgromadzonych w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego w sprawie pomocy na restrukturyzację nie wynika, aby pomoc na restrukturyzację lub warunki z nią związane, lub działalność gospodarcza, którą ułatwia pomoc, mogły wiązać się z naruszeniem odpowiedniego przepisu prawa Unii. W szczególności środek na rzecz konkurencji polegający na przeniesieniu czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie opiera się na zasadach określonych w prawie Unii (motywy 96 i 295), a nowy posiadacz czasu na start lub lądowanie musi zobowiązać się do przestrzegania obowiązującego unijnego prawa pracy (motyw 88 lit. d)). Ponadto krytyka ze strony EAA, że pomoc narusza zasadę niedyskryminacji ustanowioną w TFUE (motyw 121), jest bezpodstawna. W prawie Unii zasada równego traktowania nie wyklucza przyznania pomocy ad hoc na restrukturyzację na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. W każdym razie Komisja zauważa, że sytuacja beneficjenta jest obiektywnie inna niż sytuacja pozostałych linii lotniczych obsługujących loty w Portugalii lub loty do i z Portugalii, zarówno w świetle kwalifikowalności do pomocy na podstawie wytycznych R&R, jak i w świetle konsekwencji, jakie pociągnęłyby za

<sup>(55)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 września 2020 r., Austria/Komisja, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, pkt 18–20.

sobą jego niepowodzenie. W związku z tym Portugalia może podjąć decyzję o przyznaniu pomocy na restrukturyzację wyłącznie beneficjentowi, a nie innym liniom lotniczym prowadzącym działalność w tym państwie członkowskim na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE. Ponadto Komisja nie przesłała Portugalii uzasadnionej opinii w sprawie możliwego naruszenia prawa Unii, które miałyby związek z tą sprawą, ani nie otrzymała żadnych skarg, ani informacji, które mogłyby sugerować, że pomoc państwa, związane z nią warunki lub działalność gospodarcza ułatwiona dzięki pomocy mogą być sprzeczne z odpowiednimi przepisami prawa Unii, innymi niż art. 107 i 108 TFUE.

- (183) Portugalia uważa, że pomoc na restrukturyzację można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym zgodnie z wytycznymi R&R.
- (184) Mając na uwadze charakter i cele przedmiotowej pomocy państwa oraz twierdzenia władz portugalskich, Komisja oceni, czy planowane finansowanie wspierające pomoc na restrukturyzację jest zgodne z odpowiednimi przepisami określonymi w wytycznych R&R. W wytycznych R&R Komisja określa warunki, na jakich pomoc państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.
- (185) Komisja – badając, czy pomoc na restrukturyzację ma negatywny wpływ na warunki wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem – przeprowadza test bilansujący zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE oraz wytycznymi R&R. W ramach tego testu, pod warunkiem że beneficjent kwalifikuje się do otrzymania pomocy na restrukturyzację, Komisja waży pozytywne skutki pomocy dla rozwoju działalności, którą pomoc ma wspierać, w stosunku do skutków negatywnych spowodowanych wpływem pomocy państwa na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi, oceniając w szczególności, w jaki sposób środek pomocy pozwala na minimalizację zakłóceń konkurencji i wymiany handlowej (konieczność interwencji rządowej, odpowiedniość, proporcjonalność, przejrzystość pomocy, zasada „pierwszy i ostatni raz” oraz środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji).

*Kwalifikowalność: przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji*

- (186) Aby móc skorzystać z pomocy na restrukturyzację, beneficjent musi kwalifikować się jako przedsiębiorstwo znajdujące się w trudnej sytuacji w rozumieniu sekcji 2.2 wytycznych R&R. W szczególności w pkt 20 wytycznych R&R wyjaśniono, że przedsiębiorstwo uznaje się za znajdujące się w trudnej sytuacji, jeżeli bez interwencji państwa prawie na pewno będzie skazane na zniknięcie z rynku w perspektywie krótko- lub średnioterminowej. Będzie to miało miejsce, gdy wystąpi co najmniej jedna z okoliczności opisanych w pkt 20 lit. a)–d) wytycznych R&R.
- (187) Jak wyjaśniono w decyzji o wszczęciu postępowania (motywy 15–22), na koniec 2019 r. TAP SGPS wykazał ujemny kapitał własny w wysokości około [...] mln EUR. Od tego czasu sytuacja finansowa TAP SGPS uległa pogorszeniu. Zgodnie ze skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym TAP SGPS z 2020 r. całkowity ujemny kapitał własny wzrósł do poziomu [...] mld EUR. TAP Air Portugal również wykazał ujemny kapitał własny w 2020 r., wynoszący [...] mld EUR (motyw 26). Liczby te wskazują, że co najmniej połowa subskrybowanego kapitału podstawowego TAP SGPS i TAP Air Portugal została utracona, a zatem obie spółki można uznać za przedsiębiorstwa znajdujące się w trudnej sytuacji zgodnie z pkt 20 lit. a) wytycznych R&R.
- (188) Zgodnie z pkt 21 wytycznych R&R nowo utworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do uzyskania pomocy na ratowanie. Beneficjent nie jest nowo utworzonym przedsiębiorstwem w rozumieniu wytycznych R&R, ponieważ został utworzony w 2003 r., a więc ponad trzy lata temu (zob. motyw 8).
- (189) Zgodnie z pkt 22 wytycznych R&R spółka należąca do większej grupy kapitałowej lub przejęta przez większą grupę kapitałową w normalnych warunkach nie kwalifikuje się do otrzymania pomocy na restrukturyzację, chyba że można wykazać, że trudności spółki mają charakter wewnętrzny i nie są wynikiem arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy oraz że te trudności są zbyt poważne, aby mogły zostać przezwyciężone przez samą grupę.
- (190) W drugiej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie (motywy 113–128) Komisja stwierdziła, że w momencie zgłoszenia pomocy na ratowanie w dniu 9 czerwca 2020 r. TAP SGPS należał do większej grupy kapitałowej. Z jednej strony nie było dowodów na arbitralny podział kosztów między TAP SGPS, AGW i Parpública, skutkujący sztucznym obciążeniem TAP SGPS przez spółki dominujące w odnośnym okresie. (Ponadto z motywów 19–22 niniejszej decyzji wynika, że trudności TAP SGPS nie wynikają z arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy i są charakterystyczne dla sektora transportu lotniczego i sektorów pokrewnych, w których działa ta spółka.) Z drugiej strony konsorcjum AGW, jako drugi co do wielkości akcjonariusz posiadający 45 % akcji TAP SGPS, było spółką z ograniczoną odpowiedzialnością kontrolowaną przez indywidualnych akcjonariuszy, Davida Neelemana, który kontrolował 50 %

akcji AGW za pośrednictwem DGN Corporation (40 %) i Global Azulair Projects, SGPS, SA (10 %) oraz Humberto Pedrosę, który posiadał 50 % akcji AGW za pośrednictwem spółki HPGB, SGPS, SA. Forma korporacyjna konsorcjum AGW jako taka była niezależna i niepowiązana z prywatnym majątkiem jego dwóch pośrednich akcjonariuszy i osób fizycznych, Neelemana i Pedrosy, którzy nie byli osobiście odpowiedzialni za zobowiązania konsorcjum AGW. W związku z tym ci dwaj pośredni prywatni akcjonariusze fizyczni nie mogli odpowiadać za trudności finansowe TAP SGPS swoim prywatnym majątkiem.

- (191) Jak stwierdziła Komisja w drugiej decyzji w sprawie pomocy na ratowanie (motyw 127), sprawujący wspólną kontrolę akcjonariusze inni niż Parpública (państwo) nie posiadali zdolności niezbędnych do zaspokojenia zapotrzebowania na płynność szacowanego na 1,2 mld EUR, koniecznego do zapewnienia ciągłości działania TAP SGPS przez okres sześciu miesięcy i do dalszego finansowania restrukturyzacji TAP SGPS (bez przyznania pomocy państwa).
- (192) W odniesieniu do TAP Air Portugal nie ma dowodów na to, że jego niepewne warunki finansowe wynikają z arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy lub jednostki gospodarczej. Dotyczy to zarówno okresu, kiedy TAP Air Portugal znajdował się pod ostateczną wspólną kontrolą Parpública (państwa), HPGB i DGN, jak i obecnej sytuacji, kiedy znajduje się pod wyłączną kontrolą państwa portugalskiego, w ramach tej samej jednostki gospodarczej, co jego siostrzana spółka TAP SGPS, która również posiada niekontrolujący udział mniejszościowy w TAP Air Portugal (motywy 11 i 12). Ustalenie zawarte w motywie 191 dotyczące braku zdolności byłych sprawujących wspólną kontrolę akcjonariuszy do zaspokojenia zapotrzebowania na płynność spółki (bez przyznania pomocy państwa) ma zastosowanie również do TAP Air Portugal, który jest i był w tej samej jednostce gospodarczej co TAP SGPS.
- (193) Po zmianie struktury kapitałowej TAP SGPS, będącej konsekwencją nabycia 22,5 % akcji TAP SGPS przez DGTF, TAP SGPS jest kontrolowany wyłącznie przez państwo [...] (zob. motywy 8, 11 i 12). W związku z tym TAP SGPS i TAP Air Portugal stanowią część jednostki gospodarczej (lub większej grupy kapitałowej), którą Komisja może uznać za niezależny ośrodek decyzyjny w obrębie państwa udzielającego zgłoszonej pomocy na restrukturyzację.
- (194) Komisja uważa zatem, że ani podmioty sprawujące wspólną kontrolę, ani w dalszej kolejności państwo jako jedyny akcjonariusz posiadający pakiet kontrolny nie były w stanie złagodzić w sposób zgodny z zasadami rynkowymi trudnej sytuacji ekonomicznej i finansowej TAP SGPS lub TAP Air Portugal. Interwencja finansowa państwa mająca na celu zaradzenie trudnościom spółek, czy to bezpośrednio za pośrednictwem DGTF, czy też za pośrednictwem Parpública, stanowiłaby pomoc państwa, chyba że została przeprowadzona samodzielnie lub wspólnie z podmiotami sprawującymi wspólną kontrolę na warunkach rynkowych. Parpública, jako podmiot sprawujący wspólną kontrolę, nie udzieliła i nie mogła udzielić wsparcia TAP SGPS na warunkach rynkowych, podobnie jak nie udzieliły wsparcia i nie mogły tego zrobić podmioty prywatne sprawujące wspólną kontrolę<sup>(56)</sup>. W związku z tym, biorąc pod uwagę wcześniejszą pozycję państwa jako akcjonariusza posiadającego 50 % akcji TAP SGPS [...] oraz kontrolę sprawowaną w późniejszym okresie, trudności TAP SGPS i TAP Air Portugal nie mogą być rozwiązywane przez grupę.
- (195) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zarówno TAP SGPS, jak i TAP Air Portugal (w tym ich kontrolowane spółki zależne) są przedsiębiorstwami znajdującymi się w trudnej sytuacji i kwalifikują się do pomocy na restrukturyzację.

#### 6.4.1. Pomoc ułatwia rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych

- (196) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE pomoc państwa, aby mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, musi ułatwiać rozwój niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych.
- (197) W tym względzie, aby wykazać, że pomoc na restrukturyzację ma na celu ułatwienie rozwoju takich działań lub regionów, państwo członkowskie przyznające taką pomoc musi wykazać, że pomoc ma na celu zapobieganie trudnościom społecznym lub zaradzenie niedoskonałości rynku. W szczególnym kontekście pomocy na restrukturyzację Komisja zauważa, że – jak stwierdzono w pkt 43 wytycznych R&R – w rzeczywistości opuszczanie rynku ma znaczenie dla szerszego procesu wzrostu produktywności, a zatem samo zapobieżenie opuszczeniu rynku przez przedsiębiorstwo nie stanowi wystarczającego uzasadnienia pomocy państwa. Wręcz przeciwnie, pomoc na ratowanie i restrukturyzację należy do najbardziej zakłócających rodzajów pomocy państwa, ponieważ zakłóca proces

<sup>(56)</sup> Stwierdzenie to jest z konieczności ograniczone do AGW jako narzędzia własności, ostatecznie, osób fizycznych, ponieważ badanie zasobów jednostek sprawujących wspólną kontrolę dotyczy zasobów tych jednostek, a nie zasobów prywatnych dostępnych osobom fizycznym, które nie ponoszą osobistej odpowiedzialności za akcje tych jednostek.

opuszczania rynku. Jednak w pewnych sytuacjach restrukturyzacja przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji może przyczynić się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, także poza samą działalnością prowadzoną przez beneficjenta. Dzieje się tak, gdy w przypadku braku takiej pomocy upadek beneficjenta prowadziłby do sytuacji obejmujących niedoskonałość rynku lub trudności społeczne, hamując rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, które zostałyby dotknięte takimi sytuacjami. Niewyczerpujący wykaz takich sytuacji znajduje się w pkt 44 wytycznych R&R.

- (198) Takie sytuacje mają miejsce między innymi wtedy, gdy pomoc pozwala uniknąć ryzyka przerwania świadczenia ważnej usługi, którą trudno jest zastąpić i w przypadku której konkurentom trudno byłoby zacząć ją świadczyć, lub gdy beneficjent odgrywa ważną rolę systemową w danym regionie lub sektorze, a opuszczenie go przez danego beneficjenta miałyby potencjalnie negatywne konsekwencje<sup>(57)</sup>. Gdy pomoc umożliwia beneficjentowi kontynuowanie działalności, pozwala ona tym samym zaradzić niedoskonałości rynku lub zapobiec trudnościom społecznym. W przypadku pomocy na restrukturyzację jest to jednak prawdą tylko wtedy, gdy pomoc umożliwia beneficjentowi samodzielnie konkurowanie na rynku, co można zapewnić tylko wtedy, gdy pomoc jest uwarunkowana wdrożeniem planu restrukturyzacji, który służy przywróceniu beneficjentowi długoterminowej rentowności.
- (199) W związku z tym Komisja oceni najpierw, czy pomoc ma na celu zaradzenie sytuacji obejmującej niedoskonałość rynku lub trudności społeczne (sekcja 6.4.1.1) oraz czy towarzyszy jej plan restrukturyzacji służący przywróceniu beneficjentowi długoterminowej rentowności (sekcja 6.4.1.2).

#### 6.4.1.1. Zapobieganie trudnościom społecznym lub zaradzenie niedoskonałości rynku przyczyniające się do rozwoju działalności gospodarczej

- (200) Wśród sytuacji, w których ratowanie przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji może przyczynić się do rozwoju działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, w pkt 44 lit. b) i c) wytycznych R&R wymieniono przypadki, w których pomoc ma na celu zapobieżenie ryzyku zahamowania wzrostu gospodarczego na skutek przerwania świadczenia ważnej usługi w wyniku opuszczenia rynku przez beneficjenta (pkt 44 lit. b) wytycznych R&R) lub na skutek upadku przedsiębiorstwa odgrywającego ważną rolę systemową w danym regionie lub sektorze (pkt 44 lit. c) wytycznych R&R).

#### *Pomoc pozwala uniknąć przerwania świadczenia ważnej usługi*

- (201) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że celem pomocy na restrukturyzację jest uniknięcie sytuacji, w której TAP SGPS, a w konsekwencji TAP Air Portugal, zakończy działalność ze względu na trudności, których doświadcza i które zostały znacznie pogłębione przez kryzys związany z COVID-19<sup>(58)</sup>. Ponieważ linia lotnicza musi zagwarantować sobie wystarczającą płynność, aby utrzymać koncesję, w świetle dostępnych zasobów oraz niedawnych i spodziewanych strat z działalności operacyjnej oczywiste jest, że TAP Air Portugal nie będzie w stanie wywiązać się ze swoich zobowiązań płatniczych i innych zobowiązań, a zatem będzie musiał ogłosić upadłość i zaprzestać działalności bez pomocy na restrukturyzację (tabela 1). Komisja stwierdziła, na podstawie informacji dostarczonych w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego, że rzeczywiście istnieje konkretne ryzyko natychmiastowego niewywiązania się przez beneficjenta ze swoich zobowiązań płatniczych, co doprowadziłoby do zakłócenia bieżącej działalności TAP Air Portugal w zakresie transportu lotniczego.
- (202) W tym względzie TAP Air Portugal świadczy wyjątkowe usługi połączeń ze swojego węzła lotniczego w Lizbonie, oferując regularne rozkłady lotów (motywy 15 i 16). Oprócz podstawowych usług transportu lotniczego świadczonych na rzecz społeczności portugalskojęzycznej, zarówno na poziomie krajowym, jak i za granicą, TAP Air Portugal zdecydowanie i w znacznym stopniu wspiera wzrost gospodarczy jednego z najważniejszych rodzajów działalności gospodarczej w Portugalii, jakim jest turystyka. Zwłaszcza ważny segment portugalskich przedsiębiorstw – mianowicie hotele, restauracje, wydarzenia społeczne i kulturalne, sklepy detaliczne i inne rodzaje działalności związanej z turystyką, szczególnie powszechne w największych regionach Lizbony i Porto oraz w Algarve – miałyby dalsze trudności z przetrwaniem kryzysu bez wsparcia ze strony działań TAP Air Portugal związanych z transportem podróży.
- (203) Jak wskazuje Portugalia, większość przedsiębiorstw, które mogą przetrwać kryzys związany z COVID-19 wyłącznie dzięki wsparciu rządu portugalskiego w postaci tymczasowego subsydiowania pracy oraz środków umożliwiających odroczenie należnych płatności, potrzebuje wzrostu ruchu turystycznego. Portugalskie biura podróży i przedstawiciele regionów, którzy przedstawili swoje uwagi, podkreślają, że są uzależnieni od usług TAP Air Portugal w obrębie części swojej działalności, a bez współpracy z TAP Air Portugal odnotowaliby znaczne straty w obrotach.

<sup>(57)</sup> Pkt 44 lit. b) i c) wytycznych R&R.

<sup>(58)</sup> Motyw 71 decyzji o wszczęciu postępowania.



- (204) Komisja uważa zatem, że w przypadku braku pomocy na restrukturyzację zapobiegającą zaprzestaniu działalności przez TAP Air Portugal, nie tylko podróźni, ale również środowisko przedsiębiorców turystycznych byłoby całkowicie uzależnione od tego, czy tani przewoźnicy wraz z przewoźnikami długodystansowymi koncentrujący się na połączeniach bezpośrednich wewnątrz Unii i z resztą świata do 92 miejsc przeznaczenia, które TAP Air Portugal oferował przed restrukturyzacją, byłoby w stanie i chcieliby wprowadzić takie same usługi pod względem częstotliwości i zakresu geograficznego, w szczególności z Ameryką Północną, Ameryką Łacińską i Afryką (motyw 15). Strony trzecie – w szczególności partnerzy biznesowi, tacy jak biura podróży, organizatorzy turystyki, duże grupy hotelowe, agencje sprzedaży biletów i dostawcy, a także krajowe i zagraniczne organy rządowe, w tym organy promujące turystykę oraz wymianę handlową lub kulturalną – potwierdziły ustalenia Komisji zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania i zgodziły się z tym, że opuszczenie rynku przez TAP Air Portugal wiązałoby się z ryzykiem utraty tych połączeń (motyw 100).
- (205) Aby zastąpić rolę TAP Air Portugal, konkurenci musieliby zbudować i ustanowić sieć miejsc przeznaczenia, co zajęłoby dużo czasu i mogłoby nie zostać w ogóle osiągnięte przy takiej samej częstotliwości i zakresie geograficznym usług. W tym względzie Komisja zauważa, że celem pomocy na restrukturyzację jest uniknięcie sytuacji, w której TAP Air Portugal zakończy działalność ze względu na trudności, których doświadcza i które zostały znacznie pogłębiane przez kryzys związany z COVID-19.
- (206) Określone trasy wchodzące w skład siatki połączeń TAP Air Portugal w 2019 r. przed pandemią są obecnie ograniczone ze względu na ograniczenia w przemieszczaniu się wprowadzone ze względów zdrowotnych w celu ograniczenia rozprzestrzeniania się wirusa przez władze portugalskie. Prognozy IATA dotyczące ożywienia ruchu, o których mowa w decyzji o wszczęciu postępowania i których żadna ze stron nie kwestionowała, wskazują jednak na ożywienie popytu wcześniej niż w 2025 r. (motyw 223). W takiej sytuacji, w przewidywalnym scenariuszu popytu na usługi transportu lotniczego i połączenia transportowe w Portugalii, siatka połączeń TAP Air Portugal – lub równie gęsta siatka – byłaby kluczowa, tak jak przed pandemią, dla zaspokojenia przyszłego popytu, w szczególności na wszystkich lub niektórych trasach, na których TAP Air Portugal był jedynym przewoźnikiem obsługującym [...] z [...] tras w sezonie letnim i [...] z [...] tras w sezonie zimowym (motywy 15 i 16).
- (207) Jeżeli chodzi o hipotetyczną siatkę połączeń zastępującą siatkę połączeń TAP Air Portugal, jest bardzo mało prawdopodobne, aby istniejący znani przewoźnicy wraz z tanimi przewoźnikami byli skłonni i zdolni do zbudowania w rozsądnym terminie wymaganej siatki połączeń, w szczególności do państw portugalskojęzycznych, aby przejąć rolę TAP Air Portugal w łączeniu Portugalii z resztą świata. W istocie żaden z dwóch przewoźników lotniczych, którzy interweniowali, nie uzasadnił należycie chęci i zdolności do stworzenia podobnej krajowej sieci transportowej ani planów rozwinięcia podobnej jakości sieci połączeń, a jedynie w sposób ogólny odnieśli się oni do innych linii lotniczych niebiorących udziału w postępowaniu, które ich zdaniem mogłyby częściowo zastąpić siatkę połączeń TAP Air Portugal. Podobnie, chociaż przedstawione badania wskazują na wzrost i konkurencję ze strony tanich przewoźników (motyw 105), nie wyjaśniono w nich, a tym bardziej nie wykazano, że usługi i siatka połączeń TAP Air Portugal mogłyby zostać z niemal całkowitą pewnością odwzorowane lub zastąpione przez jednego przewoźnika lub określone zestawienie przewoźników. Wręcz przeciwnie, jak stwierdzono w motywach 100 i 132, wiele stron trzecich, które się na nich powołują, wyraziło obawy dotyczące ewentualnej utraty usług TAP Air Portugal. Informacje przekazane w trakcie formalnego postępowania wyjaśniającego potwierdzają zatem ustalenia Komisji, że rzeczywistość istnieje konkretne ryzyko natychmiastowego niewywiązania się przez beneficjenta ze swoich zobowiązań płatniczych, co prowadzi do ryzyka zakłócenia działalności gospodarczej w zakresie usług transportu lotniczego świadczonych przez TAP Air Portugal.
- (208) W związku z tym upadek beneficjenta wiązałby się z ryzykiem przerwania świadczenia ważnej usługi transportowej zapewniającej połączenia transportowe i sieć międzynarodową oraz ogólnokrajową – łączącej kontynentalną część Portugalii i jej wyspy, jak również portugalskojęzyczną społeczność za granicą – którą trudno jest zastąpić innym dostawcom, jak określono w pkt 44 lit. b) wytycznych R&R.

*Pomoc wspiera przedsiębiorstwo odgrywające rolę systemową*

- (209) Pomoc ma również na celu zapobieżenie ryzyku opuszczenia rynku przez przedsiębiorstwo, które świadczy ważną usługę, odgrywające rolę systemową w Portugalii w rozumieniu pkt 44 lit. c) wytycznych R&R.

- (210) W związku z tym Komisja uważa, że beneficjent niewątpliwie odgrywa kluczową rolę w gospodarce portugalskiej<sup>(59)</sup>, nie tylko w zakresie rozwoju turystyki i połączeń transportowych z państwami portugalskojęzycznymi, ale także pod względem zatrudnienia. Po pierwsze, beneficjent odgrywa ważną rolę systemową dla całego terytorium Portugalii, ponieważ wspiera wzrost portugalskiej turystyki, jednego z najważniejszych sektorów państwa członkowskiego, który w 2018 r. odpowiadał za 14,6 % produktu krajowego brutto („PKB”) Portugalii. Sektor ten miał pierwszorzędne znaczenie dla portugalskiego ożywienia gospodarczego po kryzysie finansowym i zadłużeniowym, który nastąpił po kryzysie z 2008 r. Udział turystyki w PKB Portugalii wynosi około 19 mld EUR, co stanowi 8,7 % PKB w 2019 r. Nic nie wskazuje na to, aby ożywienie gospodarcze po pandemii miało znacząco wpłynąć na skład PKB Portugalii i udział turystyki w tym PKB. Po drugie, TAP SGPS zatrudnia około 10 000 pracowników (w 2019 r.), co czyni go jednym z największych pracodawców w kraju, i zapewnia ponad 110 000 pośrednich miejsc pracy. Dane te pokazują, że ewentualna niewypłacalność TAP SGPS w przypadku braku pomocy na restrukturyzację miałyby znaczący negatywny efekt mnożnikowy dla całej portugalskiej gospodarki.

*Przegląd argumentów poruszonych w uwagach i wnioskach stron trzecich*

- (211) Ryanair zakwestionował wstępne ustalenia Komisji zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania. Po pierwsze, Ryanair twierdzi, że nie ma dowodów na istnienie ryzyka przerwania świadczenia ważnej usługi, którą trudno jest zastąpić. Według Ryanair konkurenci, którzy wchodzi na rynek, mogliby zastąpić usługi TAP Air Portugal. Dokładniej rzecz ujmując, Ryanair twierdzi, że po pierwsze, mógłby z łatwością zastąpić TAP Air Portugal na lotach krótkodystansowych, podczas gdy na lotach długodystansowych jest wystarczająco dużo konkurentów latających z Lizbony, którzy mogliby przejąć zdolności przewozowe TAP Air Portugal. Po drugie, Ryanair twierdzi, że TAP Air Portugal nie jest przedsiębiorstwem o znaczeniu systemowym, a nawet zakładając, że tak jest, decyzja o wszczęciu postępowania nie wyjaśnia, czy ograniczenie działalności TAP SGPS oraz wstrzymanie działalności niemającej znaczenia systemowego lub przynoszącej straty nie mogłoby pozwolić na zachowanie działalności o znaczeniu systemowym.
- (212) Argumenty Ryanair zostały w dużej mierze obalone – po pierwsze, oświadczeniami innych stron trzecich, a po drugie, informacjami przedstawionymi przez Portugalię (motywy 138–141).
- (213) Strony trzecie zdecydowanie poparły wstępne ustalenia Komisji zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania. Spośród 39 odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania 36 stron wyraziło swoje poparcie dla opinii Komisji w sprawie znaczenia TAP Air Portugal jako najważniejszego dostawcy połączeń transportowych między Portugalią a pozostałymi państwami portugalskojęzycznymi (w szczególności Brazylią, Angolą, Mozambikiem i São Tomé), a także połączenia całej Europy z Portugalią, a poprzez węzeł w Lizbonie – ze wspomnianymi państwami. Wszystkie zainteresowane strony poza dwoma bezpośrednimi konkurentami popierają plany pomocy na restrukturyzację TAP SGPS i potwierdzają ważną rolę, jaką odgrywa TAP Air Portugal, w szczególności, dla gospodarki Portugalii.
- (214) Na podstawie posiadanych informacji Komisja stwierdza również, że o ile niektóre z tras TAP Air Portugal mogłyby być atrakcyjne dla konkurenta w przypadku samodzielnego świadczenia usług, nic nie wskazuje na to, że jakikolwiek konkurent mógłby przejąć całość usług TAP SGPS. Opuszczenie rynku przez TAP SGPS mogłoby zatem spowodować poważne trudności społeczne dla jego klientów, pracowników i dostawców.
- (215) Komisja zauważa w szczególności, że w przeciwieństwie do swoich konkurentów TAP Air Portugal jest obecnie głównym dostawcą połączeń transportowych dla pasażerów podróżujących do i z państw portugalskojęzycznych. Jak już wspomniano (sekcja 4.2), spółka ta odgrywa kluczową rolę w połączeniach transportowych między Portugalią i całą Europą a Brazylią, Angolą, Mozambikiem i São Tomé. Chociaż usługi TAP Air Portugal mogłyby teoretycznie zostać zastąpione przez kilku operatorów w okresie objętym planem restrukturyzacji, takie zastąpienie mogłoby być tylko częściowe i wiązałoby się ze znacznym pogorszeniem usług, zwłaszcza dla klientów mających siedzibę w Portugalii. W międzyczasie w ramach ograniczenia działalności TAP Air Portugal, którego domaga się Ryanair, nie uwzględniono negatywnych skutków ubocznych na innych rynkach w postaci zmniejszenia, między innymi, znacznej liczby połączeń wewnątrzunijnych w modelu węzła TAP Air Portugal, polegającym również na trasach międzykontynentalnych, które można by nieodwracalnie zakłócić w perspektywie średniookresowej<sup>(60)</sup>.

<sup>(59)</sup> Zgodnie ze zgłoszeniem w 2019 r. TAP SGPS wniósł 3,3 mld EUR do portugalskiego PKB (co stanowi 1,2 % całkowitego PKB państwa) oraz 300 mln EUR w postaci podatków bezpośrednich i składek na ubezpieczenia społeczne. Wkład TAP SGPS w portugalski wywóz towarów wynosi blisko 2,6 mld EUR, podczas gdy wartość usług i towarów zakupionych przez TAP SGPS od ponad 1 000 dostawców krajowych wynosi blisko 1,3 mld EUR.

<sup>(60)</sup> W tym względzie ocena Komisji dotycząca wpływu na rentowność środka na rzecz konkurencji polegającego na przeniesieniu 18 przedziałów czasu na start lub lądowanie oznacza ograniczenie i umożliwia otwarcie trzech tras obejmujących trzy rotacje w ramach połączeń między punktami wewnątrz Unii. Skutkiem tego jest obniżenie o [...] % stopy zwrotu z zaangażowanego kapitału TAP Air Portugal oraz [...] stosunku kapitału obcego do kapitału własnego (tabela 3). Z oceny wynika zatem, że szersze i bardziej znaczące ograniczenie tras przynoszących zyski w ramach lotów wewnątrzunijnych, które wnoszą wkład w loty międzykontynentalne, mogłoby pogorszyć zdolność do utrzymania pozycji na rynku bez dostępu do finansowania rynkowego, co wymagałoby większej pomocy do końca okresu restrukturyzacji.

- (216) Pozostałe największe linie lotnicze w Portugalii (Ryanair, easyJet) zapewniają połączenia transportowe wyłącznie między Portugaliją a innymi państwami członkowskimi Unii, a ich model biznesowy nie obejmuje długodystansowych lotów międzykontynentalnych. Inni główni unijni przewoźnicy lotniczy oferujący połączenia międzykontynentalne z Lizbony stosują model typu „hub and spoke”. Oznacza to, że zamiast oferować bezpośrednie loty do zamorskich miejsc przeznaczenia z portu lotniczego w Lizbonie, przewoźnicy ci transportują pasażerów z Portugalii do swoich węzłów w innych państwach członkowskich, takich jak Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt czy Monachium, a następnie przewożą ich do takich miejsc przeznaczenia. To z kolei znacznie wydłużyłoby całkowity czas trwania lotów z Portugalii do zachodnich lub południowych miejsc przeznaczenia.
- (217) Dlatego też beneficjenta, zarówno jako pracodawcę, jak i centralny element łańcucha gospodarczego dla wielu innych portugalskich przedsiębiorstw, można uznać za przedsiębiorstwo odgrywające rolę systemową zgodnie z pkt 44 lit. c) wytycznych R&R.
- (218) W świetle powyższego Komisja stwierdza zatem, że pomoc przyczynia się do rozwoju działalności gospodarczej w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego łączących Portugaliją, ponieważ pozwala na utrzymanie ważnej usługi, która w perspektywie krótko- lub średnioterminowej mogłaby nie zostać zastąpiona w całości lub w podobnym zakresie i bez trudności społecznych przez konkurentów, co miałoby potencjalnie negatywne skutki dla całej gospodarki Portugalii w następstwie obecnego kryzysu spowodowanego pandemią COVID-19 (pkt 44 lit. b) i c) wytycznych R&R).

#### 6.4.1.2. Plan restrukturyzacji i przywrócenie długoterminowej rentowności przyczyniające się do rozwoju działalności gospodarczej lub obszaru

- (219) Ponadto, zgodnie z pkt 46 wytycznych R&R, przyznanie pomocy na restrukturyzację musi być uwarunkowane wdrożeniem planu restrukturyzacji, który przywróci rentowność beneficjenta. Usunięcie przyczyn, które doprowadziły do trudności beneficjenta, poprzez ułatwienie mu przywrócenia długoterminowej rentowności, jest warunkiem koniecznym, aby pomoc na restrukturyzację służyła rozwojowi działalności gospodarczej (działań gospodarczych) i obszarów, na których beneficjent prowadzi działalność. Pomoc na restrukturyzację stanowi wsparcie w kontekście szeroko zakrojonego planu restrukturyzacji obejmującego cały obszar działalności TAP SGPS i TAP Air Portugal.
- (220) Zgodnie z pkt 45–48 wytycznych R&R pomoc na restrukturyzację powinna być udzielana wyłącznie w celu wsparcia realistycznego, spójnego i dalekosiężnego planu restrukturyzacji, którego środki muszą mieć na celu przywrócenie długoterminowej rentowności w rozsądnych ramach czasowych, wykluczając wszelką dalszą pomoc poza tą, która służy wsparciu planu restrukturyzacji beneficjenta. W planie restrukturyzacji należy wyjaśnić, jak proponowane środki restrukturyzacyjne pomogą rozwiązać zasadnicze problemy beneficjenta.
- (221) Wyniki restrukturyzacji należy wykazać w różnych scenariuszach, w szczególności poprzez określenie parametrów wydajności i głównych przewidywalnych czynników ryzyka. Przywrócenie rentowności beneficjenta musi skutkować odpowiednim zwrotem z zainwestowanego kapitału po pokryciu kosztów, bez uzależnienia od optymistycznych założeń dotyczących takich czynników, jak zmiany cen lub popytu. Długoterminową rentowność osiąga się, gdy przedsiębiorstwo jest w stanie zapewnić odpowiedni przewidywany zwrot z kapitału po pokryciu wszystkich swoich kosztów, w tym amortyzacji i kosztów finansowych, a także jest w stanie samodzielnie konkurować na rynku.
- (222) W niniejszej sekcji Komisja oceni najpierw wiarygodność założeń leżących u podstaw planu restrukturyzacji beneficjenta, a następnie dowody na przywrócenie rentowności beneficjenta po zakończeniu realizacji planu restrukturyzacji.

*Ocena założeń leżących u podstaw prognoz finansowych*

- (223) Jeżeli chodzi o wiarygodność założeń leżących u podstaw prognoz przychodów, Komisja zauważa, że prognozy beneficjenta dotyczące ożywienia ruchu lotniczego są bardziej ostrożne niż podstawowe prognozy IATA. Podczas gdy IATA przewiduje, że liczba pasażerów w 2025 r. wyniesie 109 % liczby pasażerów w 2019 r., beneficjent zakłada, że tylko [...] % pasażerów z 2019 r. będzie latać w 2025 r., czyli w momencie zakończenia realizacji planu restrukturyzacji (motyw 51). Ponadto beneficjent zakłada nieco niższy zysk w 2025 r. ([...] eurocentów) w porównaniu z 2019 r. ([...] eurocentów), natomiast współczynnik obciążenia w 2025 r. ma być o [...] punktów procentowych wyższy niż w 2019 r. ([...] % w porównaniu z [...] %). Oprócz tego przychody beneficjenta na ASK są niższe w 2025 r. niż w 2019 r. ([...] eurocentów w porównaniu z [...] eurocentów), co wskazuje, że beneficjent był już w stanie osiągnąć podobne cele w zakresie przychodów na ASK bezpośrednio przed rozpoczęciem okresu restrukturyzacji. Ponieważ prognozy beneficjenta dotyczące ruchu są bardziej ostrożne niż prognozy IATA, a kluczowe wskaźniki skuteczności działania związane z przychodami są zgodne z wartościami historycznymi beneficjenta w 2019 r., Komisja uważa prognozy przychodów beneficjenta za rozsądne.
- (224) Jeżeli chodzi o prognozy kosztów, Komisja zauważa, że przywrócenie rentowności beneficjenta zależy od obniżenia kosztów, zwłaszcza paliwa i pracy, jak opisano w sekcji 2.4.3. Co się tyczy paliwa, w prognozach uwzględniono eksploatację nowszych, bardziej paliwooszczędnych statków powietrznych i wzięto pod uwagę rynkowe oczekiwania dotyczące cen paliwa, uzyskanych z bazy danych Bloomberg. Ponieważ harmonogramy dostaw nowych statków powietrznych zostały już wynegocjowane z dostawcami, zużycie paliwa przez takie statki powietrzne stanowi obiektywne i weryfikowalne dane, podobnie jak oczekiwania dotyczące cen paliwa; Komisja uznaje zatem prognozy dotyczące kosztów paliwa za wiarygodne.
- (225) Jeżeli chodzi o prognozy dotyczące kosztów pracy, Komisja zauważa, że beneficjent podpisał już porozumienia ze wszystkimi związkami zawodowymi do 2024 r. („porozumienia nadzwyczajne”), które mają zastosowanie do wszystkich pracowników. W porozumieniach nadzwyczajnych przewidziano obniżenie wynagrodzeń, zamrożenie automatycznych podwyżek wynagrodzeń i poprawę wydajności. Ponadto beneficjent uzyskał już redukcję 1 200 ekwiwalentów pełnego czasu pracy poprzez nieprzedłużanie umów o pracę na czas określony i rozpoczął proces mający na celu redukcję dodatkowych 2 000 ekwiwalentów pełnego czasu pracy zarówno poprzez dobrowolne środki, jak i zwolnienia. Beneficjent rozpoczął także przygotowania do negocjacji nowych układów zbiorowych pracy, które zastąpią porozumienia nadzwyczajne, i uzyskał już zobowiązanie kilku związków zawodowych do realizacji celów planu restrukturyzacji w zakresie kosztów na 2025 r. Ogólnie rzecz biorąc, uwzględniając to, że beneficjentowi udało się już wynegocjować większość założeń leżących u podstaw prognoz dotyczących kosztów pracy, Komisja uznaje te prognozy za wiarygodne.
- (226) Komisja uważa, że do wiarygodności prognoz finansowych przyczyniają się również następujące elementy. Po pierwsze, beneficjent określił już wiele środków mających na celu obniżenie kosztów innych niż koszty pracy i paliwa oraz rozpoczął ich wdrażanie (motyw 35). Po drugie, w prognozach finansowych nie uwzględniono [...] mln EUR (z [...] mln EUR) wzrostu przychodów, który przewidział beneficjent (sekcja 2.4.1.4), co tworzy dodatkowy bufor bezpieczeństwa. Po trzecie, w planie restrukturyzacji skoncentrowano się na działalności lotniczej i przewidziano sprzedaż lub zamknięcie działalności dodatkowej, takiej jak M&E Brasil, która w przeszłości przynosiła straty i przyczyniła się do trudności beneficjenta (sekcja 2.4.1.1).
- (227) Aby ocenić ogólną zasadność prognoz finansowych beneficjenta, Komisja porównała oczekiwaną marżę EBIT beneficjenta (tj. EBIT podzielony przez przychody) w 2025 r. z marżą EBIT w próbie równorzędnych przedsiębiorstw, dla których dostępne są prognozy analityków giełdowych na ten sam rok <sup>(61)</sup>. Średnia marża EBIT w tej próbie wynosi 13,1 %, podczas gdy oczekiwana marża beneficjenta wynosi [...] %. Dlatego Komisja uważa, że prognozy dotyczące rentowności beneficjenta w 2025 r. są zgodne z prognozami przeciętnego równorzędnego przedsiębiorstwa, co dodatkowo wskazuje na wiarygodność założeń leżących u podstaw planu restrukturyzacji.

*Ocena przywrócenia rentowności beneficjenta*

- (228) Po ustaleniu wiarygodności założeń leżących u podstaw prognoz finansowych Komisja oceni teraz, czy na podstawie tych prognoz beneficjent jest w stanie powrócić do rentowności do końca 2025 r., czyli do zakończenia realizacji planu restrukturyzacji. Dokładniej rzecz ujmując, Komisja sprawdzi, czy w 2025 r. beneficjent spodziewa się uzyskać wystarczającą stopę zwrotu z działalności i czy będzie w stanie samodzielnie konkurować.

<sup>(61)</sup> Próba obejmuje: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean i Finnair, Ryanair, EasyJet oraz Wizz Air.

- (229) Jeżeli chodzi o zdolność beneficjenta do generowania wystarczającego zwrotu z działalności w 2025 r., zwyczajowe podejście polega na porównaniu zwrotu z zaangażowanego kapitału (ROCE)<sup>(62)</sup> w 2025 r. ze średnim ważonym kosztem kapitału (WACC). Jeżeli pierwsza z tych wartości jest większa od drugiej, oznacza to, że działalność przedsiębiorstwa pozwala wygenerować zyski wystarczające do pokrycia kosztu kapitału, co świadczy o rentowności przedsiębiorstwa.
- (230) Według Portugalii przewiduje się, że ROCE beneficjenta, którego obliczenie opiera się na prognozach finansowych uznanych przez Komisję za wiarygodne w motywach 223–227, wyniesie [...] % w 2025 r. (motyw 48). Wartość ta jest stosunkiem EBIT przed opodatkowaniem do kapitału zaangażowanego w 2025 r. Ponieważ jednak test rentowności polega na porównaniu ROCE z WACC, który jest stopą zwrotu po opodatkowaniu, Komisja uważa, że bardziej odpowiednie jest obliczenie ROCE przy użyciu EBIT po opodatkowaniu. Ponadto, w celu wyrównania rocznych wahań zmiennych bilansowych, Komisja uważa także za rozsądne zastosowanie średniego kapitału zaangażowanego w 2024 r. i 2025 r. zamiast kapitału zaangażowanego w 2025 r. jako mianownika ROCE w 2025 r. Dzięki tym dwóm zmianom Komisja uzyskuje ROCE w wysokości [...] %.
- (231) Wartość ROCE wynosząca [...] % jest wyższa niż WACC beneficjenta wynoszący [...] %. Taki WACC, zgodnie ze standardową metodyką, składa się ze średniej ważonej kosztu kapitału własnego ([...] %) i kosztu długu ([...] %) beneficjenta, z wagami równymi docelowemu stosunkowi długu do długu plus kapitału własnego ([...] %). Te składniki WACC są odpowiednio uzasadnione na podstawie danych rynkowych i informacji finansowych dotyczących innych przedsiębiorstw równorzędnych względem beneficjenta, które to informacje uzyskano z Capital IQ i Reuters (przypis 61). W szczególności przy obliczaniu kosztu kapitału własnego zakłada się stopę wolną od ryzyka w wysokości [...] %, która jest znacznie wyższa od obecnych ujemnych stóp zwrotu z niemieckich dziesięcioletnich obligacji skarbowych, premię z tytułu ryzyka cen akcji w wysokości 4,72 % oraz premię z tytułu ryzyka kraju w wysokości 1,95 %, które są zgodne z publicznie dostępnymi punktami odniesienia<sup>(63)</sup>, a także współczynnik beta w wysokości [...] %<sup>(64)</sup>. Taki współczynnik beta to średnia wartość współczynnika beta akcji przedsiębiorstw równorzędnych względem beneficjenta, podana w przypisie 61, skorygowana w celu odzwierciedlenia różnic w stosunkach kapitału obcego do kapitału własnego i stawkach podatkowych, zgodnie ze standardowym równaniem Hamady. Koszt kapitału własnego obejmuje także premię z tytułu ryzyka wynikającego z niewielkiej wielkości w wysokości 1,75 %, obliczoną przez Duff & Phelps. Jeżeli chodzi o koszt długu, jest on średnią bieżącej stopy zwrotu z długu beneficjenta pozostającego do spłaty ([...] % przed opodatkowaniem, [...] % po opodatkowaniu), co stanowi ostrożne założenie, ponieważ oczekuje się, że zadłużenie i wskaźniki zdolności kredytowej beneficjenta poprawią się w okresie planowania. Dlatego Komisja uważa, że beneficjent będzie w stanie powrócić do rentowności w 2025 r., biorąc pod uwagę uzasadnione oczekiwanie, że jego ROCE w 2025 r. będzie wyższy niż WACC.
- (232) Komisja zauważa również, że oczekiwany ROCE w 2025 r. jest wyższy niż mediana ROCE w 2019 r. ([...] %) równorzędnych linii lotniczych wymienionych w przypisie 61. Jest to kolejny wskaźnik świadczący o przywróceniu rentowności beneficjenta, ponieważ w 2019 r. te linie lotnicze były w stanie samodzielnie konkurować na rynku.
- (233) Przywrócenie rentowności beneficjenta potwierdza alternatywne podejście, a mianowicie porównanie stopy zwrotu z kapitału własnego (ROE) z kosztem kapitału własnego. W ramach takiego podejścia nacisk kładzie się na zyski przypadające akcjonariuszom, podczas gdy podejście przedstawione w motywie 230 obejmuje zależność od zysków generowanych przez działalność przedsiębiorstwa. Z punktu widzenia akcjonariuszy spółka jest rentowna, jeżeli generuje ROE wyższą od kosztu kapitału własnego. Komisja zauważa, że tak jest w przypadku beneficjenta w 2025 r., ponieważ oczekiwana ROE wynosi [...] %, a koszt kapitału własnego [...] %.
- (234) Aby zapewnić solidność oceny przywrócenia rentowności, Komisja rozważyła alternatywne podejście do obliczania WACC i kosztu kapitału własnego. Podejście to polega na zastosowaniu oczekiwanego stosunku długu do kapitału własnego beneficjenta w 2025 r. ([...]) zamiast stosunku długu do kapitału własnego równorzędnych przedsiębiorstw (1,5), w celu dostosowania współczynnika beta akcji równorzędnych przedsiębiorstw do różnic w dźwigni finansowej oraz obliczenia wag długu i kapitału własnego we wzorze WACC. W wyniku tego założenia koszt kapitału własnego wzrasta z [...] % do [...] %, odzwierciedlając wyższą dźwignię finansową, a tym samym ryzyko związane z kapitałem własnym beneficjenta w porównaniu z równorzędnymi przedsiębiorstwami. Ponadto WACC zmienia się z [...] % na [...] %, co wynika z równoważących się skutków wyższego kosztu kapitału własnego i mniejszej wagi kapitału własnego w strukturze kapitałowej beneficjenta. Ogólnie rzecz ujmując, biorąc pod uwagę, że oczekiwany ROCE (ROE) w 2025 r. wynosi [...] % ([...] %), Komisja stwierdza, że wynik testów dotyczących przywrócenia rentowności jest pomyślny nawet przy takim alternatywnym podejściu do obliczania WACC i kosztu kapitału własnego.

<sup>(62)</sup> ROCE w roku t definiuje się jako EBIT po opodatkowaniu w roku t podzielony przez średni kapitał zaangażowany w roku t i t-1.

<sup>(63)</sup> Premia z tytułu ryzyka cen akcji oraz premia z tytułu ryzyka kraju dostępne na stronie internetowej prof. Damodarana ([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> Koszt kapitału własnego oblicza się jako sumę stopy wolnej od ryzyka, premii z tytułu ryzyka kraju, premii z tytułu ryzyka wynikającego z niewielkiej wielkości oraz iloczynu współczynnika beta i premii z tytułu ryzyka cen akcji.

- (235) Jeżeli chodzi o zdolność beneficjenta do samodzielnego konkurowania pod koniec 2025 r., czyli po zakończeniu realizacji planu restrukturyzacji, Komisja oczekuje, że beneficjent odzyska pełny dostęp do rynków kapitałowych bez współfinansowania publicznego do 2025 r., czyli trzy lata po ostatnim wsparciu kapitałowym. Podstawę tego oczekiwania stanowią następujące argumenty. Po pierwsze, prognozy finansowe wskazują na rosnący dochód netto w okresie planowania, co przyczyni się do osiągnięcia dodatniego poziomu kapitału własnego w wysokości [...] mln EUR w 2025 r. Wartość ta jest wyższa niż wysokość kapitału własnego TAP Air Portugal w 2019 r. [...] mln EUR), kiedy beneficjent był w stanie pozyskać [...] mln EUR długoterminowego finansowania na warunkach rynkowych (motyw 23) <sup>(65)</sup>. Po drugie, beneficjent oczekuje, że stosunek długu netto do EBITDA wyniesie [...]. Taki wskaźnik jest [...] od progu 3,5, będącego górnym progiem zgodnym z ratingiem na poziomie inwestycyjnym, a tym samym zapewniającym łatwiejszy dostęp do rynków kapitałowych zgodnie z praktyką rynkową. Z tych powodów Komisja uważa, że do 2025 r. beneficjent będzie w stanie samodzielnie konkurować bez dalszej pomocy na ratowanie lub restrukturyzację.
- (236) Jako kolejny dowód zdolności beneficjenta do uzyskania dostępu do rynków kapitałowych bez wsparcia ze strony państwa, a tym samym do samodzielnego konkurowania w przyszłości, Komisja zauważa obiecująco, że beneficjent zabezpieczył już umowy leasingu statków powietrznych na kwotę [...] mln EUR i wynegocjował już pożyczkę częściowo nieobjętą gwarancją państwową z [...], który zadeklarował, że jest bardzo pewny pozytywnego zamknięcia się przyszłych potrzeb finansowych w kwocie [...] EUR, w przypadku konieczności zwiększenia płynności. Oba te elementy już teraz świadczą o zdolności beneficjenta do przywrócenia pełnego dostępu do rynków kapitałowych i stanowią sygnał zaufania rynku w kwestii jego powrotu do rentowności po wdrożeniu pomocy na restrukturyzację.
- (237) Oprócz scenariusza bazowego Portugalia przedstawiła analizę wrażliwości i rozważyła różne niekorzystne scenariusze (motywy 52 i 53). Pierwsza z tych analiz polega na aktualizacji prognoz finansowych w stosunku do zgłoszonego planu z czerwca 2021 r., uwzględniając poprawę prognoz dotyczących ruchu lotniczego, ale także wzrost cen paliwa i oczekiwania co do wzrostu inflacji. Niekorzystne scenariusze opierają się na zgłoszonym planie z czerwca 2021 r. i polegają na symulacji skutków wyższych cen paliwa ([...] % wzrostu), niższych zysków ([...] % spadku) oraz ich połączenia. Komisja uważa te analizy wrażliwości i niekorzystne scenariusze za uzasadnione, ponieważ służą one symulacji skutków niekorzystnych zmian kluczowych elementów rentowności linii lotniczych.
- (238) Komisja zauważa, że chociaż te niekorzystne scenariusze mają negatywny wpływ na rentowność i zdolność kredytową beneficjenta, nie zagrażają one przywróceniu jego rentowności do 2025 r. W scenariuszu z [...] % wyższą ceną paliwa i [...] % niższymi zyskami (motyw 52) beneficjent wygenerowałby dodatni EBIT [...] i osiągnąłby EBIT w wysokości [...] mln EUR [...], zamiast [...] mln EUR. W scenariuszu niekorzystnym ze zaktualizowanymi prognozami finansowymi (motyw 53) ROCE w 2025 r. [...], podczas gdy ROE zmniejsza się z [...] % do [...] %. Wskaźniki te nadal wskazują na znaczną rentowność i są wyższe niż progi rentowności, nawet przy założeniu najbardziej ostrożnej konfiguracji WACC ([...] %) i kosztu kapitału własnego ([...] %). Jeżeli chodzi o zdolność beneficjenta do uzyskania dostępu do rynków kapitałowych i samodzielnego konkurowania w 2025 r., nie byłaby ona zagrożona, ponieważ wysokość kapitału własnego byłaby nadal dodatnia ([...] mln EUR), a stosunek długu netto do EBITA nie przekroczyłby [...], osiągając wartość [...].

#### *Wnioski dotyczące ułatwiania rozwoju działań gospodarczych i regionów gospodarczych*

- (239) Podsumowując, Komisja uważa, że plan restrukturyzacji beneficjenta jest realistyczny, spójny i wiarygodny. Jako taki jest on odpowiedni, aby beneficjent powrócił do długoterminowej rentowności bez konieczności korzystania z dalszej pomocy państwa w rozsądnym okresie czasu. Dlatego też pomoc na restrukturyzację spełnia wymogi określone w pkt 44 lit. b) i c) oraz 46 wytycznych R&R, przyczyniając się tym samym do rozwoju działalności gospodarczej w zakresie usług transportu lotniczego łączących Portugalię zgodnie z wymogami art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE.

#### *6.4.2. Pozytywne skutki pomocy dla regionów gospodarczych przeważają nad negatywnymi skutkami dotyczącymi konkurencji i wymiany handlowej*

- (240) Aby ocenić, czy pomoc nie wywiera nadmiernego wpływu na konkurencję i warunki wymiany handlowej, należy zbadać konieczność, odpowiedniość i proporcjonalność pomocy oraz zapewnić przejrzystość. Należy także zbadać skutki pomocy dotyczące konkurencji i wymiany handlowej oraz porównać pozytywne skutki pomocy pod względem rozwoju działań gospodarczych i regionów gospodarczych, a także inne pozytywne skutki, w kontekście których pomoc ma stanowić wsparcie, z jej negatywnymi skutkami na rynku wewnętrznym.

<sup>(65)</sup> Źródło: sprawozdanie roczne TAP Air Portugal z 2019 r., s. 53.

#### 6.4.2.1. Konieczność

- (241) Zgodnie z pkt 53 wytycznych R&R państwa członkowskie, które zamierzają przyznać pomoc na restrukturyzację, muszą przedstawić porównanie z wiarygodnym scenariuszem alternatywnym nieobejmującym pomocy państwa, wykazując, że rozwój działań gospodarczych lub regionów gospodarczych objętych pomocą, o którym mowa w sekcji 3.1.1 wytycznych R&R, nie zostanie osiągnięty lub zostanie osiągnięty w mniejszym stopniu.
- (242) Celem pomocy na restrukturyzację jest uniknięcie zniknięcia z rynku TAP SGPS, a tym samym uniknięcie sytuacji niedoskonałości rynku i trudności społecznych, które zahamowałyby rozwój usług transportu lotniczego łączących Portugalię. Cel ten jest realizowany przez wdrożenie planu restrukturyzacji, częściowo finansowanego z pomocy na restrukturyzację. Z planu restrukturyzacji wynika, że w celu rozwiązania problemów finansowych beneficjenta należy zająć się zarówno kwestią płynności, jak i wypłacalności. W perspektywie krótkoterminowej TAP SGPS nie jest w stanie zapewnić ciągłości świadczenia podstawowych usług transportu lotniczego, wywiązywać się ze zobowiązań finansowych ani mieć dostępu do rynków finansowych. W perspektywie długoterminowej, biorąc pod uwagę ujemny kapitał własny w wysokości [...] mld EUR, który będzie utrzymywał się przez dłuższy czas, TAP SGPS nie jest również w stanie wypełniać swoich zobowiązań finansowych. Pomoc na restrukturyzację jest zatem niezbędna do pomyślnego zakończenia realizacji planu restrukturyzacji, którego wdrożenie ma z kolei na celu ułatwienie rozwoju usług transportu lotniczego łączących Portugalię.

#### 6.4.2.2. Odpowiedniość

- (243) Zgodnie z pkt 38 lit. c) i pkt 54 wytycznych R&R Komisja nie uzna pomocy na restrukturyzację za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeśli osiągnięcie tego samego celu umożliwiają inne, mniej zakłócające środki. Pomoc na restrukturyzację musi być odpowiednio wynagradzana i spełniać warunki określone w pkt 58 wytycznych R&R, tak aby wybrane instrumenty były odpowiednie do problemu w zakresie wypłacalności lub płynności, który ma być rozwiązany.
- (244) Konkurenci zakwestionowali wstępne ustalenie Komisji zawarte w decyzji o wszczęciu postępowania, że pomoc na restrukturyzację była odpowiednia pod względem formy. Ryanair twierdzi, że pomoc nie jest odpowiednia, ponieważ w decyzji o wszczęciu postępowania nie przedstawiono ani nie porównano pomocy z innymi opcjami obejmującymi lub nieobejmującymi pomoc państwa. EAA twierdzi, że forma pomocy, na którą składa się głównie zastrzyk kapitału własnego, nie jest odpowiednia i wykracza poza to, co jest konieczne, ponieważ gwarancja państwowa (bez żadnych środków kapitałowych) byłaby wystarczająca, aby ułatwić dostęp do rynków kapitałowych i w ten sposób przywrócić płynność i wypłacalność TAP. Twierdzenie EAA nie jest poparte żadnymi dowodami, natomiast Ryanair nie bierze pod uwagę obecnej sytuacji, której dowodem jest brak wystarczającego dostępu do rynków kapitałowych, aby wybrać inwestora chętnego i zdolnego do zapewnienia kapitału lub długoterminowego finansowania. Natomiast rozmowy dotyczące zapewnienia zarówno natychmiastowego, jak i warunkowego finansowania z [...] potwierdzają obecny brak możliwości pozyskania przez TAP SGPS/TAP Air Portugal kapitału na dużą skalę <sup>(66)</sup>.
- (245) Co więcej, Komisja uważa, że pomoc na restrukturyzację dla TAP SGPS w wysokości 2,55 mld EUR jest odpowiednia pod względem formy z następujących powodów. Po pierwsze, TAP SGPS był przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji, które w 2019 r. miało ujemny kapitał własny ([...] mln EUR). W 2020 r. odnotowało straty w wysokości [...] mld EUR i oczekuje dodatniego dochodu netto [...]. W przypadku braku pomocy na restrukturyzację beneficjent nie byłby w stanie zgromadzić wystarczającego kapitału własnego, aby zrównoważyć kwotę około [...] mld EUR [...], bez której TAP SGPS lub TAP Air Portugal prawdopodobnie nie byłoby w stanie przyciągnąć znacznego długoterminowego finansowania dłużnego ani funduszy inwestycyjnych na rynkach kapitałowych. W tym względzie Komisja zauważa również, że w 2025 r. beneficjent spodziewa się kapitału własnego w wysokości [...] mln EUR, co nie jest wartością nadmierną w porównaniu z oczekiwanym długiem netto w wysokości [...] mld EUR. Po drugie, prognozy dotyczące płynności finansowej pokazują, że bez pomocy na restrukturyzację beneficjent miałby ujemny stan środków pieniężnych w wysokości około [...] mld EUR w 2021 r., [...] mld EUR w 2022 r. i [...] mld EUR w 2023 r. Z tych dwóch powodów Komisja stwierdza, że wielkość i forma pomocy na restrukturyzację udzielonej głównie za pomocą środków kapitałowych jest najbardziej odpowiednia do rozwiązania problemów TAP SGPS w zakresie wypłacalności i płynności.
- (246) W odniesieniu do wynagrodzenia z tytułu pomocy państwa Komisja zauważa, że struktura interwencji państwa portugalskiego polega na tym, że będzie ono właścicielem 100 % kapitału podstawowego TAP Air Portugal. Komisja uznaje wartość tego kapitału podstawowego, którą Portugalia może zrealizować w drodze sprzedaży, za wynagrodzenie z tytułu pomocy państwa. W celu określenia wysokości takiego wynagrodzenia Komisja przeprowadziła wycenę kapitału własnego TAP Air Portugal (motyw 229) na podstawie prognoz finansowych zawartych w zgłoszonym planie restrukturyzacji oraz wykorzystując standardowe metody wyceny, tj. metodę zdyskontowanych przepływów pieniężnych i metodę mnożnikową.

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

- (247) Aby oszacować wartość kapitału własnego TAP Air Portugal, Komisja najpierw oszacowała całkowitą wartość przedsiębiorstwa. W tym celu zdyskontowała wolne przepływy pieniężne dla firmy w okresie planowania, jak również wartość końcową, stosując jako stopę dyskontową WACC, o którym mowa w motywie 230. Komisja zastosowała dwa podejścia do obliczenia wartości końcowej. Pierwszym z nich jest model wzrostu Gordona, w którym zakłada się stałą stopę wzrostu wolnych przepływów pieniężnych przedsiębiorstwa dla firmy, począwszy od ostatniego roku realizacji planu na stałe. Drugie to metoda mnożnikowa, zgodnie z którą wartość przedsiębiorstwa jest wielokrotnością jego zysków. Komisja uznała EBITDA za odpowiednią miarę zysku, zgodnie z praktyką rynkową, i uzyskała (prognozowaną) wielokrotność stosunku wartości przedsiębiorstwa do EBITDA od równorzędnych linii lotniczych (przypis 61). Oszacowawszy całkowitą wartość przedsiębiorstwa TAP Air Portugal Komisja oblicza wartość kapitału własnego, odejmując dług netto.
- (248) Szacunki Komisji wskazują na rosnącą wartość kapitału własnego TAP Air Portugal w okresie planowania, która wzrasta z [...] – [...] mln EUR w 2022 r. do [...] mln EUR w 2025 r. <sup>(67)</sup>. Komisja uważa, że jest to uzasadnione oczekiwanie, na dzień dzisiejszy, dotyczące wynagrodzenia, jakie Portugalia mogłaby uzyskać z tytułu pomocy państwa, sprzedając swoje akcje TAP Air Portugal.
- (249) Wynika z tego, że pomoc na restrukturyzację ma odpowiednią formę, a wynagrodzenie z jej tytułu jest wystarczające.

#### 6.4.2.3. Proporcjonalność pomocy: wkład własny i podział obciążeń

- (250) Zgodnie z pkt 38 lit. e) wytycznych R&R pomoc nie może przekraczać minimalnej kwoty niezbędnej do osiągnięcia celu pomocy na restrukturyzację. Kwota i intensywność pomocy na restrukturyzację muszą być ograniczone do ścisłego minimum niezbędnego, by umożliwić podjęcie restrukturyzacji w świetle istniejących zasobów finansowych beneficjenta, jego udziałowców lub grupy kapitałowej, do której należy (pkt 61 wytycznych R&R). W szczególności należy zapewnić dostateczny poziom wkładu własnego w koszty restrukturyzacji, a w przypadku gdy wsparcie państwa udzielane jest w formie wzmacniającej pozycję kapitałową beneficjenta – podział obciążenia. W ocenie tych wymogów zostanie uwzględniona wszelka udzielona wcześniej pomoc na ratowanie.
- (251) Wkład własny beneficjenta do planu restrukturyzacji musi być rzeczywisty i faktyczny oraz powinien być zazwyczaj porównywalny z przyznaną pomocą pod względem wpływu na wypłacalność lub poziom płynności beneficjenta. Zgodnie z pkt 63 wytycznych R&R Komisja musi ocenić, czy poszczególne źródła wkładu własnego są faktyczne i wolne od pomocy. Zgodnie z pkt 64 wytycznych R&R Komisja zazwyczaj uznaje wkład własny za odpowiedni, jeżeli jego kwota wynosi co najmniej 50 % kosztów restrukturyzacji.
- (252) Komisja musi sprawdzić, czy poszczególne źródła finansowania planu opisanego w motywach 43–45 są wolne od pomocy i faktyczne, to znaczy wystarczająco pewne, aby zmaterializować się w trakcie wdrażania planu restrukturyzacji, z wyłączeniem oczekiwanych przyszłych zysków. Wkłady państwa jako akcjonariusza TAP SGPS i TAP Air Portugal nie są wolne od pomocy i nie mogą być uwzględnione w ocenie.
- (253) Wpłata odszkodowań z tytułu restrukturyzacji zatrudnienia w wysokości [...] mln EUR, z czego [...] mln EUR już wypłacono w 2021 r. (motyw 43 lit. a)), dotyczy kosztów związanych z redukcją zatrudnienia przewidzianą w planie restrukturyzacji. Koszty te są natychmiastowe, biorąc pod uwagę, że TAP Air Portugal rozwiązał już umowy o pracę w ramach redukcji i restrukturyzacji zatrudnienia rozpoczętej w kwietniu 2020 r., a ich wysokość jest niewielka w stosunku do przychodów już uzyskanych do grudnia 2021 r. Portugalia podaje, że całkowita kwota odszkodowań związanych z rozwiązaniem umów o pracę w wyniku restrukturyzacji wynosi [...] mln EUR, z czego wspomniana kwota jest wypłacana bezpośrednio przez TAP Air Portugal z operacyjnych przepływów pieniężnych, natomiast [...] mln EUR zostanie skutecznie sfinansowane przez państwo ze środków pochodzących z pożyczki udzielonej w ramach pomocy na ratowanie. W związku z tym część odszkodowań z tytułu restrukturyzacji zatrudnienia, która nie jest finansowana z pomocy państwa, ani z kapitału własnego, ani z pożyczki objętej gwarancją państwową, może być uznana za wkład własny beneficjenta w te koszty i może być uznana za rzeczywistą, to znaczy faktyczną, w rozumieniu pkt 63 wytycznych R&R.

<sup>(67)</sup> Aby obliczyć wartość końcową przy użyciu modelu wzrostu Gordona, Komisja zakłada stopę wzrostu na poziomie 1,5 %, nieograniczone inwestycje równe amortyzacji w 2025 r., nieograniczony EBIT równy EBIT w 2025 r. oraz zerowe zmiany w kapitale obrotowym netto. Jeżeli chodzi o metodę mnożnikową, Komisja uzyskała medianę stosunku wartości przedsiębiorstwa do (prognozowanego) EBITDA w wysokości 4,16, wykorzystując dane dotyczące równorzędnych linii lotniczych beneficjenta pochodzące z Capital IQ. Prognoza na przyszłość oznacza prognozę analityków giełdowych dotyczącą EBITDA w 2025 r.



- (254) Podobnie płatność na pokrycie nieprzewidzianych wydatków związanych ze zbyciem [...] mln EUR (motyw 43 lit. f)) odnosi się do nieprzewidzianych wydatków (w szczególności [...] % [...], [...] % [...] % [...]), które w kontekście zbycia w drodze sprzedaży tego składnika aktywów zostaną zapłacone przez TAP SGPS i nie zostaną przekazane nabywcy. Stanowią one z góry określoną kwotę ekspozycji, którą beneficjent przejmie z własnych środków, w kwocie dostępnej przy jego bezpośrednich – i znacznie większych – przychodach w 2022 r., pochodzącą z jego przychodów, a nie z pomocy państwa. Komisja uważa zatem, że można je również zaliczyć do wkładu własnego oraz że są one rzeczywiste i faktyczne, biorąc pod uwagę zobowiązanie do zbycia tego składnika aktywów w 2022 r. określone w planie restrukturyzacji (motyw 29).
- (255) W odniesieniu do wkładu stron trzecich lub środków na rzecz oszczędności kosztowej o łącznej wartości [...] mln EUR (motyw 43) Komisja zauważa, że stałe obniżenie kosztów ponoszone lub umożliwione przez zewnętrznych dostawców lub klientów beneficjenta może stanowić rzeczywiste i faktyczne źródło wkładu własnego, pod warunkiem że wynika ono z wiążących umów oraz jest skuteczne i nieodwracalne. W szczególności obniżki kosztów ponoszone przez zainteresowane strony w związku z tego rodzaju oszczędnościami kosztów muszą być skuteczne, trwałe i nieodwracalne, aby stanowiły rzeczywiste i faktyczne źródło wkładu własnego<sup>(68)</sup>. Komisja uznała już, że obniżki zobowiązań umownych określone w renegocjowanych umowach z dostawcami i leasingodawcami stanowią rzeczywiste źródła wkładu własnego: w porównaniu z warunkami pierwotnych umów pozwalają one na uwolnienie zasobów dostępnych na finansowanie kosztów restrukturyzacji, które w przeciwnym razie musiałyby zostać przeznaczone na spłatę powiązanych zobowiązań<sup>(69)</sup>. To samo dotyczy dostawców i nabywców, którzy zdecydowanie zobowiązują się lub zmieniają warunki swoich umów, uwalniając zasoby od beneficjenta<sup>(70)</sup>.
- (256) W świetle faktu, że ponad [...] umów renegocjowanych przez TAP Air Portugal opiera się na prawnie wiążących aktach, z czego [...] mln EUR stanowiły umowy już zrealizowane, a [...] mln EUR stanowiły umowy już podpisane, te operacyjne środki restrukturyzacyjne można uznać za rzeczywisty i faktyczny wkład. W rzeczywistości środki te umożliwiają dzielenie ciężaru finansowego kosztów restrukturyzacji TAP SGPS z dostawcami, którzy w przeciwnym razie mieliby prawo do wyższych zobowiązań z tytułu pozytywnych wyników operacyjnych.
- (257) Podobnie wkład związany ze stopniowym wycofywaniem aktywów i renegocjacjami z producentami oryginalnego sprzętu (w szczególności [...]) w wysokości do [...] mln EUR (motyw 43 lit. d)) stanowi wpływy ze sprzedaży aktywów, a mianowicie [...] ([...]), [...]. Ponieważ środki te są wpływami pieniężnymi i wkładami z zasobów własnych beneficjenta pochodzącymi od nabywców sprzętu lub aktywów, można je uznać za rzeczywiste zasoby wniesione na rzecz restrukturyzacji. Ponadto wkłady te można uznać za faktyczne, biorąc pod uwagę, że zostały już zrealizowane na podstawie umów podpisanych z kontrahentami beneficjenta. To samo rozumowanie ma zastosowanie do środków finansowych uzyskanych na leasing nowych statków powietrznych w wysokości do [...] mln EUR (motyw 43 lit. c)), biorąc pod uwagę dowody przedstawione przez Portugalię dotyczące zobowiązań finansowych w odniesieniu do dziewięciu ogonów i dwóch silników, podpisanych w ramach planu restrukturyzacji.
- (258) W odniesieniu do częściowych gwarancji państwowych udzielanych w kontekście działania restrukturyzacyjnego Komisja uznała, że pozostała część ryzyka ponoszonego przez podmioty rynkowe stanowi ważny i rzeczywisty wkład w koszty restrukturyzacji<sup>(71)</sup>. W związku z tym część ([...] %) finansowania w wysokości [...] mln EUR, która nie jest objęta gwarancją państwową, a mianowicie [...] mln EUR (motyw 43 lit. e)), można uznać za rzeczywisty i faktyczny wkład pożyczkodawcy rynkowego w koszty restrukturyzacji. Podobnie nowe finansowanie wynegocjowane z prywatną instytucją finansową ([...]) na kwotę do [...] mln EUR stanowi rzeczywisty i faktyczny wkład, który może zostać zrealizowany [...] i później, w zależności od potrzeb w zakresie płynności przekraczających operacyjne przepływy pieniężne (motyw 43 lit. e)).

<sup>(68)</sup> Decyzja Komisji z dnia 30 kwietnia 2021 r. w sprawie SA.58101 (2020/C) i SA.62043 (2021/N) – Portugalia – Pomoc na ratowanie i pomoc na restrukturyzację na rzecz SATA Group (Dz.U. C 223 z 11.6.2021, s. 37), motyw 72; decyzja Komisji z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie SA.63203 (2021/N) – Niemcy – Pomoc na restrukturyzację na rzecz Condor (jeszcze nieopublikowana), motyw 132 lit. c). Decyzja Komisji z dnia 12 maja 2016 r. w sprawie SA.40419 (2015/NN) – Pomoc na restrukturyzację na rzecz Polzela (Dz.U. C 258 z 15.7.2016, s. 3), motyw 119.

<sup>(69)</sup> Decyzja Komisji z dnia 8 czerwca 2015 r. w sprawie pomocy państwa, którą Słowenia planuje wdrożyć na rzecz grupy Cimos (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (Dz.U. L 59 z 4.3.2016, s. 168), motyw 80.

<sup>(70)</sup> Decyzja Komisji z dnia 20 sierpnia 2018 r. w sprawie SA.51408 (2018/N) – Pomoc na rzecz Terramass B.V. (Dz.U. C 406 z 19.11.2018, s. 10), motywy 22 i 71.

<sup>(71)</sup> Decyzja Komisji z dnia 27 sierpnia 2021 r. w sprawie SA.64175 (2021/N) CNIM – Aide à la restructuration (Dz.U. C 450 z 5.11.2021, s. 2), motywy 18 i 71.

- (259) W przypadku obligacji i kredytów konsorcjalnych na łączną kwotę [...] EUR, o których mowa w motywie 43 lit. g), odroczenia przynoszą korzyść w postaci odroczenia płatności, które byłyby należne i w przeciwnym razie podlegałyby wykonaniu. W odniesieniu do uzgodnionych działań restrukturyzacyjnych z odroczeniami spłaty długu, zgodnie z którymi utrzymuje się obowiązek zwrotu należnej kwoty głównej, Komisja uważa, wbrew początkowemu twierdzeniu władz portugalskich, że wkład w koszty restrukturyzacji jest niższy niż kwota nominalna odroczonej płatności i składa się z wartości bieżącej netto uzgodnionej zmiany harmonogramu płatności <sup>(72)</sup>. Odroczenia obejmują całkowitą kwotę rzeczywistego wkładu w wysokości [...] mln EUR. Kwotę tę szacuje się przez obliczenie różnicy w wartości bieżącej netto między spłatą w terminie zapadalności lub natychmiastową spłatą przy zastosowaniu uchylonych zobowiązań umownych, zdyskontowaną według rynkowej stopy procentowej ([...]) [...]: [...] mln EUR [...], [...] mln EUR [...], [...] mln EUR [...].
- (260) W związku z powyższym całkowita kwota, którą można uznać za rzeczywisty i faktyczny wkład beneficjenta, wynosi [...] mln EUR, co odpowiada [...] % kosztów restrukturyzacji. Z tego [...] mln EUR pochodzi z nowych środków finansowych na warunkach rynkowych uzyskanych z przychodów ze sprzedaży [...], leasingu finansowego obejmującego [...] statków powietrznych i silników oraz nowych środków finansowych z [...] (motyw 43). Kwoty te mogą wzrosnąć w trakcie realizacji planu restrukturyzacji dzięki wpływom z [...], których wysokości nie można jednak oszacować i ustalić z wystarczającą pewnością, aby uznać je za rzeczywisty wkład własny beneficjenta w koszty restrukturyzacji.
- (261) Zgodnie z pkt 64 wytycznych R&R Komisja może zezwolić na wkład, który wynosi mniej niż 50 % kosztów restrukturyzacji tylko w wyjątkowych okolicznościach i w przypadkach szczególnych trudności, pod warunkiem że wysokość wkładu jest znaczna.
- (262) W obecnych okolicznościach, po wybuchu pandemii COVID-19, Komisja uważa, że uzasadnione może być, w zależności od konkretnego przypadku, aby wkłady własne pozostawały poniżej progu 50 % kosztów restrukturyzacji, o ile pozostają znaczące i obejmują dodatkowe nowe środki finansowe na warunkach rynkowych <sup>(73)</sup>. Tytułem wskazania poziomu, który Komisja uznałaby za odpowiedni w danym przypadku, w swojej praktyce Komisja uznała, że wkład własny w wysokości 24 % kosztów restrukturyzacji może być znaczny, a zatem pomoc na restrukturyzację w wysokości 76 % kosztów restrukturyzacji może być proporcjonalna <sup>(74)</sup>.
- (263) Komisja uważa, że Portugalia wykazała występowanie wyjątkowych okoliczności. W szczególności Komisja przyznaje, że pandemia COVID-19 i środki wdrożone w celu jej powstrzymania stworzyły wyjątkowe okoliczności dla beneficjenta, w kontekście poważnego zakłócenia gospodarki w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE, z bezpośrednim wpływem na sektory mobilności i transportu lotniczego oraz jego zdolność do pozyskania finansowania rynkowego. Ponieważ wkład własny wynosi [...] % kosztów restrukturyzacji, a połowa tego wkładu jest zapewniona w formie nowych środków finansowych, Komisja stwierdza, że w danym przypadku kwota wkładu niższa niż 50 % jest do przyjęcia.
- (264) Zgodnie z pkt 65–67 wytycznych R&R wsparcie ze strony państwa przyznane w formie poprawiającej pozycję kapitałową beneficjenta może prowadzić do ochrony udziałowców i wierzycieli nieuprzywilejowanych przed konsekwencjami ich decyzji o zainwestowaniu w beneficjenta, stwarzając tym samym pokusę nadużycia i naruszając dyscyplinę rynkową. W rezultacie pomoc na pokrycie strat należy przyznawać wyłącznie na warunkach obejmujących odpowiedni podział obciążenia między obecnych inwestorów, a interwencja państwa powinna mieć miejsce po zaksięgowaniu strat oraz przyporządkowaniu ich obecnym udziałowcom i właścicielom długów podporządkowanych. Odpowiedni podział obciążenia oznacza również, że wszelka pomoc państwa, która poprawia pozycję kapitałową beneficjenta, powinna być udzielana na warunkach, które zapewniają państwu słuszny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, uwzględniając wysokość państwowego dokapitalizowania w stosunku do pozostałego kapitału spółki po zaksięgowaniu strat.

<sup>(72)</sup> Decyzja Komisji z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie SA.38324 (2014/N) – Hiszpania – Pomoc na restrukturyzację dla przedsiębiorstwa Alestis (Dz.U. C 418 z 21.11.2014, s. 6), motyw 82.

<sup>(73)</sup> Tymczasowe ramy z późniejszymi zmianami, pkt 3 i 14 bis.

<sup>(74)</sup> Decyzja Komisji z dnia 24 kwietnia 2007 r. w sprawie środka pomocy przyznanego przez Belgię na rzecz przedsiębiorstwa InterFerryBoats (C 46/05 (ex NN 9/04 oraz ex N 55/05)) (Dz.U. L 225 z 27.8.2009, s. 1), motywy 348–350. W tym przypadku Komisja zastosowała wytyczne R&R z 1999 r., zgodnie z którymi wymagano, aby wkład własny był znaczny, bez określania minimalnego progu zastosowania, który w wytycznych R&R z 2004 r. ustalono na 50 %.

- (265) W tym względzie, mimo że pomoc na restrukturyzację polega głównie na zastrzykach lub konwersji instrumentów dłużnych na kapitał, państwo portugalskie sprawowało wspólną kontrolę nad beneficjentem jako akcjonariusz przed przyznaniem pomocy na ratowanie, a obecnie posiada pakiet kontrolny zarówno w odniesieniu do beneficjenta, jak i TAP Air Portugal (motywy 8–12). Wynika z tego, że państwo portugalskie było ściśle powiązane z wyborami strategicznymi i finansowymi opisanymi w motywach 19–22, które doprowadziły do tego, że beneficjent stał się przedsiębiorstwem znajdującym się w trudnej sytuacji. W związku z tym, w celu uniknięcia pokusy nadużycia poprzez odpowiedni podział obciążenia, należy zauważyć, że interwencja państwa jako udzielającego pomocy na restrukturyzację dotyczy sytuacji braku równowagi finansowej i strat, z którymi państwo było związane jako akcjonariusz sprawujący wspólną kontrolę nad beneficjentem. Jak wskazała Portugalia, TAP SGPS będzie [...] (motyw 45).
- (266) Wynika z tego, że obecni akcjonariusze beneficjenta, w tym państwo portugalskie, w odpowiedni sposób poniosą ciężar restrukturyzacji, ponieważ w praktyce wartość ich obecnych akcji zostanie zredukowana do zera w ramach absorpcji strat. Ponadto TAP SGPS będzie stopniowo pozbywać się swoich operacyjnych spółek zależnych Cateringpor, Groundforce, M&E Brasil, wyzbywając się działalności handlowej. W rezultacie pomoc na restrukturyzację w formie państwowego dokapitalizowania zostanie udzielona na warunkach, które zapewniają państwu pełny udział w przyszłym wzroście wartości beneficjenta, w stosunku do pozostałego kapitału, spełniając tym samym warunek odpowiedniego podziału obciążenia między obecnych akcjonariuszy, określony w pkt 67 wytycznych R&R.
- (267) W rzeczywistości instytucje finansowe i inwestorzy posiadający obligacje, którzy są wierzycielami beneficjenta lub jego spółek zależnych, o których mowa w motywach 67 lit. a) i 43 lit. g), posiadają dług uprzywilejowany, który nie jest podporządkowany spłacie innego długu finansowego, ale przed akcjonariuszami w przypadku niewypłacalności lub likwidacji, ani nie absorbuje strat. Mimo że w wytycznych R&R nie wymaga się, aby wierzyciele uprzywilejowani ponosili ciężar działań restrukturyzacyjnych, w danym przypadku właściciele obligacji i instytucje finansowe faktycznie przyczyniają się do pokrycia kosztów restrukturyzacji beneficjenta (motyw 259).
- (268) Ponadto, w odniesieniu do posiadaczy obligacji oraz w celu uniknięcia pokusy nadużycia, należy zauważyć, że emisje obligacji beneficjenta miały miejsce w czerwcu i grudniu 2019 r. (motyw 23), czyli stosunkowo blisko pandemii. W związku z tym ci inwestorzy lub kredytodawcy nie finansowali ani w inny sposób nie zachęcali do podejmowania nadmiernego ryzyka, ekspansji lub zachowań handlowych, które przyczyniły się do trudności beneficjenta. Wynika z tego, że podział obciążenia przewidziany przez obecnych akcjonariuszy beneficjenta jest odpowiedni i wystarczający.
- (269) Komisja stwierdza zatem, że pomoc na restrukturyzację jest proporcjonalna i wiąże się z odpowiednim podziałem obciążenia.

#### 6.4.2.4. Negatywne skutki

- (270) Zgodnie z pkt 38 lit. f) wytycznych R&R w przypadku udzielenia pomocy na restrukturyzację należy przyjąć środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, najlepiej strukturalne w postaci zbycia samodzielnej działalności na rzecz ekspansji małych konkurentów lub działalności transgranicznej. Ponadto, aby ograniczyć negatywne skutki dotyczące konkurencji i wymiany handlowej, odbiorcy pomocy na ratowanie lub restrukturyzację z reguły nie powinni być otrzymać podobnej pomocy w ciągu ostatnich dziesięciu lat. W przeciwnym razie powtarzające się plany ratowania lub restrukturyzacji budzą wątpliwości co do zdolności beneficjenta do przyczyniania się do łącznej wydajności, a tym samym do rozwoju danych działań gospodarczych lub regionów gospodarczych, podczas gdy bardziej efektywni konkurenci na rynku wewnętrznym stają w obliczu subsydiowanej konkurencji ze strony przedsiębiorstwa, które w przeciwnym razie zniknęłoby z rynku, zwalniając miejsce na rynku do rozwoju i podejmowania działalności.

#### 6.4.2.5. Zasada „pierwszy i ostatni raz”

- (271) Zgodnie z pkt 70 i 71 wytycznych R&R pomoc można przyznawać przedsiębiorstwom znajdującym się w trudnej sytuacji w odniesieniu do tylko jednego działania na rzecz ratowania lub działania restrukturyzacyjnego. W związku z tym, jeżeli upłynęło mniej niż dziesięć lat od przyznania beneficjentowi w przeszłości pomocy na ratowanie, pomocy na restrukturyzację lub tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego, w tym wszelkiej tego rodzaju pomocy przyznanej przed wejściem w życie wytycznych R&R oraz wszelkiej pomocy niezgłoszonej, Komisja nie zezwala na udzielanie dalszej pomocy (zasada „pierwszy i ostatni raz”).

- (272) Oprócz oświadczenia Portugalii w tej sprawie z weryfikacji rejestrów Komisji wynika, że w ciągu ostatnich 10 lat żadne z przedsiębiorstw wchodzących w skład jednostki gospodarczej będącej beneficjentem (obejmującej TAP SGPS, jej obecną siostrzaną spółkę TAP Air Portugal oraz wszystkie kontrolowane przez nie spółki zależne) nie korzystało z żadnej innej pomocy na ratowanie, pomocy na restrukturyzację ani tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego. Pomoc na ratowanie w wysokości 1,2 mld EUR, którą zatwierdzono decyzją Komisji z dnia 16 lipca 2021 r., stanowi część jednego działania restrukturyzacyjnego wspieranego przez pomoc na restrukturyzację zgodnie z pkt 72 lit. a) wytycznych R&R.
- (273) W kwietniu i w grudniu 2021 r. Komisja nie wniosła zastrzeżeń co do wypłaty odszkodowania za szkody na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE na rzecz TAP Air Portugal (przypis 14). Jak zauważono jednak w pkt 15 tymczasowych ram, zasada „pierwszy i ostatni raz” ustanowiona w wytycznych R&R nie obejmuje pomocy, którą Komisja uzna za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 2 lit. b) TFUE, ponieważ taki rodzaj pomocy nie stanowi pomocy na ratowanie, pomocy na restrukturyzację ani tymczasowego wsparcia restrukturyzacyjnego w rozumieniu pkt 71 wytycznych R&R.

#### 6.4.2.6. Środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji

- (274) Jak wyjaśniono w pkt 87–93 wytycznych R&R, środki na rzecz konkurencji powinny być określone proporcjonalnie do zakłócających skutków pomocy, a w szczególności: (i) do kwoty i charakteru pomocy oraz warunków i okoliczności jej przyznania; (ii) do wielkości i względnego znaczenia beneficjenta na rynku oraz charakterystyki danego rynku oraz (iii) do stopnia, w jakim po zastosowaniu środków dotyczących wkładu własnego i podziału obciążenia utrzymują się obawy związane z pokusą nadużycia.
- (275) Środki strukturalne mogą obejmować zbycie aktywów, ograniczenie mocy produkcyjnych lub obecności na rynku. Powinny one sprzyjać wchodzeniu nowych konkurentów na rynek, ekspansji istniejących mniejszych konkurentów lub działalności transgranicznej, biorąc pod uwagę rynek lub rynki, na których beneficjent będzie miał znaczącą pozycję po restrukturyzacji, a zwłaszcza rynki, na których występują znaczne nadwyżki mocy produkcyjnych. Celem środków behawioralnych jest zagwarantowanie, aby pomoc służyła wyłącznie do finansowania przywrócenia długoterminowej rentowności
- (276) Jak przedstawiono szczegółowo w motywach 75–98, Portugalia zobowiązuje się do tego, aby w okresie restrukturyzacji TAP SGPS wdrożył następujące środki w celu ograniczenia zakłócenia konkurencji spowodowanego udzieleniem pomocy:
- a) zbycie akcji posiadanych przez TAP SGPS w działalności niezwiązanej z działalnością podstawową, tj. w obsłudze naziemnej (Groundforce), obsłudze technicznej (M&E Brasil) i cateringu (Cateringpor);
  - b) ograniczenie floty statków powietrznych do maksymalnie [90–100] statków powietrznych;
  - c) przeniesienie maksymalnie 18 dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie na jednego faktycznego lub potencjalnego konkurenta w porcie lotniczym w Lizbonie;
  - d) zakaz nabywania; oraz
  - e) zakaz reklamy.
- (i) Ocena zbycia działalności niezwiązanej z działalnością podstawową
- (277) Komisja zauważa, że Groundforce i Cateringpor do 2019 r. były i przynoszącymi zyski i rentownymi przedsiębiorstwami. Trudności, z jakimi obecnie borykają się te przedsiębiorstwa, wynikają wyłącznie z kryzysu związanego z COVID-19, który negatywnie wpłynął na cały sektor lotnictwa. Ponadto Komisja pozytywnie odnotowuje szacunkową wartość akcji [...] TAP SGPS wynoszącą [...] mln EUR, a także zainteresowanie potencjalnych inwestorów nabyciem [...]. Takie zainteresowanie inwestorów sugeruje, że sprzedaż [...] jako przedsiębiorstwa kontynuującego działalność, a następnie jego restrukturyzacja i przywrócenie rentowności w miarę poprawy sytuacji na rynku lotniczym, jest realistycznym scenariuszem. Z tych powodów Komisja stwierdza, że zbycie akcji Cateringpor i Groundforce przez TAP SGPS spełnia wymogi pkt 80 wytycznych R&R, ponieważ te dwa przedsiębiorstwa, które obecnie mają trudności finansowe spowodowane kryzysem w sektorze lotnictwa wywołanym przez COVID-19, będą w stanie skutecznie konkurować w perspektywie długoterminowej, jeżeli będą prowadzone przez odpowiedniego nabywcę, który będzie w stanie je zrestrukturyzować i przywrócić ich rentowność w perspektywie długoterminowej.

- (278) Komisja uważa również zbycie akcji Cateringpor i Groundforce przez TAP SGPS za środek ograniczający zakłócenia konkurencji. Powodem takiej oceny jest fakt, że oba z powyższych przedsiębiorstw są zintegrowane pionowo w ramach grupy TAP SGPS i stanowią jej głównego dostawcę usług cateringowych i obsługi naziemnej. Zbycie Cateringpor i Groundforce umożliwi zatem innym przedsiębiorstwom niż TAP SGPS konkurowanie na ich odpowiednich rynkach i zaspokojenie dużego popytu na usługi TAP SGPS. W związku z tym zbycie to stanowi ważny środek łagodzący zakłócenia konkurencji.
- (279) Komisja nie akceptuje natomiast zbycia M&E Brasil jako środka ograniczającego zakłócenia konkurencji, ponieważ jest to przedsiębiorstwo historycznie przynoszące straty, którego trudności poprzedzają kryzys związany z COVID-19 (motyw 77). W związku z tym zbycie tego przedsiębiorstwa jest raczej środkiem mającym na celu przywrócenie długoterminowej rentowności zgodnie z pkt 78 wytycznych R&R.

(ii) Ocena limitu dotyczącego floty statków powietrznych

- (280) Wśród środków mających na celu ograniczenie obecności na rynku lub zdolności przewozowych znajduje się limit służący ograniczeniu wielkości floty do [90–100] samolotów do 2025 r. Limit taki oznacza zmniejszenie liczby statków powietrznych o [...] w porównaniu z wielkością floty TAP Air Portugal w 2019 r. Portugalia wykazuje, że limit ten pozwala skutecznie ograniczyć obecność na rynku przewoźnika TAP Air Portugal, który nie dokona zbycia wystarczającej liczby statków powietrznych, aby w pełni zaspokoić zapotrzebowanie na przewozy w 2025 r. zgodnie z prognozami IATA z października 2021 r. <sup>(75)</sup> w scenariuszu podstawowym. W rezultacie beneficjent będzie miał mniejszą obecność na rynku nie tylko w odniesieniu do floty statków powietrznych przed restrukturyzacją, ale również w odniesieniu do swojej prawdopodobnej pozycji rynkowej na koniec okresu restrukturyzacji. Ponadto takie ograniczenie floty statków powietrznych jest zgodne ze środkami na rzecz konkurencji, które Komisja uznała za odpowiednie w przypadku restrukturyzacji linii lotniczych <sup>(76)</sup>.
- (281) Biorąc pod uwagę wielkość i czas trwania ograniczenia floty oraz ograniczenia, jakie nakłada ona na działalność beneficjenta, Komisja uważa, że ograniczenie wielkości floty do [90–100] statków powietrznych jest właściwym środkiem służącym ograniczeniu obecności na rynku i zdolności przewozowych.

(iii) Ocena zobowiązania do przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie

- (282) Jak przypomniano w pkt 78 wytycznych R&R, środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji powinny zostać wdrożone w szczególności na rynku lub rynkach, na których przedsiębiorstwo będzie miało znaczącą pozycję po restrukturyzacji. Biorąc pod uwagę, że TAP Air Portugal ma obecnie znaczącą pozycję rynkową w porcie lotniczym w Lizbonie i zachowa ją po restrukturyzacji (zob. motyw 32), Portugalia zaproponowała specjalny środek strukturalny mający na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji wynikających z pomocy na usługi transportu lotniczego pasażerów do i z portu lotniczego w Lizbonie.

*Zakres zobowiązania do przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie*

- (283) Zgodnie z pkt 80 wytycznych R&R środki strukturalne mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji zazwyczaj powinny mieć formę zbycia przy założeniu kontynuacji działalności rentownych niezależnych przedsiębiorstw, które – zarządzane przez właściwego nabywcę – mogą skutecznie konkurować w perspektywie długoterminowej.
- (284) Dnia 3 grudnia 2021 r. Portugalia zaproponowała zobowiązanie strukturalne, na podstawie którego TAP Air Portugal przeniesie na beneficjenta środka zaradczego do 18 dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie na podstawie art. 8b rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie. Beneficjent środka zaradczego zostanie zatwierdzony w wyniku zaproszenia do składania wniosków opublikowanego przez pełnomocnika ds. monitorowania.

<sup>(75)</sup> Zob. przypis 34.

<sup>(76)</sup> Decyzja Komisji z dnia 7 marca 2007 r. w sprawie SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) Pomoc na restrukturyzację dla Cyprus Airways (Dz.U. L 49 z 22.2.2008, s. 25), motyw 129–133; decyzja Komisji z dnia 19 września 2012 r. w sprawie pomocy państwa SA.30908 (11/C) (ex N 176/10) wdrożonej przez Republikę Czeską na rzecz České aerolinie a. s. (Dz.U. L 92 z 3.4.2013, s. 16), motyw 139; decyzja Komisji z dnia 27 czerwca 2012 r. w sprawie SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) Air Malta plc. (Dz.U. L 301 z 30.10.2012, s. 29), motyw 130; decyzja Komisji z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie SA.63203 (2021/N) – Niemcy – Pomoc na restrukturyzację na rzecz Condor, jeszcze nieopublikowana, motyw 145; decyzja Komisji z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie SA.58463 (2020/N) – Pomoc na restrukturyzację na rzecz Corsair (Dz.U. C 41 z 5.2.2021, s. 8), motyw 5, 34, 88 lit. b) i 93.

- (285) Głównym celem zobowiązania strukturalnego w porcie lotniczym w Lizbonie jest zagwarantowanie, aby TAP Air Portugal przeniósł przydziały czasu na start lub lądowanie (prawa) niezbędne do utworzenia lub rozszerzenia bazy operacyjnej przez konkurenta w zatłoczonym porcie lotniczym, w którym TAP Air Portugal ma znaczącą pozycję rynkową (port lotniczy w Lizbonie), oraz stworzenie warunków umożliwiających utrzymanie efektywnej konkurencji w tym porcie lotniczym w perspektywie długoterminowej <sup>(77)</sup>. Jak szczegółowo opisano poniżej, Komisja uważa, że cel ten został osiągnięty, ponieważ zobowiązanie strukturalne łączy w sobie: (i) znaczną liczbę przydziałów czasu na start lub lądowanie (tj. do 18 dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie), podczas gdy w porcie lotniczym w Lizbonie nie ma takiej liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie, która mogłaby zostać udostępniona na potrzeby wejścia na rynek lub ekspansji, zwłaszcza w godzinach szczytu lub w tygodniach szczytu <sup>(78)</sup>; oraz (ii) odpowiednie warunki przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie na beneficjenta środka zaradczego (tj. bezpłatne i bezwarunkowe przeniesienie).
- (286) Zgodnie z uzasadnieniem do wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej <sup>(79)</sup> „silny konkurent, który rozpoczyna działalność w określonym porcie lotniczym, aby móc konkurować z dominującym przewoźnikiem tego portu lotniczego (najczęściej przewoźnikiem narodowym) musi zebrać komplet atrakcyjnych przydziałów czasu na start lub lądowanie”.
- (287) Brak dostępu do przydziałów czasu na start lub lądowanie stanowi poważną barierę wejścia lub ekspansji w najbardziej ruchliwych portach lotniczych Europy <sup>(80)</sup>. Na podstawie rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie przydziały czasu na start lub lądowanie mają zasadnicze znaczenie dla działalności linii lotniczych, ponieważ tylko przewoźnicy lotniczy posiadający przydziały czasu na start lub lądowanie są uprawnieni do dostępu do usług w zakresie infrastruktury portów lotniczych świadczonych przez operatorów koordynowanych portów lotniczych, a tym samym do obsługi tras do lub z tych portów lotniczych. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie przydziały czasu na start lub lądowanie mogą być wymieniane lub przenoszone między liniami lotniczymi tylko w pewnych określonych okolicznościach, pod warunkiem uzyskania wyraźnego potwierdzenia od koordynatora przydziałów czasu na start i lądowanie zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie.
- (288) Zobowiązanie polegające na przeniesieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie prowadzi zatem do usunięcia głównej bariery wejścia i ekspansji konkurentów TAP Air Portugal w tym silnie zatłoczonym porcie lotniczym. Z danych zebranych od portugalskiego koordynatora przydziałów czasu na start lub lądowanie (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) wynika, że wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie przekraczają dostępną przepustowość <sup>(81)</sup>, a wniosków o dodatkowe przydziały czasu na start lub lądowanie, niezbędnych do znacznego zwiększenia operacji w porcie lotniczym w Lizbonie, nie można uwzględnić w ramach zwykłej ogólnej procedury przydziału czasu na start lub lądowanie ze względu na niewystarczającą pulę niewykorzystanych przydziałów czasu na start lub lądowanie oraz fragmentaryczny podział puli przydziałów czasu na start lub lądowanie, co sprawia, że pojawienie się silnego konkurenta jest mało prawdopodobne.
- (289) Komisja uważa, że zobowiązanie TAP Air Portugal do przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w zatłoczonym porcie lotniczym, w którym ma znaczącą pozycję rynkową, aby umożliwić konkurentom utworzenie lub rozbudowę bazy, jest najskuteczniejszym środkiem na rzecz efektywnej konkurencji mającym na celu ograniczenie do minimum zakłóceń konkurencji. Ponadto, biorąc pod uwagę przykładowo kryzys w przemyśle lotniczym, który może spowodować, że pozostałe aktywa niezbędne do obsługi przeniesionych przydziałów czasu na start lub lądowanie (np. statki powietrzne) będą dostępne na rynku na atrakcyjnych warunkach przez cały okres realizacji zobowiązań, skupienie się na przydziałach czasu na start lub lądowanie w ramach pakietu, który ma być oferowany przez TAP Air Portugal, nie ma wpływu na jego rentowność i konkurencyjność <sup>(82)</sup>.
- (290) Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że utworzenie lub rozbudowa bazy przez konkurencyjnego przewoźnika oznacza zmiany strukturalne w krajobrazie konkurencyjnym portu lotniczego w Lizbonie, Komisja uznaje strukturalny charakter zobowiązania przedstawionego przez Portugalię.

<sup>(77)</sup> Komisja zauważa, że w porcie lotniczym w Lizbonie brakuje płyt postojowych dla samolotów, w związku z czym obowiązują lokalne wytyczne (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). W dniu 1 grudnia 2021 r. władze portugalskie potwierdziły, że zostały poinformowane przez operatora portu lotniczego w Lizbonie, że beneficjent środka zaradczego uzyska dostęp do infrastruktury portu lotniczego (w tym do płyt postojowych).

<sup>(78)</sup> Przykładowo, według NAV Portugal, [...].

<sup>(79)</sup> COM/2011/827 final z dnia 1 grudnia 2011 r.

<sup>(80)</sup> Zob. np. sprawa SA.57153 – Niemcy – COVID-19 – Pomoc na rzecz Lufthansy, motyw 224.

<sup>(81)</sup> Przykładowo, według NAV Portugal, wnioski złożone początkowo przez wszystkie linie lotnicze w porcie lotniczym w Lizbonie na sezon letni IATA 2020 obejmowały 167 264 przydziały czasu na start lub lądowanie, podczas gdy na początku sezonu przydzielono je w liczbie 121 331.

<sup>(82)</sup> W swojej praktyce decyzyjnej w sprawach dotyczących połączeń i kwestii antymonopolowych Komisja akceptowała inne zobowiązania (np. specjalne umowy o proporcjonalnym podziale usług lub dostęp do programów dla często podróżujących pasażerów), mające na celu usunięcie pewnych barier wejścia lub ekspansji na określonych trasach, takich jak brak dostępu do ruchu dowozowego lub pasażerów biznesowych (nieradko będących członkami programów dla często podróżujących pasażerów). W omawianym przypadku istotną barierą jest brak dostępu do przeciążonej infrastruktury portu lotniczego, któremu skutecznie zaradzić może jedynie przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie.

- (291) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że zobowiązanie polegające na przeniesieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie jest odpowiednim środkiem ograniczającym do minimum zakłócenia konkurencji, ponieważ umożliwi konkurencję strukturalną z TAP Air Portugal w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego pasażerów do i z portu lotniczego w Lizbonie, gdzie zajmuje on znaczącą pozycję rynkową.
- (292) Ponadto Komisja uważa, że liczba 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie dziennie jest wystarczająca, aby beneficjent środka zaradczego mógł skutecznie ustanowić lub rozszerzyć swoją działalność w bazie w porcie lotniczym w Lizbonie, np. poprzez umieszczenie tam trzech statków powietrznych i wykonywanie trzech rotacji dziennie każdym z nich <sup>(83)</sup>. Jeżeli beneficjent środka zaradczego jest przewoźnikiem długodystansowym, 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie dziennie umożliwiłyby mu umieszczenie tam bazy większej liczby statków powietrznych lub uzyskanie dostępu do przydziałów czasu na start lub lądowanie potrzebnych do obsługi lotów dowozowych. Ponieważ przydziały czasu na start lub lądowanie nie są związane z żadną określoną trasą, linie lotnicze mogą je wykorzystywać zgodnie ze swoim biznesplanem (tj. na dowolnie wybranej trasie). Pozwoli to beneficjentowi środka zaradczego na osiągnięcie korzyści skali i zakresu oraz na skuteczniejsze konkurowanie z TAP Air Portugal. Komisja zauważa w tym względzie, że dodanie trzech statków powietrznych przez któregokolwiek z dwóch konkurentów TAP Air Portugal posiadających największą flotę w porcie lotniczym w Lizbonie (tj. Ryanair i easyJet) już zwiększyłoby ich mającą tam bazę flotę o ponad 40 %, co zapewniłoby znaczącą dodatkową efektywną konkurencję w porcie lotniczym w Lizbonie.
- (293) Komisja stwierdza zatem, że wielkość pakietu przydziałów czasu na start lub lądowanie, który ma zostać przeniesiony w ramach zobowiązania strukturalnego, jest odpowiednia i skuteczna z myślą o wzmocnieniu konkurencji w porcie lotniczym w Lizbonie poprzez spowodowanie skutecznego wejścia na rynek nowego konkurenta tworzącego bazę lub ekspansji konkurenta już posiadającego bazę.
- (294) Co więcej, Komisja uważa, że przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie przez TAP Air Portugal na beneficjenta środka zaradczego na podstawie art. 8b rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie, zgodnie ze zobowiązaniem zaproponowanym przez Portugalię, jest właściwe zarówno pod względem prawnym, jak i operacyjnym.
- (295) Art. 8b rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie zgodnie z prawem zezwala na przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie w pewnych okolicznościach bez zapewnienia pieniężnej rekompensaty pierwotnemu posiadaczowi przydziału czasu na start lub lądowanie. Okoliczności te obejmują przydziały czasu na start lub lądowanie przenoszone jako część zobowiązań zaproponowanych przez dane państwo członkowskie w ostatecznej decyzji w sprawie pomocy państwa. W takim przypadku można uznać, że przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie jest wymagane na podstawie prawa Unii. Z punktu widzenia linii lotniczej, od której wymaga się przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie lub wykorzystania ich w określony sposób, zobowiązanie państwa członkowskiego lub nałożony na nie warunek ma faktycznie moc obowiązkową dla państwa członkowskiego, ponieważ tylko przez przestrzeganie zobowiązania lub warunku linia lotnicza może otrzymać pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym <sup>(84)</sup>.
- (296) Z operacyjnego punktu widzenia przydziały czasu na start lub lądowanie zostałyby przeniesione bezpłatnie i bezwarunkowo, umożliwiając beneficjentowi środka zaradczego wybór czasów na start lub lądowanie, które najlepiej pasują do jego nowej lub rozszerzonej działalności w porcie lotniczym w Lizbonie, oraz elastyczne wykorzystanie przeniesionych przydziałów czasu na start lub lądowanie na dowolnej trasie do lub z portu lotniczego w Lizbonie. Przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie bez żadnych warunków korzystania umożliwiłoby zatem beneficjentowi środka zaradczego: (i) przydzielenie przeniesionych przydziałów czasu na start lub lądowanie zgodnie z jego modelem biznesowym, zapewniając w ten sposób bardziej zrównoważony rozwój; (ii) przydzielenie czasów na start lub lądowanie w taki sposób, aby zmaksymalizować korzyści zakresu i gęstości; oraz (iii) dostosowanie się do zmian popytu, jeżeli usługi na pierwotnie planowanych trasach przestaną być opłacalne, co ma zasadnicze znaczenie w czasach, gdy popyt na usługi transportu lotniczego pasażerów jest bardzo zmienny.

<sup>(83)</sup> Na podstawie profilu przydziałów czasu na start lub lądowanie w Lizbonie wykorzystywanych w poniedziałek w sierpniu 2019 r. przez dziewięć statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie przez Ryanair i easyJet w 2019 r. Portugalia szacuje, że każdy z mających tam bazę statków powietrznych wykorzystuje średnio 5,55 przydziałów czasu na start lub lądowanie dziennie. Mające tam bazę statki powietrzne TAP wykorzystywałyby średnio znacznie mniej przydziałów czasu na start lub lądowanie dziennie.

<sup>(84)</sup> Chociaż w art. 8b rozporządzenia w sprawie przydzielania czasu na start lub lądowanie nie wymienia się wyraźnie zasad pomocy państwa, jak ma to miejsce w przypadku zasad dotyczących połączeń i ochrony konkurencji, można uznać, że art. 8b obejmuje zasady pomocy państwa. Art. 8b obejmuje bowiem limity, ograniczenia lub znoszenie przydziałów czasu na start lub lądowanie wprowadzone na podstawie prawa Unii (zdanie pierwsze) i obejmuje kroki wynikające z zastosowania krajowego prawa konkurencji, art. 101 i 102 TFUE oraz rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw (zdanie drugie), ale nie ogranicza się do tych przypadków, jak wynika z art. 8b zdanie pierwsze i motywu 17 rozporządzenia (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty („W celu zapobieżenia wątpliwościom powinno zostać określone, że stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia nie narusza zasad konkurencji zawartych w Traktacie, w szczególności jego art. 81 i 82 oraz rozporządzenia Rady (EWG) nr 4064/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw”). Zasady pomocy państwa znajdują się w rozdziale Traktatu dotyczącym konkurencji i zgodnie z literalną wykładnią art. 8b zdanie pierwsze oraz teleologiczną wykładnią całego przepisu (w świetle powyższego motywu 17) należy uznać, że przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie może wchodzić w zakres tego przepisu, jeżeli wynika z wymagań organów publicznych określonych w decyzji w sprawie pomocy państwa.

- (297) Komisja przyznaje, że wybór przydziałów czasu na start lub lądowanie przez beneficjenta środka zaradczego może wydawać się ograniczony dwoma środkami ochronnymi mającymi na celu ochronę działalności TAP Air Portugal w ramach połączeń gwiazdzystych w porcie lotniczym w Lizbonie, a mianowicie: (i) ograniczeniem liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie, które mogą zostać przeniesione przed godziną 8.00 czasu lokalnego, rano i przed godziną 20.00 czasu lokalnego; oraz (ii) 20- lub 60-minutowym przedziałem czasowym, w którym TAP Air Portugal musi przenieść przydziały czasu na start lub lądowanie (zob. motywy 84–85). Komisja uważa jednak, że te środki ochronne nie ograniczają w sposób istotny zdolności beneficjenta środka zaradczego do uzyskania dostępu do odpowiednich przydziałów czasu na start lub lądowanie oraz do skutecznego konkurowania z TAP Air Portugal przy wykorzystaniu korekt czasu na start lub lądowanie. Jeżeli chodzi o ograniczenie liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie w poszczególnych okresach dnia, Komisja wykorzystwała dane dostarczone przez Portugalię w celu sprawdzenia, czy pułapy te są zgodne ze zwykłą rotacją mających tam bazę statków powietrznych, lub, jeśli nie są, czy nie mają zastosowania. Przykładowo ograniczenie liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie, które mają zostać przeniesione przed godziną 20:00 czasu lokalnego, nie ma zastosowania do mających tam bazę statków powietrznych wykorzystujących przydziały czasu na start lub lądowanie do obsługi lotów długodystansowych, tak aby uwzględnić wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie składane przez przewoźników lotniczych odlatujących z lotniska w Lizbonie w godzinach popołudniowych i wykonujących loty w nocy. W odniesieniu do przedziału czasowego zobowiązanie zawiera przepis zapewniający, aby TAP Air Portugal nie mógł korzystać ze swojego marginesu swobody ze szkodą dla skutecznego działania beneficjenta środka zaradczego <sup>(85)</sup>.
- (298) W związku z powyższym Komisja uważa, że przeniesienie pakietu 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie spełnia warunki rentowności i atrakcyjności zbywanego pakietu działalności oraz strukturalnego wzmocnienia efektywnej konkurencji w porcie lotniczym w Lizbonie.

*Czas trwania zobowiązania do przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie*

- (299) Zgodnie z pkt 78 wytycznych R&R transakcje zbycia służące ograniczeniu zakłóceń konkurencji powinny zostać przeprowadzone bez zbędnej zwłoki, z uwzględnieniem rodzaju zbywanych aktywów i wszelkich przeszkód utrudniających ich zbycie, a w każdym razie w okresie realizacji planu restrukturyzacji.
- (300) W zobowiązaniu przedstawionym przez Portugalię przewidziano, że przydziały czasu na start lub lądowanie będą oferowane potencjalnym beneficjentom środka zaradczego do końca okresu restrukturyzacji, tj. gdy tylko Komisja zatwierdzi beneficjenta środka zaradczego lub do końca 2025 r. (zob. motyw 27), w zależności od tego, co nastąpi wcześniej. Ponadto odpowiednie zaproszenie do składania wniosków zostanie opublikowane z odpowiednim wyprzedzeniem przed rozpoczęciem ogólnej procedury przydziału czasu na start lub lądowanie na każdy sezon IATA do czasu zatwierdzenia beneficjenta środka zaradczego. Innymi słowy zaproszenie do składania wniosków będzie publikowane z wyprzedzeniem przed każdym sezonem IATA, począwszy od sezonu zimowego IATA 2022/2023, do 2025 r. <sup>(86)</sup>, chyba że przed upływem tego terminu TAP Air Portugal przekaże przydziały czasu na start lub lądowanie beneficjentowi środka zaradczego zatwierdzonemu przez Komisję.
- (301) Komisja uważa, że dane przekazane przez NAV Portugal dotyczące wniosków o przydziały czasu na start lub lądowanie składanych przez linie lotnicze w porcie lotniczym w Lizbonie wyraźnie wskazują na to, że pomimo niekorzystnych warunków rynkowych konkurenci byłoby skłonni do zajęcia dodatkowych przydziałów czasu na start lub lądowanie i rozpoczęcia lub rozszerzenia działalności w porcie lotniczym w Lizbonie. Dlatego też Komisja uważa za prawdopodobne, że przydziały czasu na start lub lądowanie zostaną przeniesione na beneficjenta środka zaradczego przed końcem okresu restrukturyzacji. W każdym razie oczekuje się, że ramy czasowe będą wystarczająco długie, aby sektor transportu lotniczego pasażerów wyszedł z kryzysu związanego z COVID-19 i aby pasażerski ruch lotniczy powrócił do poziomu sprzed kryzysu.
- (302) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że czas trwania zobowiązania jest odpowiedni.

*Kryteria kwalifikowalności dla beneficjenta środka zaradczego w zakresie przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie*

- (303) Zgodnie z art. 80 wytycznych R&R, aby nabywca zbywanego przedsiębiorstwa był odpowiedni, powinien zapewnić mu możliwość skutecznego konkurowania w perspektywie długoterminowej.
- (304) Zgodnie ze zobowiązaniem przedstawionym przez Portugalię, aby kwalifikować się do uzyskania przydziałów czasu na start lub lądowanie, potencjalny beneficjent środka zaradczego:
- a) musi być przewoźnikiem lotniczym posiadającym ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie UE/EKG;

<sup>(85)</sup> „Przydziały czasu na start lub lądowanie powinny umożliwiać odpowiednią rotację statków powietrznych przez beneficjenta środka zaradczego w możliwie najszerszym zakresie z uwzględnieniem modelu biznesowego kwalifikującego się potencjalnego beneficjenta środka zaradczego oraz ograniczeń w wykorzystaniu statków powietrznych”.

<sup>(86)</sup> Sezon zimowy IATA 2022/2023 jest pierwszym sezonem IATA, dla którego w dniu przyjęcia niniejszej decyzji nie rozpoczęto jeszcze ogólnej procedury przydziału czasu na start lub lądowanie.



- b) musi być niezależny i niepowiązany z TAP Air Portugal;
- c) nie może podlegać środkom zaradczym w zakresie konkurencji po otrzymaniu instrumentu dokapitalizowania w związku z COVID-19 w wysokości ponad 250 mln EUR <sup>(87)</sup>;
- d) musi zobowiązać się do obsługi określonej liczby statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie do końca realizacji planu restrukturyzacji. Potencjalni beneficjenci środka zaradczego wskazują w swoich wnioskach liczbę statków powietrznych, które będą miały bazę w porcie lotniczym w Lizbonie, z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie. W tym celu potencjalny beneficjent środka zaradczego musi zobowiązać się do przestrzegania obowiązującego unijnego i krajowego prawa pracy, zgodnie z odpowiednią wykładnią dokonaną przez sądy UE (zob. np. Nogueira, sprawy połączone C-168/16 i C-169/16).
- (305) Kryterium kwalifikowalności dotyczące koncesji jest konieczne, aby zapewnić, by beneficjent środka zaradczego miał możliwość obsługiwanego bez ograniczeń lotów krajowych i wewnątrz UE/EOG, gwarantując w ten sposób połączenia transportowe w porcie lotniczym w Lizbonie, co jest kluczowym kryterium oceny przez Komisję.
- (306) Kryterium kwalifikowalności dotyczące niezależności i braku powiązania jest konieczne, aby zapewnić, by beneficjent środka zaradczego skutecznie konkurował z TAP Air Portugal.
- (307) Kryterium wykluczenia mające zastosowanie do beneficjentów dużej pomocy na dokapitalizowanie podlegających środkom zaradczym w zakresie konkurencji jest konieczne, aby uniknąć sytuacji, w której przedsiębiorstwa, które objęto dodatkowymi środkami mającymi na celu przywrócenie równych warunków działania, o których mowa w pkt 72 tymczasowych ram, mogłyby uzyskać przewagę konkurencyjną dzięki podobnym środkom strukturalnym mającym na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji <sup>(88)</sup>.
- (308) Jeżeli chodzi o ostatnie kryterium kwalifikowalności, odnoszące się do bazy, konieczne jest umożliwienie efektywnej konkurencji, zapewniając w ten sposób skuteczność tych zobowiązań. Ponadto służy ono wspieraniu wejścia na rynek lub ekspansji rentownego konkurenta w porcie lotniczym w Lizbonie i oznacza zagrożenie dla TAP Air Portugal w postaci konkurencji na trasach do i z tego portu lotniczego.
- (309) Komisja zauważa, że kryterium kwalifikowalności odnoszące się do bazy uzupełniono za pomocą dwóch przepisów zawartych w zobowiązaniu, mających na celu maksymalne zwiększenie liczby statków powietrznych mających bazę w porcie lotniczym w Lizbonie i korzystających z korekt czasu na start lub lądowanie. Pierwszy przepis obejmuje powiązanie liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie, które należy przenieść przed godziną 8:00 czasu lokalnego, a które są bardzo cenne z handlowego punktu widzenia, z liczbą mających tam bazę statków powietrznych. Drugi przepis dotyczy kryteriów rankingu, za pomocą których zachęca się beneficjentów środka zaradczego do umieszczenia bazy statków powietrznych w porcie lotniczym w Lizbonie, korzystający z korekt czasu na start lub lądowanie. Dokładniej rzecz ujmując, w przypadku konkurujących ze sobą wniosków, Komisja będzie przyznawać pierwszeństwo, w porządku malejącym, wnioskowi złożonemu przez potencjalnych beneficjentów środka zaradczego, którzy w szczególności (i) zapewnią największą liczbę miejsc wśród mających tam bazę statków powietrznych z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie od rozpoczęcia działalności do zakończenia realizacji planu restrukturyzacji; oraz (ii) będą obsługiwać największą liczbę miejsc przeznaczenia w ramach bezpośrednich lotów wykonywanych przez mające tam bazę statki powietrzne z wykorzystaniem korekt czasu na start lub lądowanie od rozpoczęcia działalności do zakończenia realizacji planu restrukturyzacji (bezpośrednie połączenia transportowe, bez uwzględnienia częstotliwości).
- (310) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że kryteria kwalifikowalności dla potencjalnych beneficjentów środka zaradczego są odpowiednie, ponieważ (i) umożliwiają one udział w zaproszeniu do składania wniosków wystarczającej liczbie linii lotniczych, które mogą być zainteresowane dostępnymi przydziałami czasu na start lub lądowanie, oraz (ii) zapewniają proporcjonalne wymagania w odniesieniu do dostępu do przydziałów czasu na start lub lądowanie, ułatwiając tym samym uruchomienie środków mających na celu zachowanie efektywnej konkurencji.

*Wpływ przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie na perspektywę przywrócenia rentowności TAP Air Portugal*

- (311) Zgodnie z pkt 92 wytycznych R&R środki ograniczające zakłócenia konkurencji nie powinny stać na przeszkodzie przywróceniu rentowności beneficjenta, co może mieć miejsce, gdy wykonanie środka jest bardzo kosztowne lub w przypadku, gdy w wyjątkowych przypadkach, należycie uzasadnionych przez zainteresowane państwo członkowskie, ograniczałoby to działalność beneficjenta w stopniu utrudniającym przywrócenie jego rentowności; środki takie nie powinny także być wdrażane kosztem konsumentów i konkurencji.

<sup>(87)</sup> Zgodnie z tym kryterium nie kwalifikują się potencjalni beneficjenci środka zaradczego, którzy spełniają łącznie dwa poniższe warunki: (i) skorzystali ze środka dokapitalizowania w związku z COVID-19 powyżej 250 mln EUR; oraz (ii) podlegają dodatkowym środkom mającym na celu zachowanie efektywnej konkurencji na rynkach właściwych, na których mają znaczącą pozycję rynkową, do celów pkt 72 tymczasowych ram.

<sup>(88)</sup> Ponieważ oczekuje się, że liczba potencjalnych beneficjentów środka zaradczego podlegających środkom zaradczym w zakresie konkurencji na podstawie tymczasowych ram będzie ograniczona, to kryterium wykluczenia nie zmniejsza skuteczności zobowiązania do przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie.

- (312) W tym kontekście Komisja oceniła, w jakim stopniu przeniesienie 18 dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie (i) ograniczyłyby działalność TAP Air Portugal, biorąc pod uwagę model biznesowy typu „hub and spoke” tego portu lotniczego; oraz (ii) wpłynęłyby na przywrócenie rentowności TAP Air Portugal na koniec okresu restrukturyzacji (2025 r.).
- (313) W odniesieniu do skutków operacyjnych przeniesienia 18 dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie Komisja zauważa, że zobowiązanie zaproponowane przez Portugalię opracowano z uwzględnieniem strategicznego modelu TAP Air Portugal w zakresie długodystansowych lotów transatlantyckich oraz modelu węzła. W szczególności zobowiązanie zawiera dwa środki mające na celu uniknięcie koncentracji przydziałów czasu na start lub lądowanie, które należy przenieść, w godzinach, które są kluczowe dla węzła w Lizbonie (głównie godziny poranne), ale nie są kluczowe dla działalności poza węzłem. Pierwszy środek polega na ograniczeniu liczby przydziałów czasu na start lub lądowanie podlegających przeniesieniu w trzech okresach dnia. W szczególności TAP Air Portugal nie jest zobowiązany do przeniesienia: (i) więcej niż jednego czasu na start lub lądowanie przed godziną 08:00 (czasu lokalnego) na statek powietrzny, którego bazę beneficjent środka zaradczego umieścił w porcie lotniczym w Lizbonie, korzystając z korekt czasu na start lub lądowanie; (ii) więcej niż połowy wszystkich korekt czasu na start lub lądowanie przed godziną 12.00 (czasu lokalnego); oraz (iii) większej liczby czasów na start lub lądowanie przed godziną 20.00 (czasu lokalnego) niż łączne korekty czasu na start lub lądowanie minus jeden czas na start lub lądowanie na statek powietrzny, którego bazę beneficjent środka zaradczego umieścił w porcie lotniczym w Lizbonie, korzystając z korekt czasu na start lub lądowanie w odniesieniu do obsługi lotów krótkodystansowych. Drugi środek polega na zapewnieniu TAP Air Portugal pewnej elastyczności w odniesieniu do dokładnego czasu, w jakim należy przynieść przydziały czasu na start lub lądowanie, pod warunkiem że dostosowanie do czasów, których dotyczy wniosek, nie wpłynie negatywnie na planowaną działalność beneficjenta środka zaradczego, a tym samym na skuteczność konkurencji będącej efektem zobowiązania. W szczególności TAP Air Portugal przynosi przydziały czasu na start lub lądowanie odpowiadające czasom, o które zwrócił się beneficjent środka zaradczego, z dokładnością do +/- 20 minut w przypadku lotów krótkodystansowych i z dokładnością do +/- 60 minut w przypadku lotów długodystansowych, chyba że TAP Air Portugal nie dysponuje przydziałami czasu na start lub lądowanie w danym przedziale czasowym. Oprócz tych dwóch konkretnych środków Komisja zauważa, że potencjalnych beneficjentów środka zaradczego zachęca się do wykorzystywania korekt czasu na start lub lądowanie na działalność w bazie, co dodatkowo zmniejsza ryzyko składania wniosków o przydziały czasu na start lub lądowanie odnoszące się do ograniczonej liczby godzin porannych.
- (314) W związku z tym zobowiązanie zaproponowane przez Portugalię zawiera przepisy, które w użyteczny sposób zmniejszają ryzyko, że przeniesienie przydziałów czasu na start lub lądowanie zaszkodzi sieci TAP Air Portugal oraz wkładowi w jakość sieci połączeń węzła w Lizbonie, nie ograniczając nadmiernie działalności beneficjenta środka zaradczego.
- (315) W odniesieniu do skutków finansowych przeniesienia 18 dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie Komisja oceniła, czy TAP Air Portugal powróciłby do rentowności po zakończeniu restrukturyzacji, zgodnie z definicją zawartą w pkt 52 wytycznych R&R <sup>(89)</sup>, w przypadku niekorzystnego scenariusza, w którym działalność TAP Air Portugal po przeniesieniu przydziałów czasu na start lub lądowanie byłaby strukturalnie ograniczona w porównaniu ze zgłoszonym planem restrukturyzacji. W tym celu Komisja wykorzystała prognozy finansowe na 2025 r. przedstawione przez Portugalię w ramach analizy wrażliwości, dostosowane w celu uwzględnienia szacowanego zmniejszenia przychodów <sup>(90)</sup>, EBIT i dochodu netto w związku z przeniesieniem 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie.
- (316) Komisja zastosowała standardowe testy dotyczące przywrócenia rentowności na podstawie wskaźników ROCE, ROE, zadłużenia i zdolności kredytowej. Na tej podstawie i zgodnie z tabelą 3 poniżej Komisja ustaliła, że na koniec okresu restrukturyzacji TAP Air Portugal:
- zapewni zwrot z zaangażowanego kapitału nieco powyżej kosztu (alternatywnego) pozyskania większego kapitału i zadłużenia (test 1);
  - zapewni odpowiedni zwrot z kapitału własnego powyżej kosztu (alternatywnego) pozyskania większego kapitału (test 2);
  - przywróci (dodatni) kapitał własny i będzie w znacznie lepszej sytuacji pod względem zadłużenia niż obecna sytuacja przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji (test 3); oraz
  - będzie posiadać wskaźnik zdolności kredytowej umożliwiający dostęp do rynków kapitałowych bez potrzeby korzystania z pomocy państwa (gwarancji) (test 4).

<sup>(89)</sup> Zgodnie z pkt 52 wytycznych R&R długoterminową rentowność osiąga się, jeśli beneficjent jest w stanie zapewnić odpowiedni szacowany zwrot z kapitału i jest w stanie samodzielnie konkurować na rynku.

<sup>(90)</sup> Zmniejszenie przychodów związane z przeniesieniem przydziałów czasu na start lub lądowanie odpowiada deficytowi przychodów z tytułu obsługi mniejszej liczby lotów krótkodystansowych niż bez przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie. Ponieważ loty krótkodystansowe obsługiwane przez TAP Air Portugal stanowią także część globalnej sieci przewoźnika, zmniejszenie przychodów obejmuje zarówno utratę bezpośrednich przychodów związanych z pasażerami lotów krótkodystansowych, jak i przychodów z przesiadek związanych z pasażerami przesiadającymi się z lotów krótkodystansowych na loty długodystansowe.

Tabela 3

Wpływ przeniesienia 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie na przywrócenie rentowności TAP Air Portugal

2025 r.	Plan restrukturyzacji Brak przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie	Analiza wrażliwości Przeniesienie 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie
<b>Test rentowności 1: ROCE &gt; WACC w wysokości 7,5 %–8 %; test 2: ROE &gt; koszt kapitału własnego w wysokości 10,5 %–11 %</b>		
ROCE $(=(1-21\%)*EBIT/CE)$	[...]	[...]
ROE $(= \text{Dochód netto}/\text{Kapitał własny})$	[...]	[...]
Zadłużenie i zdolność kredytowa: test 3 dotyczący przedsiębiorstwa znajdującego się w trudnej sytuacji, jeżeli EBITDA/Odsetki < 1 i Dług/Kapitał własny > 7,5; test 4: Dług/EBITDA < 3–3,5		
Dług netto/Kapitał własny	[...]	[...]
EBITDA/Wydatek z tytułu odsetek	[...]	[...]
Dług netto/EBITDA	[...]	[...]

- (317) Komisja przeprowadziła również test dotyczący tego, że w przypadku bardziej niekorzystnych scenariuszy (poziomy wrażliwości) TAP Air Portugal nie wymagałby dalszej pomocy (np. dochód netto nadal dodatni, a zdolność uzyskania dostępu do rynków finansowych nadal udowodniona).
- (318) W świetle powyższego Komisja stwierdza, z jednej strony, że zobowiązanie do przeniesienia 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie nie zagraża przywróceniu rentowności TAP Air Portugal.
- (319) Z drugiej strony Komisja przyznaje, że na koniec okresu restrukturyzacji TAP Air Portugal będzie działać z dodatnią, choć stosunkowo niską marżą (około [...] % w 2025 r.). Ponadto poziom jego zadłużenia mierzony w stosunku do jego podstawy kapitałowej wyniósłby [...]. Co więcej, chociaż do analizy wrażliwości wykorzystuje się skrajne warunki rynkowe, takie jak rosnące koszty paliwa i inflacja, nie uwzględnia się w niej wpływu na rentowność TAP Air Portugal nieprzewidywalnych, dramatycznych wstrząsów popytowych, takich jak te wynikające z pandemii. Biorąc pod uwagę, że ograniczenie działalności TAP Air Portugal poza zakresem podjętym w ramach restrukturyzacji miałoby nieproporcjonalnie duży wpływ na dochód netto TAP Air Portugal, przeniesienie więcej niż 18 przydziałów czasu na start lub lądowanie może postawić pod znakiem zapytania przywrócenie rentowności TAP Air Portugal w najbardziej niekorzystnych warunkach rynkowych.

Wniosek dotyczący zobowiązania do przeniesienia przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie

- (320) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że zaproponowane przez Portugalię zobowiązanie do ograniczenia zakłóceń konkurencji w porcie lotniczym w Lizbonie, gdzie TAP Air Portugal będzie zajmować znaczącą pozycję rynkową po restrukturyzacji, jest zgodne z warunkami dopuszczalności określonymi w wytycznych R&R i będzie egzekwowane zgodnie z tymi warunkami.

(iv) Ocena zakazu nabywania i zakazu reklamy

- (321) Jeżeli chodzi o środki behawioralne, Portugalia zobowiązuje się do przestrzegania środków określonych w pkt 84 wytycznych R&R, a mianowicie: (i) zakazu nabywania udziałów w spółkach w okresie restrukturyzacji, chyba że jest to niezbędne do zapewnienia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa i pod warunkiem zatwierdzenia przez Komisję, oraz (ii) powstrzymania się od wykorzystywania pomocy państwa jako przewagi konkurencyjnej w działaniach promocyjnych podczas wprowadzania swoich produktów i usług na rynek (motyw 98). Zgodnie z pkt 83 wytycznych R&R środki te pozwolą zagwarantować, że „pomoc jest wykorzystywana wyłącznie do finansowania przywrócenia długoterminowej rentowności oraz nie jest nadużywana w celu przedłużenia poważnych i ciągłych zakłóceń struktury rynku bądź ochrony beneficjenta przed zdrową konkurencją”.
- (322) Dlatego też Komisja uważa, że środki mające na celu złagodzenie ograniczeń konkurencji są odpowiednie do zmniejszenia negatywnych skutków pomocy na restrukturyzację.

#### 6.4.2.7. Przejrzystość

- (323) Zgodnie z pkt 38 lit. g) wytycznych R&R państwom członkowskim, Komisji, podmiotom gospodarczym oraz opinii publicznej należy zapewnić łatwy dostęp do wszystkich stosownych aktów i informacji na temat przyznawanej pomocy. Oznacza to, że Portugalia musi przestrzegać przepisów dotyczących przejrzystości ustanowionych w pkt 96 wytycznych R&R. Komisja zauważa, że Portugalia udostępni odpowiednie informacje na stronie internetowej:

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

#### 6.5. Wniosek dotyczący zgodności z rynkiem wewnętrznym

- (324) Zgodnie z art. 9 ust. 6 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589<sup>(91)</sup> decyzje o zakończeniu formalnej procedury dochodzenia podejmowane są bezzwłocznie po usunięciu wątpliwości co do zgodności środka będącego przedmiotem zgłoszenia z rynkiem wewnętrznym.
- (325) W świetle powyższego Komisja stwierdza, że chociaż wątpliwości wyrażone przez nią w decyzji o wszczęciu postępowania zostały rozwiane, negatywne skutki pomocy na restrukturyzację dla sektora transportu lotniczego są ograniczone, biorąc pod uwagę zwłaszcza środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji, których wdrożenie powinna zapewnić Portugalia. W związku z tym pozytywne skutki pomocy na restrukturyzację dla rozwoju działalności gospodarczej w zakresie transportu lotniczego zapewniającej Portugalii połączenia transportowe i związanej z nią działalności w sektorze turystycznym, w którym czerpie się z niej korzyści, pod warunkiem że Portugalia zapewni wdrożenie planu restrukturyzacji, przeważają nad pozostałymi negatywnymi skutkami dla konkurencji i wymiany handlowej, które w związku z tym nie są naruszone w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem. Zobowiązania podjęte przez Portugalię należy zatem określić jako warunki zgodności pomocy z rynkiem wewnętrznym.
- (326) Komisja stwierdza zatem w ogólnej ocenie, że pomoc na restrukturyzację jest zgodna z art. 107 ust. 3 lit. c) TFUE, ponieważ ułatwia ona rozwój transportu lotniczego i powiązanej z nim działalności oraz nie zakłóca konkurencji w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem.
- (327) Ponadto Komisja uważa za konieczne, aby Portugalia przedstawiała regularne sprawozdania z realizacji planu restrukturyzacji co sześć miesięcy do końca okresu restrukturyzacji. W sprawozdaniach tych określone zostaną w szczególności daty wypłaty środków finansowych przyznanych przez Portugalię i wkładu własnego beneficjenta, zmiany w zakresie statków powietrznych i zdolności przewozowych floty TAP Air Portugal, wszelkie odchylenia od finansowych lub operacyjnych trajektorii planu restrukturyzacji w zakresie przychodów, ograniczenia kosztów i redukcji kosztów w wyniku zastosowania środków restrukturyzacyjnych oraz zysków, a także środki naprawcze przewidziane lub wdrożone przez Portugalię lub beneficjenta w stosownych przypadkach,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc na restrukturyzację, którą Republika Portugalska zamierza przyznać na rzecz jednostki gospodarczej, znajdującej się obecnie pod wyłączną kontrolą państwa portugalskiego, obejmującej Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal oraz wszystkie kontrolowane przez nie spółki zależne, w formie środków o wartości 2 550 mln EUR, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 2.

#### Artykuł 2

1. Republika Portugalska dopilnowuje, aby Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal lub odpowiednio ich spółki zależne w pełni wdrożyły, w odpowiednich terminach, środki zawarte w planie restrukturyzacji opisane w niniejszej decyzji.

<sup>(91)</sup> Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

2. Republika Portugalska dopilnowuje, aby Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal lub odpowiednio ich spółki zależne w pełni wdrożyły, w odpowiednich terminach określonych w planie restrukturyzacji, środki mające na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji opisane w niniejszej decyzji, a mianowicie:

- a) całkowite zbycie akcji SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. i Catering de Portugal, S.A.;
- b) ograniczenie floty Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal do maksymalnie [90–100] statków powietrznych;
- c) zaoferowanie przeniesienia osiemnastu dziennych przydziałów czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym w Lizbonie;
- d) powstrzymanie się od nabywania akcji jakichkolwiek spółek z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezbędne do zapewnienia długoterminowej rentowności Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal lub odpowiednio ich spółek zależnych, a w tym przypadku pod warunkiem zatwierdzenia nabycia przez Komisję; oraz
- e) powstrzymanie się od wykorzystywania pomocy państwa jako przewagi konkurencyjnej w działaniach promocyjnych podczas wprowadzania swoich produktów i usług na rynek.

3. Republika Portugalska co sześć miesięcy, począwszy od daty przyjęcia niniejszej decyzji do końca okresu restrukturyzacji dnia 31 grudnia 2025 r., przedstawia Komisji regularne sprawozdania z realizacji planu restrukturyzacji. W sprawozdaniach tych określone zostaną w szczególności daty rzeczywistej wypłaty środków finansowych przyznanych przez państwo i wkładu własnego beneficjenta, zmiany w zakresie sieci, pozycji rynkowej, statków powietrznych i zdolności przewozowych floty Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal, wszelkie odchylenia od finansowych lub operacyjnych trajektorii planu restrukturyzacji w zakresie przychodów, ograniczenia kosztów i redukcji kosztów oraz zysków osiągniętych w wyniku zastosowania środków restrukturyzacyjnych, a także środki naprawcze przewidziane lub wdrożone przez Republikę Portugalską lub beneficjenta w stosownych przypadkach.

#### Artykuł 3

W terminie dwóch miesięcy od daty notyfikacji niniejszej decyzji Republika Portugalska przekazuje Komisji informację o środkach wdrożonych w celu jej wykonania.

#### Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Portugalskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 grudnia 2021 r.

W imieniu Komisji  
Margrethe VESTAGER  
Członek Komisji