

KOMISJONI OTSUS (EL) 2022/763,**21. detsember 2021,****riigiabi SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N) kohta, mida Portugal kavatseb anda ettevõtjale TAP SGPS***(teatavaks tehtud numbri C(2021) 9941 all)***(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

võttes arvesse komisjoni otsust algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus riigiabi SA.60165 (2021/C) suhtes ⁽¹⁾,olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ⁽²⁾ ja võttes arvesse nende märkusi

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 10. juunil 2021 teatas Portugal oma kavatsusest anda kooskõlas suunistega raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta (edaspidi „päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised“) ⁽³⁾ ümberkorraldusabina riigiabi summas 3,2 miljardit eurot majandusüksusele, mille üle omab praegu ainukontrolli Portugali riik ja mis koosneb äriühingust Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (edaspidi „TAP SGPS“) ja selle praegusest sõsarettevõtjast Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (edaspidi „TAP Air Portugal“), sealhulgas kõik nende kontrolli all olevad tütarettevõtjad (põhjendused 8–14). Teatamisele eelnes 1,2 miljardi euro suuruse päästmislaenu andmine TAP SGPSile, mille kohta komisjon ei esitanud 10. juuni 2020. aasta otsuses (edaspidi „esialgne päästmisabi otsus“) vastuväiteid ⁽⁴⁾. Portugal kinnitas TAP SGPSi päästmisabi ja maksis selle välja 2020. aasta juulis ning esitas TAP SGPSi ümberkorralduskava 10. detsembril 2020. Teatega koos esitati ümberkorralduskava ajakohastatud versioon ja muud tõendavad dokumendid.
- (2) 19. mail 2021 tühistas Üldkohus esialgse päästmisabi otsuse, kuid peatas tühistamise tagajärjed, kuni komisjon võtab vastu uue otsuse ⁽⁵⁾. 16. juulil 2021 võttis komisjon vastu uue otsuse, millega ei esitatud päästmisabi suhtes vastuväiteid, ⁽⁶⁾ mille peale esitati veel üks tühistamishagi ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsus C(2021) 5278 final juhtumi SA.60165 kohta (ELT C 317, 6.8.2021, lk 13).

⁽²⁾ ELT C 317, 6.8.2021, lk 13.

⁽³⁾ Komisjoni teatis „Suunised raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta“ (ELT C 249, 31.7.2014, lk 1).

⁽⁴⁾ Komisjoni 10. juuni 2020. aasta otsus juhtumi SA.57369 (2020/N) kohta – COVID-19 – Portugal – TAPile antud abi (ELT C 228, 10.7.2020, lk 1).

⁽⁵⁾ 19. mai 2021. aasta kohtuotsus Ryanair DAC vs. komisjon, T-465/20, EU:T:2021:284. Üldkohus leidis, et komisjon ei esitanud oma esialgses päästmisabi otsuses Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 296 kohaseid põhjendusi, jättes eelkõige märkimata, kas TAP SGPS kuulus kontserni päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 22 tähenduses. Üldkohus andis korralduse peatada selle otsuse tühistamise tagajärjed kuni kaheks kuuks alates kohtuotsuse kuupäevast, kui komisjon otsustab uue otsuse vastu võtta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 alusel, ning mõistlikuks lisaajaks juhul, kui komisjon peaks otsustama algatada Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõikes 2 ette nähtud menetluse.

⁽⁶⁾ Komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsus riigiabi SA.57369 kohta – Päästmisabi TAP SGPSile (ELT C 345, 27.8.2021, lk 1).

⁽⁷⁾ Kohtuasi T-743/21: Ryanair vs. komisjon, mille menetlemine Üldkohtus on praegu pooleli.

- (3) 16. juuli 2021. aasta kirjaga teatas komisjon Portugalile, et on otsustanud kõnealuse päästmisabi suhtes algetada Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetluse (edaspidi „menetluse algetamise otsus“). Portugal esitas 19. augusti ja 27. augusti 2021. aasta kirjadega selle otsuse kohta märkused.
- (4) Komisjoni otsus algetada menetlus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* ⁽⁸⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama märkuseid ühe kuu jooksul alates avaldamisest.
- (5) 6. septembril 2021 lõppenud tähtaja jooksul sai komisjon huvitatud isikutelt 39 märkust. Komisjon edastas märkused Portugalile, kellele anti võimalus vastata. Portugal esitas 5. oktoobri 2021. aasta kirjas märkused huvitatud isikute märkuste kohta.
- (6) 29. oktoobri 2021. aasta kirjaga palus komisjon lisateavet ümberkorralduskava ning toetava ümberkorraldusabi ja rahastamise kohta, millele Portugal vastas 16. novembril 2021. Komisjon ja Portugali ametiasutused pidasid teates kirjeldatud konkurentsimeetmete teemal videokonverentse ning komisjon küsis 25. oktoobril 2021 lisateavet ka Lissaboni lennujaama ja lennujaamast pakutavate reisijate lennutransporditeenuste turu konkurentsistruktuuri kohta, sealhulgas ajakohastatud teavet lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate teenindusaegade kohta. Portugal vastas 2. ja 8. novembril 2021 ning esitas lisateabe 16., 25., 27. ja 30. novembril 2021 ning viimast korda 3. detsembril 2021.
- (7) Portugal nõustus erandkorras loobuma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes nõukogu määruse nr 1/1958 ⁽⁹⁾ artikliga 3, ning nõustus sellega, et käesolev otsus võetakse vastu ja sellest teavitatakse inglise keeles vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 297.

2. ABI KIRJELDUS

2.1. Abisaaja: omandistruktuur ja tegutsevad tütarettevõtjad

- (8) Ümberkorraldusabi saaja on praegu Portugali riigi ainukontrolli all olev majandusüksus (põhjendused 11 ja 12), mis koosneb äriühingust TAP SGPS ja selle praegusest sõsarettevõtjast TAP Air Portugal, sealhulgas kõik nende kontrollitavad tütarettevõtjad. TAP SGPS on 2003. aastal asutatud valdusettevõtja, TAP Air Portugal aga loodi 1945. aastal Portugali riikliku lennuettevõtjana. 2017. aastaks omasid TAP SGPSi üle ühist kontrolli Portugali riigi osalusi haldav riigiettevõtte Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (edaspidi „Parpública“) ja kaks äriühingut, HPGB, SGPS, S.A. ⁽¹⁰⁾ (edaspidi „HPGB“) ja DGN Corporation (edaspidi „DGN“), kusjuures kaks viimati nimetatut tegutsevad konsortsiumi Atlantic Gateways SGPS, Lda. (edaspidi „AGW“) ⁽¹¹⁾ all. Kui komisjon võttis vastu esialgse päästmisabi otsuse, kuulus Parpública 50 % ja AGW-le 45 % TAP SGPSi aktsiatest, ülejäänud 5 % aktsiaid kuulus aga TAP SGPSi töötajatele. TAP SGPSi käimasoleva päästmis- ja ümberkorraldamisprotsessi käigus see omandiõigusolukord muutus.
- (9) Kui TAP SGPSi päästmis- ja ümberkorraldamisprotsess algas, kuulus TAP Air Portugal täielikult TAP SGPSile ja oli selle suurim tütarettevõtja, mille arvele langes ligikaudu 98 % TAP SGPSi käibest. Portugali ametiasutused selgitavad, et kuni 2020. aasta juunini ei kaalutud TAP SGPSi aktsionäride struktuuri muutmist, kuna kõik abisaaja aktsionärid olid nõus, et päästmisabi on vaja, et säilitada TAP Air Portugali tegevus ja TAP SGPSi elujõulisus pikas perspektiivis.

⁽⁸⁾ Vt joonealune märkus 1.

⁽⁹⁾ Nõukogu 15. aprilli 1958. aasta määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385/58).

⁽¹⁰⁾ HPGB, SGPS, S.A. asub Lissabonis ja on osa ettevõtjate ja äriühingute juhtimise sektorist. Äriühingul HPGB, SGPS, S.A. on tema asukohas [...] töötajat. HPGB, SGPS, S.A. kontserni kuulub [...] äriühingut.

⁽¹¹⁾ Lisateave HPGB, DGNi ja AGW konsortsiumi kohta on esitatud joonealuses märkuses 6 viidatud juhtumit SA.57369 käsitleva komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsuse põhjendustes 11–15.

- (10) Portugali ametiasutused arutasid TAP SGPSi kontrolli küsimust alles 2020. aasta juuli alguses, kui päästmislaenu lepingu rakendamist käsitlevad läbirääkimised AGWga ummikusse jõudsid. [...] Seistes silmitsi TAP SGPSi finantskrahhi lähedase olukorraga, mis nõudis tungivalt päästmisabi andmist, otsustasid Portugali ametiasutused sõlmida AGW aktsionäridega eralepingu, et osta DGNi osalused välja, [...]. [...], Portugali rahandusministeerium (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças) omandas otse TAP SGPSi aktsiad, mis moodustasid 22,5 % TAP SGPSi aktsiakapitalist, mis varem kuulus AGW-le. Selle tulemusena kuulub pragu Portugali riigile otseselt ja kaudselt enamuspositsioon, mis vastab 72,5 %-le TAP SGPSi aktsiakapitalist ja vastavatest majanduslikest õigustest (50 % Parpública kaudu ja 22,5 % rahandusministeeriumi kaudu). Varem kuulus HPGB-le osalus AGW konsortsiumis, mitte otseselt TAP SGPSis, kuid olles omandanud osaluse AGWs, kuulub HPGB-le pragu otseselt 22,5 % TAP SGPSist.
- (11) Portugali ametiasutused kinnitavad, et Portugali Vabariigi majandusministeeriumi kaudu sõlmitud osaluslepingu kohaselt [...]. [...], ⁽¹²⁾ [...] ⁽¹³⁾. Kontroll 72,5 % aktsiakapitali üle, [...], annab Portugali riigile ainukontrolli TAP SGPSi üle.
- (12) Ka muutus pärast päästmisabi andmist TAP SGPSi osalus äriühingus TAP Air Portugal, kui Portugali riik suurendas rahandusministeeriumi kaudu oma kapitali TAP Air Portugalis 462 miljoni euro võrra ⁽¹⁴⁾. 24. mai 2021. aasta seisuga omab riik rahandusministeeriumi kaudu otseselt ligikaudu 92 % TAP Air Portugal aktsiakapitalist. Ülejäänud 8 % kuulub praegu TAP SGPSile. TAP Air Portugal on 30. detsembril 2019 kauba- ja postiteenuste osutamiseks asutatud äriühingu TAP Logistics Solutions, S.A. ainuaktsionär.
- (13) TAP SGPSil on osalus ka järgmistes äriühingutes, kes osutavad Portugalis ja muudes riikides lennutranspordiga seotud teenuseid:
- 100 % äriühingus Portugália Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (edaspidi „Portugalia“);
 - 100 % äriühingus U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A. (tervishoiuteenuseid osutav ettevõte, mille põhiklient on ka TAP Air Portugal);
 - 100 % äriühingus TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. ja 99,83 % äriühingus Aeropar Participações Lda. (mõlemad tegutsevad valdusettevõtjana);
 - 78,72 % äriühingus TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A (edaspidi „M&E Brasil“) (hooldab TAP Air Portugalit ja kolmandate isikute õhusõidukeid);
 - 49 % (43,9 % otse ja 5,1 % Portugalia kaudu) äriühingus SPdH–Serviços Portugueses de Handling, S.A. (tuntud ka nimega Groundforce Portugal) (Portugalis lennujaama maapealse teeninduse sektoris tegutsev ettevõte), ning
 - 51 % äriühingus CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A. (lennunduse toitlustusvaldkonnas tegutsev ettevõte, mille põhiklient on TAP Air Portugal).
- (14) Eespool kirjeldatud kontrollimuudatused päästmis- ja ümberkorraldusprotsessi ajal ei sõltu sellest, et käesoleva otsuse kohaldamisel hõlmavad kõik viited abi saavale ettevõtjale, kes saab ümberkorraldusabi, TAP SGPSi ja kõiki selle tütarettevõtjaid selle 2020. aasta juunis alanud päästmis- ja ümberkorraldusprotsessi alguses, sealhulgas TAP Air Portugal, kui ei ole märgitud teisiti. Kõik viited TAP Air Portugalile hõlmavad kõiki TAP SGPSi lennutranspordi tütarettevõtjaid, sealhulgas Portugaliat, kui ei ole märgitud teisiti.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta otsus C(2021) 2991 final juhtumi SA.62304 (2021/N) kohta – Portugal – COVID-19: Kahju hüvitamine ettevõtjale TAP Portugal (ELT C 240, 18.6.2021, lk 1).

2.2. Abisaaja: põhitegevus lennundussektoris

- (15) Abi saav majandusüksus TAP Air Portugal tegeleb reisijate ja kauba lennutranspordiga. 2019. aastal, enne ümberkorraldamist, käitas TAP Air Portugal 108 lennukit, sealhulgas märgrendi lepingute alusel käitatavaid lennukeid, ning teenindas 92 sihtkohta 38 riigis, vedas üle 17 miljoni reisija ja tegi üle 130 000 lennu. Need lennud toimusid regulaarliinidel sellistest lennujaamadest nagu Lissabon, Porto, Faro ja neljalt Assooride ja Madeira saarelt ning ka rahvusvahelistesse sihtkohtadesse, sealhulgas [...] lennujaamadesse Euroopas (väljaspool Portugali), [...] sihtkohta Brasiilias, ⁽¹⁵⁾ [...] Aafrikas ⁽¹⁶⁾ ja [...] Põhja-Ameerikas 2019. aastal ⁽¹⁷⁾. TAP Air Portugal on struktureerinud oma tegevuse peamiselt Lissaboni lennujaama ümber, mis on tema peamine tegevuskeskus.
- (16) Portugal märgib, et TAP Air Portugal on peamine reisijateveo ja kaubaveoühenduse pakkuja Portugali, Portugalist ja Portugalis. 2019. aastal oli TAP Air Portugal ainus lennuettevõtja, kes teenindas suvehooajal [...] lennuliini oma [...] lennuliinist ja talvehooajal [...] lennuliini [...] lennuliinist. Eelkõige täidab TAP Air Portugal väga olulist rolli Portugali ja portugali keelse diasporaaga riikide ühendamisel. TAP Air Portugali peetakse ka Portugali majanduse tugisambaks, eelkõige tänu tema panusele Portugali turismitööstuse arengusse.
- (17) Teised lennuettevõtjad, eelkõige Euroopa lennuettevõtjad, osutavad reisijate- või kaubaveoteenuseid Portugali, näiteks Ryanair, mis on suuruselt teine Portugalis tegutsev lennuettevõtja, Wizzair ja easyJet, Lufthansa kontserni lennuettevõtjad (sh Brussels Airlines ja Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair ja IAGi lennuettevõtjad (eelkõige Vueling ja Iberia).

2.3. Abisaaja raskuste tagamaad ja rahaline olukord

- (18) Abisaaja praeguse raske olukorra on põhjustanud nii maksevõime kui ka likviidsusprobleemid, mida süvendas oluliselt COVID-19 pandeemiast põhjustatud äge likviidsuskriis.
- (19) Esiteks, aastatel 2006–2015 kogus TAP SGPS [...] miljonit eurot [...]. Võttes arvesse lennundustegevuse kaalu TAP SGPSi tuludes, [...].
- (20) Ka on TAP SGPS viimastel aastatel kandnud erakorralisi tegevuse häiretega seotud kulusid, mis takistasid kasumlikkuse ja konkurentsivõime suurenemist. [...] [...] miljonit eurot [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] [...] miljonit eurot [...], mis on tingitud lendude hilinemiste ja tühistamiste suurest hulgast ning väga suurest välisvaluuta vahetuskursiriskist tegevuse tõttu Brasiilias ja Angolas.
- (21) Teiseks, arvestades, et TAP Air Portugal teenis ligikaudu [...] % TAP SGPSi tuludest, mõjutas lennuettevõtja tegevus oluliselt tema valdusettevõtja üldist finantsolukorda. Pärast TAP SGPSi erastamist 2015. aastal ⁽¹⁹⁾ alustas TAP Air Portugal ümberkorraldusprotsessi ja oli tegevuse poolest kasvutrajektoiril, mis tähendas kuni 2019. aastani tulude suurenemist [...] %. Ümberkorraldusprotsessi eesmärk oli [...].
- (22) Ümberkorraldusprotsessiga seotud toimingud viidi ellu peamiselt 2018. ja 2019. aastal, nimelt [...] kütusesäästliku A339 lennuki tarnimisega, millele järgnes toote, müügi ja töövahendite ümberkorraldamine ning hangete ja süsteemide täiustamine. Operatiivse poole pealt suurendas TAP Air Portugal oma tegevust suure väärtusega turgudel, nagu Brasiilia ja Põhja-Ameerika. Ümberkorraldusprotsess, eelkõige uute lennukite järkjärguline kasutuselevõtt ja vanade lennukite järkjärguline kasutusest kõrvaldamine, mis kestis kuni 2019. aastani, aitas vähendada kogukulu pakutava istekohtkilomeetri kohta ⁽²⁰⁾. Sellega kaasnesid siiski ka suured ühekordsed kulud, mis olid seotud [...]. Lisaks oli TAP Air Portugal tööjõukulude ja tõhususe poolest jätkuvalt oma konkurentidest vähem konkurentsivõimeline.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Ebaregulaarse tegevuse kulud tekivad lennuettevõtja või lennuettevõtja nimel maapealseid teenuseid osutaval ettevõtjal siis, kui reisipäeval või reisile eelneval päeval tekkinud häire tõttu ei saa klient kasutada lendu (lende), millele pilet on ostetud.

⁽¹⁹⁾ TAP SGPSi aktsiakapitalist 61 % erastati 2015. aastal. 2017. aastal ostis Portugali riik osa aktsiakapitalist AGW-lt tagasi, suurendades tema osalust 50 %ni.

⁽²⁰⁾ Parameetrit „kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta“ kasutatakse selleks, et mõõta ühikukulu, mida väljendatakse rahalises väärtuses [euro senti istekoha kohta] iga istekoha teenindamise eest iga kilomeetri kohta.

- (23) 2. detsembril 2019 lõpetas TAP Air Portugal 375 miljoni euro väärtuses viieaastase tähtajaga tagatiseta võlakirjade pakumise, mis teenivad aastast korrapäraselt 5,625 % kupongiintressi ja tegelikku intressimäära 5,75 %⁽²¹⁾. Emissiooni eesmärk oli katta äriühingu üldkulused ning maksta osaliselt tagasi võlg ja pikendada selle keskmist tähtaega. Emissioon sai esialgse reitingu BB– (Standard & Poor's) ja B2 (Moody's), st alla investeerimisjärgu krediidireitingu. Mitu kuud varem, 24. juunil 2019, oli TAP Air Portugal emiteerinud 200 miljoni euro väärtuses nelja-aastase tähtajaga võlakirju, mis teenivad aastast 4,375 % regulaarset kupongiintressi⁽²²⁾. Kuigi 2019. aasta juunis ja detsembris toimunud kahe emissiooni summad ja tingimused on erinevad, näitab huvi, mida need pälvivad, et abisaaja pääses enne COVID-19 puhangut turul rahastamisvahendite juurde mõistlikel tingimustel.
- (24) Ümberkorraldusprotsess katkes üleilmse COVID-19 pandeemia ja sellele järgnenud majanduskriisi tõttu ajal, mil TAP Air Portugal ei olnud veel suutnud konkurentidega, eriti just odavlennuettevõtjatega võrreldes oma kulusid, eelkõige tööjõukulusid, oluliselt vähendada.
- (25) Selle tagajärjel langetas reitinguagentuur Standard & Poor's 20. märtsil 2020 valitsuse poolt COVID-19 puhangu tõttu kehtestatud enneolematute reisipiirangute ja karantiinikorraldustega TAP Air Portugali pikaajalise reitingu tasemele B– ja lühiajalise likviidsusreitingu väljavaate tasemele CCC+. Samas teates määras Standard & Poor's 375 miljoni euro suuruse võlakirjaemissiooni taastumisväljavaateks 45 %. 19. märtsil 2020 alandas ka reitinguagentuur Moody's TAP Air Portugali maksejõuetuse tõenäosuse järku ja ettevõtte reitingut vastavalt tasemele Caa1-PD ja Caa1. 28. mail 2020 oli 2019. aasta detsembris 375 miljoni euro väärtuses emiteeritud kõrgema nõudeõiguse järguga võlakirjade aastane tulusus tähtajani (2024. aasta) järelturul 9,45 %. Teisisõnu nõudsid TAP Air Portugali emiteeritud võlakirjade ostjad selles etapis väärtpaberite tähtaja lõpuni hoidmiseks väärtpaberi nimiväärtuse allahindlust, et saada 9,45 % tulu. Portugali ametiasutuste esitatud teave kinnitab [...] TAP Air Portugali ja abisaaja finantsolukorda [...],⁽²³⁾ [...].
- (26) TAP SGPSi ja TAP Air Portugali raskused kuhjusid ja töid kaasa aktsiapositsiooni järsu halvenemise. 2019. aasta lõpus registreeris TAP SGPS [...] miljoni euro suuruse negatiivse omakapitali, mis kasvas 2020. aastal [...] miljardi euron. Ka TAP Air Portugali aktsiapositsioon oli 2020. aastal negatiivne ([...] miljardit eurot).

2.4. Ümberkorralduskava ja ümberkorraldusabi kirjeldus

- (27) Ümberkorraldusabiga toetatakse ümberkorralduskava elluviimist, mis hõlmab ajavahemikku 2020. aastast 2025. aasta lõpuni (edaspidi „ümberkorraldusperiood“). Ümberkorralduskava hõlmab praegu Portugali riigi ainukontrolli all olevat majandusüksust (põhjendused 11 ja 12), mis koosneb äriühingust TAP SGPS ja selle praegusest sõsarettevõtjast TAP Air Portugal, sealhulgas kõik nende kontrollitavad tütarettvõtjad.

2.4.1. Tegevuse ümberkorraldamine

- (28) Ümberkorralduskava eesmärk on lahendada TAP SGPSi raskuste algpõhjused ja pöörata äriühing 2025. aastaks vastupidisele kursile. TAP Air Portugali osakaalu tõttu TAP SGPSi bilansis ajal, mil TAP SGPS sattus ümberkorralduskavaga hõlmatud tegevustega seotud raskustesse, viitab enamik ümberkorralduskavas esitatud kulusid vähendavaid ja tulusid suurendavaid operatiivseid ümberkorraldusmeetmeid ning prognoose TAP Air Portugalile. Ümberkorralduskava sisaldab meetmeid, mida hakati rakendama alates 2020. aasta juunist või mida hakatakse ellu viima ja mis on seotud nelja sambaga: i) keskendumine tuumstrateegiale; ii) veomahu kohandamine; iii) tegevuskulude parandamine ja iv) tulude suurendamine. Alapunktides 2.4.1.1–2.4.1.4 kirjeldatakse TAPi ümberkorralduskava iga sammast selle viimases ajakohastatud versioonis.

⁽²¹⁾ Avaldus: „TAP teatab 375 miljoni euro mahus 5,625 % kõrgema nõudeõiguse järguga võlakirjade hinnastamisest tähtajaga 2024. aastal“ 22. novembril 2019. Lõppkokkuvõttes võimaldas investoritepoolne nõudlus koguda emissiooniga rohkem raha (75 miljonit eurot rohkem kui esialgsed 300 miljonit eurot) ja madalama hinnaga (20 baaspunkti), kui esialgu ette nähtud.

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

⁽²³⁾ Tulu enne intresside, maksude, kulumis- ja amortisatsiooni ning restruktureerimis- või rendikulude mahaarvamist. EBITDAR (tulu enne intresside, maksude, kulumis- ja amortisatsiooni ning restruktureerimis- või rendikulude mahaarvamist) on parameeter, mida kasutatakse peamiselt viimase aasta jooksul restruktureerimise läbinud äriühingute finantsseisundi ja tulemuslikkuse analüüsimiseks.

2.4.1.1. Keskendumine tuumstrateegiale

- (29) Ümberkorralduskava põhimõte on keskenduda põhitegevusele, nimelt TAP Air Portugali ja Portugalia kaudu korraldatavale lennundustegevusele, vähendades samal ajal järk-järgult põhitegevusega mitteseotud äritegevust ja loobudes sellest. Selle põhimõtte kohaselt nähakse ümberkorralduskavas ette, et TAP SGPS loobub järk-järgult kõigist muudest tulu teenivatest teenustest, mida ta on turul osutanud, müües, võõrandades või lõpetades kolm ärivaldkonda järgmiselt. Esiteks kavatseb TAP SGPS võõrandada oma osaluse lennukite hooldusega tegelevas Brasiilia tütarettevõttas M&E Brasil, [...]. Teine võõrandamine puudutab [...] maapealse teenindusega tegelevas äriühingus Groundforce, [...]. Kolmandaks plaanib TAP SGPS võõrandada oma osaluse toitlustusteenuseid osutavas äriühingus Cateringpor, [...].

2.4.1.2. Veomahu kohandamine

- (30) TAP Air Portugali veomahu kohandamise meetmed seisnevad peamiselt TAP Air Portugali lennukipargi suuruse parajaks muutmises ja TAP Air Portugali liinivõrgu optimeerimises. Lennukipargi kavas nähakse ette [...]. Üldiselt on TAP Air Portugali lennukipargi kava kohaselt lennukipargi koosseis 2025. aastal homogeensem ja tegevuskulud vähenevad, kuna uute lennukite kütusekulu ja hooldusvajadused on väiksemad.
- (31) Mis puudutab liinivõrgu optimeerimist, siis suureneb ümberkorralduskava tulemusena Lissaboni roll ühenduvuskeskusena, mis on TAP Air Portugali siseturu väiksust arvestades ülioluline. Ühenduvuskeskuse käitamine on strateegiale kasulik [...]. Lisaks hõlmavad liinivõrgu optimeerimise meetmed kulutõhusamat marsruuti ja õhusõiduki sobitamist, kahjumit tootvate marsruutide ja väikese ühenduvusväärtusega marsruutide arvu vähendamist. Näiteks 2020. aastal teenindas TAP Air Portugal [...] sihtkohta vähem kui 2019. aastal ([...] kuni [...]) ja peatas määramata ajaks [...] lisalennuliini avamise.
- (32) Mis puutub TAP Air Portugali positsiooni Lissaboni lennujaamas, siis vähendab TAP Air Portugali lennukipargi kahandamine tema suutlikkust osutada reisijate lennutransporditeenuseid, mis ei sea aga kahtluse alla tema olulist turupositsiooni, mis tal praegu ja tulevikus, kui ümberkorraldusperiood lõpeb, oma Lissaboni tegevuskeskuses on ⁽²⁴⁾. TAP Air Portugali olulise turupositsiooni säilitamiseks Lissaboni lennujaamas kuni 2025. aastani on kaks peamist põhjust:
- a) esiteks kavatseb TAP Air Portugal ümberkorralduskava raames keskenduda täiendavalt oma sõlmennujaama põhitegevusele Lissaboni lennujaamas ⁽²⁵⁾. Sellest ei oodata, et turupositsioonid ja konkurentsistruktuur lennujaamas oluliselt muutuksid, kuigi TAP Air Portugal on IATA 2021./2022. aasta talvehooajal oma teenindusaegu võrreldes IATA 2019./2020. aasta talvehooajaga [...] % võrra vähendanud ([...] igapäevast teenindusaega) ning mõlemad suuruselt järgmised teenindusaegade omanikud (Ryanair ja easyJet) on esialgselt suutnud oma IATA 2022. aasta suvehooaja teenindusaegade kogumit võrreldes IATA 2019. aasta suvehooajaga suurendada ⁽²⁶⁾. Täpsemalt öeldes näitab Portugali esitatud teave, et TAP Air Portugali teenindusajad moodustaksid IATA 2022. aasta suvehooajal ja järgmistel IATA hooaegadel [45–55] % Lissaboni lennujaama koguvõimsusest võrreldes [10–20] %ga ja [5–10] %ga vastavalt Ryanairi ja easyJeti puhul. Lisaks kasutaks TAP Air Portugal kogu ümberkorraldusperioodi jooksul Lissaboni lennujaamas ülekaalukalt suurimat lennukiparki [90–100] lennukiga. Portugali hinnangul paigutaks Ryanair Lissaboni lennujaama seitse lennukit ja easyJet viis lennukit ⁽²⁷⁾;

⁽²⁴⁾ Kooskõlas komisjoni otsustustavaga leitakse, et lennuettevõtja teenindusajad lennujaamas ja lennuettevõtja veomahu piirangud annavad mõõdu, mille alusel hinnata lennuettevõtja suutlikkust konkureerida reisijate lennutranspordi turul lendudega teatavas lennujaama või sellest lennujaamast (vt nt komisjoni 5. aprilli 2021. aasta otsuse C(2021) 2488 final (juhtumi SA.59913 kohta) põhjendus 209, ELT C 240, 18.6.2021, lk 1; komisjoni 25. juuni 2020. aasta otsuse C(2020) 4372 final (juhtumi SA.57153 kohta) põhjendus 178, ELT C 397, 20.11.2020, lk 1).

⁽²⁵⁾ Näiteks on Lissaboni lennujaamas asuvate õhusõidukite arv võrreldes ümberkorralduseelse olukorraga vaid vähesel määral vähenenud. IATA 2019. aasta suvehooajal oli TAP Air Portugali lennukipargis keskmiselt umbes [90–100] lennukit, mis asusid Lissaboni lennujaamas, ja [5–15] lennukit Porto lennujaamas. IATA 2022. aasta suvehooajal peaks keskmine lennukite arv olema [90–100] lennukit Lissaboni lennujaamas ja [0–10] lennukit Porto lennujaamas. Aastateks 2023–2025 loodab TAP Air Portugal lisada 2022. aastaga võrreldes piiratud arvu lennukeid. Lennukite baseerumise jaotus Lissaboni lennujaama ja Porto lennujaama vahel tuleneb õhusõidukite arvu jaotusest, mis põhineb Lissaboni või Porto lennutegevusele eraldatud bloktundidel. Kõigi TAP Air Portugali lennukite ametlik baas on Lissaboni lennujaam, kuigi kõik lennud ei suundu sellesse lennujaama ega alga sellest lennujaamast. Portos toimuvat tegevust teenindavad edasi-tagasi lende tegevad õhusõidukid, mille baas, sealhulgas ööbimiskoht, on Lissaboni lennujaam. TAP Air Portugal ei eralda õhusõidukeid ühelegi teisele lennujaamale, kus ta tegutseb.

⁽²⁶⁾ Portugali 16. novembril 2021. aastal esitatud teave.

⁽²⁷⁾ Portugali 8. novembril 2021. aastal esitatud teave.

- b) teiseks, reisijatepoolse nõudluse suhteliselt tugeva, kuigi hapra taastumise tõttu eeldatakse, et Lissaboni lennujaamas taastub ümberkorraldusperioodil koormuse kõrge tase [90–100] %, milleni jõuti enne COVID-19 pandeemiat TAP Air Portugali ja odavlennufirmade kiire kasvu etapi järel. Seetõttu takistavad Lissaboni lennujaama tõsised veomahu piirangud kogu ümberkorraldusperioodi vältel TAP Air Portugali konkurentide turuletulekut või laienemist, kuna osa nende nõudlusest lennujaama taristuteenuste järele Lissaboni lennujaamas jääb rahuldamata.

2.4.1.3. Kulude vähendamine

- (33) TAP Air Portugal kavatseb ümberkorralduskava kestel tegevuskulusid vähendada kolme vahendi abil.
- (34) Esimene on lepingute uuesti läbirääkimine lennukitarnijate ja rendileandjatega. TAP Air Portugal leppis oma tarnijatega kokku [...] ajavahemikus [...], nagu oli sätestatud esialgses lepingus, kuni [...], mis tõi kaasa [...] miljardi euro suuruse kapitalikulu tähtaja pikendamise kuni ümberkorralduskava lõpuni. Lisaks säästis TAP Air Portugal rendileandjatega uuesti peetud läbirääkimiste abil [...] miljonit eurot ning lennukite müügist ja rentimisest [...] miljonit eurot.
- (35) Teine tegevuskulude vähendamise vahend on meetmete pakett kolmandate isikute kulude vähendamiseks. Esiteks loodab TAP Air Portugal saavutada äriplaani perioodi jooksul [...] miljoni euro suuruse kütusekulude kokkuhoiu (millest [...] miljonit eurot [...]) tänu uuematele, energiatõhusamatele lennukitele, marsruutide ja lennukite paremale omavahelisele sobivusele ja kütusekulu optimeerimise tarkvara rakendamisele. Teiseks plaanib TAP saavutada [...] miljoni euro suuruse aastase kulude kokkuhoiu aastaks [...]. Kolmandaks nähakse ümberkorralduskavas ette [...] miljoni euro suurune kulude kokkuvõtte aastast teatavate teenuste osutajatega sõlmitud lepingute uuesti läbirääkimiste kaudu, [...].
- (36) Kolmas vahend, mis võimaldab TAP Air Portugali tegevuskulude kavandatud vähendamist, on tööjõukulude vähendamine, mis annab TAP Air Portugali hinnangul [...] miljoni euro suuruse kokkuhoiu aastast ja ümberkorralduskava kestuse jooksul kumulatiivselt ligikaudu [...] miljardit eurot kokkuvõtte. Selle kulude kokkuhoiu saavutamiseks on TAP Air Portugal võtnud järgmised meetmed:
- a) töötajate arvu (täistööajale taandatud töötajate arv) vähendamine 1 200 võrra 2020. aastal ja 2021. aasta alguses, peamiselt ajutiste töölepingute uuendamata jätmise tõttu, ning 2021. aastal vähendatakse töötajate arvu veel 2 000 võrra;
- b) lisaks kehtivad kuni 2024. aastani palgavähendusmeetmed, automaatse palgatõusu peatamine, kollektiivlepingute klauslite kehtivuse peatamine tootlikkuse suurendamiseks ja tööjõukulude vähendamiseks, mis kehtivad ametiühingutega sõlmitud erakorraliste kokkulepete kaudu kõikidele töötajatele järgmiselt:
- i) üle 1 330 euro suuruste fikseeritud töötasude üldine vähendamine 25 % võrra aastatel 2021–2023 ja 20 % 2024. aastal (pilootide puhul suurendati seda vähendust 2021. aastal 50 %ni ja siis vähendatakse järk-järgult 35 %ni 2024. aastal); salongipersonal ja eriametiühing M&E Mechanics nõustusi ka oma töötundide arvu vähendamisega 15 % võrra 2021. aastal, mida vähendatakse järk-järgult 5 %ni 2023. aastal, et võimaldada rahastada 750 täistööaja ekvivalenti ja mitte nende arvu kärpida;
- ii) automaatsete palgatõusude ja automaatsete edutamiste ning mitme töötasukomponendi kohaldamise peatamine ning
- iii) salongipersonali arvu vähendamine igas lennukis kuni lennukitootja ette nähtud salongipersonali miinimumkoosseisuni;
- c) TAP Air Portugal saavutas hädaolukorra lahendamise lepingutes mitme ametiühinguga kohustuste võtmise kokkuleppe, et saavutada 2025. aasta tööjõukulude eesmärgid. Need eesmärgid saavutatakse kas uute kollektiivlepingute sõlmimisega või läbirääkimiste ebaõnnestumise korral kehtivate kollektiivlepingute lõpetamise algatamisega ja tööeeskirjade ümbersuunamisega üldise tööõiguse alusele, mis on märkimisväärselt vähem piirav kui kehtivad kollektiivlepingud. [...].

2.4.1.4. Tulude suurendamine

- (37) TAP Air Portugal eeldab, et tema tulud suurenevad püsiseisundis, st pärast ümberkorralduskava elluviimist, vahemikus [...] miljonit eurot aastas, kuid ümberkorralduskavas võtab ta arvesse ainult [...] miljonit eurot (aastas, püsiseisundis). Tulud suurenevad peamiselt [...].

2.4.2. Ümberkorralduskulude ja rahastamisallikate ülevaade

- (38) Ümberkorralduskava kohaselt toob ümberkorraldusmeetmete rakendamine kaasa ümberkorraldamise netokulud, mida ei kata teenindava personaliga seotud kulude eeldatav vähenemine ega muud tulud ning mis on kuni 2025. aastani hinnanguliselt [...] miljardit eurot. Eelkõige tuleneb suurem osa [...] miljardi euro suurusest ümberkorralduskulust selle perioodi kulude katmise puudujäägist, mis tuleb katta, et TAP SGPSi tegevust ei ohustaks maksejõuetus või suutmatust oma tegevusluba säilitada. Ülejäänud ümberkorralduskulud on seotud võlgade tagasimaksmisega summas [...] miljonit eurot, uute õhusõidukite soetamisega kuni [...] miljoni euro eest ja töötajatele hüvitiste maksmisega [...] miljoni euro ulatuses. Ümberkorralduskuludes ei ole arvestatud abi, millest teatati enne käesolevat otsust TAP Air Portugalile ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b kohaselt makstava hüvitisena kahju eest, mis tekkis erakorralise sündmuse tõttu lennutranspordile seatud riiklike piirangute tagajärjel, nagu on sätestatud komisjoni asjaomastes otsustes ⁽²⁸⁾.
- (39) Portugali sõnul ei ole TAP SGPS halvenenud finantsolukorra ja COVID-19 puhangu tõsise mõju tõttu sektorile ja majandusele praegu suuteline ilma riigi toetuseta [...]. Sellegipoolest on TAP Air Portugal taganud [...] miljonit eurot [...], mille Portugali Vabariik on andnud tagatisena [...] % ulatuses, ülejäänud [...] % peab tagama TAP Air Portugal [...]. Portugal leiab, et oluliste omakapitali tugevdamise meetmete rakendamine peaks võimaldama TAP SGPSil pääseda alates [...] kapitaliturgudele, et hankida lisavahendeid erainvestoritelt.
- (40) Kui [...] miljoni euro suurune riigi tagatud rahastus ja kapitali suurendamine on paigas, saaks TAP Air Portugal hankida alates [...] riigi tagatiseta rahastamisvahendeid vähemalt [...] miljoni euro ulatuses [...]. Juurdepääs erasektori rahastamisvahenditele välistab vajaduse täiendava likviidsuspuhvri järele riigigarantiiga antava kuni [...] miljoni euro suuruse laenu rahastamisena, mis esitati esialgses ümberkorraldusabi teates erakorralisteks juhtudeks ette nähtud puhvrina.
- (41) Riigipoolse rahastuse 16. novembril 2021 läbi vaadatud kogusummas on arvestatud omakapitali või kvaasikapitali meetmeid, mida rakendatakse järgmiselt:
- a) 1,2 miljardi euro suurune päästmislaen, mis konverteeritakse 2021. aastal samas nimiväärtuses aktsiateks, millele lisandub ligikaudu [...] miljoni euro suurune kogunenud intress;
- b) [...] miljonit eurot [...] miljoni euro suuruse laenu [...] % osa kohta, millest riik tagab [...] % ja mis antakse [...] lõpuks ja makstakse tagasi [...] riigipoolse kapitalisüsti abil. Laenu intressimäär on kooskõlas laenu andmise ajal ([...]) kehtivate turutingimustega, kuid see ei ületa komisjoni viitemäärade teatise alusel kehtestatud viiteintressimäära ⁽²⁹⁾;
- c) [...] miljoni euro suurune otsene kapitalisüst, mille riik teeb [...].

⁽²⁸⁾ Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta otsus juhtumi SA.62304 (2021/N) kohta – Portugal – COVID-19: kahju hüvitamine ettevõtjale TAP Portugal (ELT C 240, 18.6.2021, lk 1), 21. detsembri 2021. aasta otsus juhtumi SA.63402 (2021/N) kohta – COVID-19: ettevõtjale TAP makstav hüvitis II – avaldamata – ja otsus juhtumi SA.100121 (2021/N) kohta – COVID-19: ettevõtjate TAP kahjude hüvitamine III. TAP Air Portugalile hüvitisena makstud summad on tulud, mis sarnaselt tegevustuludega vähendavad katmata jäänud kulusid, mida ei saa katta varasemate ja praeguste tegevustulude või ümberkorraldusabi saaja omapanusega või näiteks laenuandjate või tarnijate panusega.

⁽²⁹⁾ Komisjoni teatis viite- ja diskontomäärade kindlaksmääramise meetodi läbivaatamise kohta (ELT C 14, 19.1.2008, lk 6).

- (42) Portugal teatas, et rahastab meetmeid otse riigieelarvest, ⁽³⁰⁾ mis eeldab vajalikke rakendusakte, sealhulgas äriühingu heakskiitu aktsiakapitali muudatustele ning laenu- ja tagatislepingute sõlmimist.
- (43) TAP SGPSi ja selle erinevatesse ümberkorralduskuludesse panustajate omapanus on ligikaudu [...] miljardit eurot, mis jaotatakse aastatele 2020–2025 ja sellega on seotud järgmised meetmed:
- a) ümberkorraldamisega seoses töötajatele hüvitiste maksmine – [...] – [...] [...] miljonit eurot ([...] [...] miljonit eurot [...]);
 - b) kolmandate isikute panused või kulutõhusus kokku [...] miljonit eurot, millest [...] miljonit eurot on 2021. aastal juba kasutusele võetud, ja [...] miljonit eurot, mis tulenevad käimasolevatest lepingutest, mis hõlmavad
 - i) [...] miljonit eurot, mis on seotud lennujaamateenuste ning toitlustamise ja lennuagsete teenustega tulenevalt lepingute uuesti läbiraakimisest (st uuesti ettepanekute küsimine) toitlustamise üle välisjaamades, tarnijatega uuesti läbiraakimisest toitlustamise üle Lissaboni lennujaamas, uuesti läbiraakimisest pardapoe, puhastusteenuste, piletimüügi ja muude lennujaamateenuste üle;
 - ii) [...] miljonit eurot, mis on seotud lennukipargi ning seire ja hindamisega (st uuesti läbiraakimine ostja hangitud seadmete, materjalide ja allahindluste üle);
 - iii) [...] miljonit eurot, mis on seotud äriühingu teenuste ja kinnisvaraga (st uuesti läbiraakimine parkimis- ja meediatasude, reklaami ja õigusabi jms üle);
 - iv) [...] miljonit eurot, mis on seotud ITga (st uuesti läbiraakimine litsentside, kommunikatsiooniplatvormide, toe sisseostmise jms üle), ning
 - v) [...] miljonit eurot, mis on seotud lennukimeeskonna majutamise ja kütusega (st uuesti läbiraakimine transpordi ja majutuse üle välisjaamades);
 - c) uute õhusõidukite rendilepingud summas vähemalt [...] miljonit eurot, mille kohta on lepingud juba sõlmitud [...];
 - d) muud panused, mis on seotud varade järkjärgulise kasutuselt kõrvaldamise ja originaalseadmete tootjatega uuesti läbiraakimisega, kokku ligikaudu [...] miljonit eurot, mis jagunevad järgmiselt:
 - i) [...] miljonit eurot, [...] miljonit eurot [...];
 - ii) [...] miljonit eurot [...];
 - iii) [...] miljonit eurot [...];
 - e) [...] -ga kogutud või tema korraldatud uus [...] miljoni euro suurune rahastus, nimelt:
 - i) [...] miljoni euro suurusest laenust [...] miljoni euro suurune laen, mida riik ei taga ja millele annab tagatise TAP Air Portugal, ning
 - ii) uus [...] miljoni euro suurune võlg instrumendireitinguga [...] [...] miljonit eurot [...]; see uus võlg sõltub tekkida võivatest likviidsusvajadustest ja asendab tegelikult esialgu teatatud tingimuslikku likviidsust, mille riik on taganud summas [...] miljonit eurot, mida ei loeta enam ümberkorraldamiseks antavaks abiks ⁽³¹⁾;
 - f) tütarettevõtja [...] võõrandamisega seotud ettenägematute kulude tasumine [...] miljonit eurot ([...] % [...], [...] % [...] % [...]), [...] ⁽³²⁾;
 - g) kahe võlakirjaemissiooni (põhjendus 23) ja sündikaatlaenude [...] miljoni euro suuruse tasumata nominaalsumma tagasimaksmise edasilükkamine, mis tuleb vastavate võlakirjade ja laenudega seotud kohustustest loobumisest; olemasolevad võlausaldajad loobusid oma õigusest nõuda abisaajalt õigeaegset tagasimakset [...] ([...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...]); [...].
- (44) Portugal märgib oma 10. juuni ja 16. novembri 2021. aasta teates, et kõik need omapanuse meetmed on rakendatud või neid hakatakse rakendada. Need põhinevad siduvatel kohustustel, mis on juba vastavate pooltega kokku lepitud ja mis on rakendatud vastavalt sisejuhiste, mida tuleb täita. Mis puudutab tööjõu ümberkorraldamise meetmeid, siis põhineb kulude kokkuhoid TAP Air Portugali, Portugalia ja töötajate ametiühingute vahel pärast varem kehtinud kollektiivlepingute peatamist sõlmitud erakorralistel lepingutel.

⁽³⁰⁾ Ümberkorralduskava aastatel heaks kiidetud riigieelarveseadused. 2021. aasta kohta vt 31. detsembri 2020. aasta seaduse nr 75-B/2020 artikkel 166, millega kinnitatakse 2021. aasta riigieelarve.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Koormuse jagamise kohta märgib Portugal, et TAP SGPSi aktsiakapital on kokku [...] miljonit eurot [...]. Selleks et tagada koormuse nõuetekohane jagamine abisaaja aktsionäride vahel, vähendatakse TAP SGPSi kontodel aktsiakapitali kogusummat [...] -ni. Enne seda vähendamist [...] kahjumi katmiseks. Tuleb märkida, et [...]. Pärast eespool nimetatud kapitali vähendamist ja kahjumi katmist märgib Portugali riik majandusministeeriumi kaudu TAP SGPSi kapitali suurendamise ligikaudu [...] miljoni euro võrra, saades sellega TAP SGPSi ainuaktsionäriks. Lisaks saab TAP Air Portugal otsest abi kapitali vähendamise kaudu kahjumi katmiseks, millele järgneb omakapitali juurdemaksmine. Esimene abimeede, st olemasoleva 1,2 miljardi euro suuruse päästelaenu omakapitaliks ümberkujundamine viiakse ellu alles pärast kahjumi katmist ja kapitali vähendamist.
- (46) 10. juuni 2021. aasta teates, mida ajakohastati 16. novembril 2021, tunnistab Portugal, et omapanuse summa on väiksem kui 50 % hinnangulistest ümberkorralduskuludest. Sellega seoses rõhutab Portugal, et praegustes oludes ja COVID-19 puhangu otsestest ja kaudsetest mõjudest tugevalt puudutatud lennustranspordisektori ebakindlate väljavaadete tõttu on abisaaja [...]. Portugal teatab, et [...]. Võlgade rahastamise turud suleti aga lennukitevõtjatele pärast COVID-19 pandeemia algust peaaegu täielikult ning üldiselt vähendasid finantseerimisasutused järsult oma lennundussektorile ette nähtud krediitlimiite.
- (47) Portugal rõhutab abisaaja sidusrühmade kanda jäänud kulude kokkuhoiu meetmete ulatust ja väidab, et sellised meetmed kujutavad endast ümberkorralduskavasse tehtava omapanuse tõelist ja tegelikku allikat, arvestades, et need on tulemuslikud ja kestvad. Kokkuvõtteks võib öelda, et Portugali sõnul on omapanuse tase märkimisväärne, kuna see vastab maksimaalsele tasemele, mida abisaaja on COVID-19 pandeemiaga seotud konkreetsetes tingimustes võimeline võtma.

2.4.3. Maksevõime ja likviidsusvajadused: elujõulisuse taastamine

- (48) Portugal esitas ümberkorralduskava lähtestsenaariumis finantsprognosisid, millest teatati 10. juunil 2021 ja mida muudeti 16. novembril 2021, mis viitavad TAP Air Portugal (sealhulgas Portugalia) punktis 2.4.1.1 kirjeldatud põhilisele lennundustegevusele. Nendes prognoosides nähakse ette [...]. Ümberkorralduskava lõppedes 2025. aastal loodab TAP Air Portugal saavutada omakapitali tulususe (ROE) [...] % ja kasutatud kapitali tulususe (ROCE) [...] %.
- (49) Mis puudutab likviidsusprognoose, siis loodab TAP Air Portugal [...]. Finantsprognoosides on ette nähtud ka omakapitali ja vara ning netovõla ja omakapitali suhe [...] ning saavutada 2025. aastal vastavalt [...] % ja [...]. Kõigele lisaks vähenevad netovõla ja intressi-, maksu- ja amortisatsioonieelse kasumi (EBITDA) suhte prognoosid järk-järgult [...] -lt 2022. aastal [...] -ni 2025. aastal.

Tabel 1

Ümberkorralduskava finantsprognoosid, millest teatati 10. juunil 2021 (lähtestsenaarium)

	Ümberkorraldusperiood					
miljonites eurodes	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tulud	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ärikasum	(965)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Netotulu	(1 230)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Netovõlg	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tegevusega seotud rahavoog	(244)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Omakapital	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Allikas: ettevõtja kohta esitatud teave. Kõik andmed viitavad TAP Air Portugalile (sh Portugalia).

- (50) TAP Air Portugali elujõulisuse taastumine sõltub kulude vähendamisest, kuna tuluprognosisid järgivad lennuliikluse taastumist. Kulude vähenemine tuleneb punktides 2.4.1.1–2.4.1.3 kirjeldatud ümberkorraldusmeetmetest, millega TAP Air Portugal loodab vähendada kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta [...] eurosendilt 2019. aastal [...] eurosendini 2025. aastal. Selline [...] eurosendi suurune kulu pakutava istekohtkilomeetri kohta tuleneb peamiselt ümberkorraldusmeetmetest, mis mõjutavad TAP Air Portugali 2019. aasta suurimaid kuluartikleid, nimelt kütust (2019. aastal [...] eurosent) ja tööjõudu (2019. aastal [...] eurosent). Mis puudutab kütust, siis loodab TAP Air Portugal säästa kütusesäästlikumate lennukite, marsruutide ja lennukite parema sobitamise ja kütuse optimeerimise tarkvara rakendamise abil [...] eurosent pakutava istekohtkilomeetri kohta, eeldades, et vahetuskurss ja kütusehind on kooskõlas Bloombergilt saadud praeguste turuootustega (punkt 2.4.1.3). Tööjõu puhul loodab TAP Air Portugal, et täistööajale taandatud töötajate arvu vähendamise meetmed ja lepingute uuesti läbirääkimine töötajatega (punkt 2.4.1.3) võimaldavad säästa [...] eurosent pakutava istekohtkilomeetri kohta.
- (51) Mis puudutab tuluprognose, siis enamik neist põhineb reisilendudel ning hoolduse, kauba- ja postveoga seotud tulud moodustavad 2025. aastal ligikaudu [...] % kogutulust. Reisilendudest saadava tulu hindamisel võtab TAP Air Portugal eelduseks taastumissuundumuse, mis on kooskõlas IATA baasprognosidega (2020. aasta oktoober), ⁽³³⁾ kuid lennuliikluse aastane maht on väiksem. Näiteks kui IATA eeldab, et lennuliiklus kasvab 2019. aastal lennanud reisijate arvuga võrreldes 49 %-lt 2021. aastal 109 %ni 2025. aastal, siis TAP eeldab, et 2021. aastal on see näitaja [...] % ja 2025. aastal [...] %. Lisaks eeldab TAP Air Portugal, et 2025. aastal on tulusus [...] eurosent ja täitumus [...] %, mis on 2019. aasta väärtusest vastavalt väiksem ([...] eurosent) ja suurem ([...] %). Lisaks prognoosib TAP Air Portugal tulude suurenemist, mis tuleneb punktis 2.4.1.4 kirjeldatud meetmetest kaubaveo ja kõrvaltegevuste valdkonnas. Võttes arvesse kõiki tuluallikaid, eeldab TAP Air Portugal üldiselt, et tulu seoses kuluga pakutava istekohtkilomeetri kohta väheneb [...] eurosendilt 2019. aastal [...] eurosendini 2025. aastal.
- (52) 10. juunil 2021 teatatud ümberkorralduskavas esitati pessimistlik stsenaarium, mis põhines kolme parameetri – kütusekulu, nõudluse ja tootlikkuse – arengu pessimistlikul hinnangul. Pessimistliku stsenaariumi parameetrite, TAP Air Portugali tegevusest tuleneva rahavoo ja ärikasumi [...] negatiivsete muutuste korral muudab pessimistlik prognoos ainult tulemuste ulatust. Ainult kõige pessimistlikuma stsenaariumi korral, eeldades kõigi kolme asjaomase parameetri negatiivset arengut, [...].
- (53) Lisaks esitas Portugal 9. novembril 2021 ajakohastatud versiooni teatatud ümberkorralduskava finantsprognoside kohta. Ajakohastatud versioonis võetakse arvesse uusimaid arengusuundi lennundusturul võrreldes teatatud prognoosidega, eelkõige liikluse taastamise väljavaadete paranemist ⁽³⁴⁾ ja lennukikütuse hindade tõusu, ning eeldatakse, et lennukulud suurenevad [...] %, kajastades viimase aja inflatsioonidünaamikat. Need läbivaadatud eeldused annavad tulemuseks tulude ja ka kulude suurenemise võrreldes teatatud prognoosidega. Kokkuvõttes on ärikasum [...], kuid ulatub [...], nimelt [...] miljoni euronit teatatud prognoosides esitatud [...] miljoni euro asemel. Samamoodi muutub positiivseks puhaskasum: [...] ([...] [...] miljonit eurot), [...] [...] miljonit eurot. Aastal [...] oleks kasutatud kapitali tulusus [...], samas kui omakapitali tulusus oleks [...] % [...] %.

2.5. Menetluse algatamise otsuse esialgsed järeldused

- (54) Portugali 10. juuni 2021. aasta teates esitatud teabe põhjal tunnistas komisjon menetluse algatamise otsuses teatatud riigipoolse toetuse TAP SGPSile ELI toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 ja artikli 108 lõike 3 kohaseks seaduslikuks riigiabi. Komisjon hindas kõnealuse abi kokkusobivust siseturuga päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste alusel ning olles leidnud, et mitu nendes suunistes sätestatud kokkusobivuse tingimust ei näi esmapilgul täidetud olevat, otsustas algatada ametliku uurimismenetluse.
- (55) Menetluse algatamise otsuses jõudis komisjon esialgsele järeldusele, et abi saajaks määratud TAP SGPS oli kõlblik saada ümberkorraldusabi, eelkõige kogunenud negatiivse omakapitali tõttu, mis suurenes [...] miljonilt eurolt 2019. aasta lõpus [...] miljardi euronit 2020. aastal. Samuti leidis komisjon, et ümberkorraldusabi oli vajalik ümberkorralduskava edukaks elluviimiseks ja selle vorm oli tekkinud likviidsus- ja maksevõimeprobleemide lahendamiseks sobiv.

⁽³³⁾ Andmed nõudluse taastumise kohta Euroopa-siseses lennuliikluses ning lennuliikluses Euroopast Põhja-Ameerikasse, Sahara-tagusesse Aafrikasse ja Põhja-Aafrikasse. Allikas: IATA/Oxford Economics –Air Passenger Forecast Global Report (Ülemaailmne lennureisijate prognoosi aruanne), oktoober 2020.

⁽³⁴⁾ Andmed nõudluse taastumise kohta Portugali-siseses lennuliikluses, lennuliikluses Portugalist Euroopasse ning Portugalist Põhja- ja Lõuna Ameerikasse ja Aafrikasse vastavalt TAPi reisijate arvu osakaaludele 2019. aastal. Allikas: IATA/Oxford Economics –Air Passenger Forecast Global Report (Ülemaailmne lennureisijate prognoosi aruanne), oktoober 2021.

- (56) Komisjon leidis, et mõistlike eelduste põhjal prognoositud hinnanguline oodatav kasum ja omakapitali tulusus, mis on ümberkorraldusperioodi lõpuks ligikaudu [...] % [...], toetab Portugali väidet, et ümberkorralduskava tagab abisaaja pikaajalise elujõulisuse ning jääb tugevaks ka pessimistliku stsenaariumi korral. Ilma riigi sekkumiseta lahuks abisaaja ja selle tagajärjel ka TAP Air Portugal paratamatult turult, mis põhjustaks sotsiaalprobleeme, negatiivset ülekanduvat mõju kogu Portugali majandusele – mis sõltub tugevalt turismisektorist – ja katkestuse olulises teenuses, mida on raske asendada.
- (57) Seejärel väljendas komisjon kahtlust esiteks abi proportsionaalsuse suhtes, ⁽³⁵⁾ märkides, et enamik omapanuse allikaid tuleneb kulude vähendamisest, st ainult kulude vältimisest, saamata uusi rahastamisvahendeid turuinvestoritelt või laenuandjatelt, kui uued liisinglepingud 2021. aastal saabuvate lennukite kohta välja arvata. Komisjon märkis, et omapanus vastaks parimal juhul ainult [...] %-le ümberkorralduskuludest, samas kui on ebaselge, kas tööjõukulude vähendamine, mis moodustab rohkem kui [...] % omapanusest, oleks vastuvõetav. Koormuse jagamise nõuete kohta märkis komisjon, et ei esitatud ühtegi põhjendust, miks ei ole TAP SGPSi võlakirjade omanike võlakoormuse osaline vähendamine põhimõtteliselt saavutatav.
- (58) Teiseks väljendas komisjon kahtlusi konkurentsimoontonutusi piiravate meetmete suhtes ⁽³⁶⁾. Komisjon täheldas eelkõige järgmist: i) on kaheldav, kas kahjumliku tegevusega seotud teatavate varade kavandatud võõrandamist saab pida abist tuleneva konkurentsimoontonutuse kõrvaldamiseks ja kas kavandatud võõrandamine on üldse sellise moontonutuse kõrvaldamiseks piisav; ii) Portugali ametiasutuste seisukoht, et teenindusaegadest loobumine oli ennatlik ja mittevajalik, ei ole põhjendatud ühegi kvantitatiivse analüüsiga, mis näitaks, et sellised loobumised ohustaksid tõepoolest TAP Air Portugali elujõulisuse taastumist, arvestades tema tugevat positsiooni teenindusaegade poolest väga ülekoormatud Lissaboni lennujaamas, ning iii) kuigi lennukipargi 2025. aastaks prognoositud üldine veomaht on väiksem kui enne ümberkorraldamist, ei võimalda miski kontrollida, et ümberkorraldusperioodil uute õhusõidukite soetamise teel tekkinud veomaht ei oleks ülemäärane, ja puudub kohustus säilitada ümberkorralduskava kehtivusaja jooksul väiksemat veomahtu.
- (59) Lisaks märkis komisjon, et kava kestab kauem kui viis aastat, samas kui prognoosides oli ebakindlust nõudluse muutumise suhtes 2025. aasta lõpuks väga pingelistes stsenaariumides, mille korral võib olla vaja rohkem abi ⁽³⁷⁾.

3. PORTUGALI MÄRKUSED

- (60) Portugal esitas oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 19. augustil 2021.
- (61) Sissejuhatava märkusena tuleb Portugal meelde COVID-19 pandeemia põhjustatud enneolematut ja üldist lennuliikluse seiskumist ning selle laastavaid ja asümmeetrilisi tagajärgi lennuettevõtjatele. Portugal juhib tähelepanu sellele, et enne haiguspuhangut teenis TAP Air Portugal eraldiseisvalt kasumit ja näitas selgeid märke finantsstabiilsusest. Lõpuks märgib Portugal, et pandeemia tõttu lükkus edasi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste (mille kohaldamine oli kavandatud kuni 31. detsembrini 2020) läbivaatamine. Kuigi päästmis- ja ümberkorraldusabi suunist ei ole koostatud erakorraliste asjaolude puhuks, nagu COVID-19 pandeemia, jätavad need ruumi eeskirjade paindlikumaks kohaldamiseks, eriti kui omapanust peetakse piisavalt suureks ja asjakohaseks. Portugali sõnul õigustavad valdkonnas varem ette tulnud tavapäraste päästmis- ja ümberkorraldusjuhtumitega võrreldes paindlikumat lähenemisviisi COVID-19ga seotud ainulaadsed asjaolud ja raskused ning selle mõju TAP ärimudelile. COVID-19 pandeemia enneolematu kontekst nõuab päästmis- ja ümberkorralduseeskirjade ja põhimõtete paindlikku täitmist.

3.1. Finantsprognoosid ja elujõulisuse taastamine

- (62) Portugal rõhutab, et ümberkorralduskavas esitatud prognoosid põhinevad usaldusväärsetel ja konservatiivsetel eeldustel. Portugal rõhutab, et kuigi IATA prognoosid ületavad 2019. aasta tasemeid juba 2024. aastaks, taastub nõudlus kava lähtestsenaariumis esitatud prognoosi kohaselt 2019. aasta tasemele alles [...]. Samamoodi algab TAP Air Portugali tulude areng võrreldes prognoositud reisijate arvuga 2021. aasta madalamast punktist, nt reisijatulu 2021. aastal on [...] % 2019. aasta tasemest võrreldes [...] %ga reisijate arvu puhul.

⁽³⁵⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 83–88.

⁽³⁶⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 97–100.

⁽³⁷⁾ Vt menetluse algatamise otsuse põhjendused 74 ja 75.

- (63) Portugal rõhutab TAP Air Portugali paindlikku veomahu kasutuselevõttu. Ettevõtja suutis oma veomahtu nõudluspunktidele suunamiseks ümber paigutada, kompenseerides reise Brasiiliasse/Brasiiliast Aafrika reisivoogude tugevama taastumisega. Ka on ta väikeste täitumustegurite korral aktiivselt asendanud suuremaid õhusõidukeid väiksematega ning reisilennukeid nii ümber konfigureerinud, et need saaksid transportida kaupu jms. Selline kiiresti reageeriv veomahu kasutamine ja paindlikud tegevused koos kulude range kontrolliga andsid tulemuseks ümberkorralduskavas prognoositust väiksema rahakulu, hoolimata halvemast nõudlusstenaariumist (nt TAP Air Portugali ärikasum oli 2021. aasta esimesel poolel [...] miljoni euro võrra parem, kui kavas prognoositi).
- (64) Portugal märgib, et TAP Air Portugal eeldas, et tulu areng pakutava istekohtkilomeetri kohta on alla ajaloolise taseme (2025. aastaks [...] eurosentit võrreldes kuni [...] eurosendiga 2018. aastal) ja alla selle, mida ta on praegu suutnud saavutada (kompenseerides väiksemat reisijate arvu võrreldes ümberkorralduskavas prognoositud reisijate arvuga). Portugal märgib ka seda, et ümberkorralduskavas ei võetud arvesse kuni [...] miljoni euro suurust lisatulu, mis tuleneb protsesside/metoodika täiustamisest, põhisüsteemide/töövahendite ajakohastamisest ja täiendavatest kulude vähendamise algatustest (nt lennukite liisimine, tähtaegade edasilükkamine ja tulevased läbirääkimisvoorud pärast heakskiitmist), mis tuvastati pärast teatamist.
- (65) Ümberkorraldusperioodi kestuse kohta väidab Portugal, et paljud ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed on 2020. aasta seisuga juba rakendatud, kuigi ümberkorraldusabi anti alles 2021. aasta viimases kvartalis. Riigi sekkumise kestus, mis on võtmetähtsusega TAP Air Portugali elujõulisuse taastamiseks [...], on seega lühem kui viis aastat.

3.2. Rügiabi proportsionaalsus ja miinimumiga piiramine

- (66) Portugal nimetab oma 16. novembril 2021. aastal esitatud teabes uusi omapanuse allikaid, ei nõua enam tööjõukulude vähendamise kvalifitseerimist omapanuse allikana, esitab ümberkorralduskulude uue jaotuse ja kommenteerib koormuse jagamise meetmeid.

3.2.1. Omapanuse uued allikad

- (67) Portugal tegi kindlaks järgmised omapanuse uued täiendavad allikad.
- a) *Toetus olemasolevatelt laenupakkujatelt:* Portugal märgib, et TAP Air Portugalil õnnestus saada toetust olemasolevatelt laenupakkujatelt. COVID-19 pandeemia ja sellest tuleneva EBITDARi halvenemise tõttu on TAP Air Portugalil [...]. Siiski õnnestus ettevõtjal saavutada loobumisi, mis hoidsid ära müügi- ja ennetähtaegse tagasimaksmise võimaluste käivitamise. Portugali sõnul kujutavad sellised loobumised endast koormuse jagamise ja omapanuse vormi, sest [...] (põhjenduse 43 punkt g).
- b) *Uus investor ja turupõhine rahastamine:* Portugal märgib, et TAP Air Portugali poole on pöördunud potentsiaalsed uued investorid, kes on huvitatud tulevases osaluse omandamisest, ja ta on pidanud läbirääkimisi uue rahastamise üle (põhjenduse 43 punkt e).
- c) *Lennukite täiendav rahastamine:* Portugal esitab tõendid, mis näitavad õhusõidukite liisinglepingute rahastamiseks võetud uusi kohustusi, millega suurendatakse rahastamist [...] miljonilt eurolt kokku [...] miljoni euroni (põhjenduse 43 punkt c).

3.2.2. Tööjõukulude vähendamine

- (68) Seoses tööjõukulude vähendamisega, mille kohta komisjon väljendas kahtlusi, väitis Portugal põhimõtteliselt seda, et see aitab kaasa abi minimeerimisele ning kujutab endast abisaaja võlausaldajate tõhusat, püsivat ja pöördumatut panust. Portugal väidab, et Portugali õiguse kohaselt on töötajad tööandjate suhtes eelisõigustega võlausaldajad, kuna töötajate nõuded rahuldatakse esimesena, enne mis tahes tagatud või eelisnõudeid. Seega hõlmab omapanusena kavandatud tööjõukulude vähendamine kogusummas [...] miljonit eurot selliseid krediite. Lõpuks märgib Portugal, et TAP Air Portugal saavutas sellise kulude vähendamise läbirääkimiste teel ja nõudis töötajatelt, et nad loobuksid osast oma tulevastest nõuetest. Seega on need samaväärsed võlgade kustutamise või muude lepinguliste kulude vähendamisega partnerite poolt (nt lennukitarnijad/rendileandjad) nii jõupingutustes osalemise kui ka märgina usaldusest abisaaja pikaajalise elujõulisuse suhtes.

- (69) Kuigi Portugal tunnistas, et omapanus peaks tavaliselt olema võrreldav antud abiga, arvestades mõju abisaaja maksevõimele või likviidsus seisundile ning et kulude vähendamine ei kujuta endast omakapitali suurendamise meetmeid, võib omapanus, millel ei ole antud abiga võrreldavat mõju, ikkagi vastuvõetav olla, pidades silmas erakorralisi asjaolusid. Lõpuks ei lisanud Portugal oma 16. novembri 2021. aasta avalduses tööjõukulude vähendamist enam abisaaja ümberkorralduskulude omapanuse allikate hulka.

3.2.3. Ümberkorralduskulude jaotus ja rahastamisallikad

- (70) 16. novembril 2021 esitas Portugal ümberkorralduskulude jaotuse ning vastava omapanuse arvutuse ja suhte, võttes arvesse uusi omapanuse allikaid, mida on kirjeldatud järgmiselt.

Tabel 2

Ümberkorralduskulude jaotus ja rahastamisallikad (ümardatud, miljonites eurodes)

Ümberkorralduskulud		Rahastamisallikad	milj eurot	%
		Omapanus		
Uue õhusõiduki omandamine	[...]	Töötajatele makstavad hüvitised	[...]	[...] %
Võla tagasimaksmine	[...]	Kolmandate isikutega uuesti läbi räägitud lepingud	[...]	[...] %
[...]	[...]	Uue õhusõiduki rentimine	[...]	[...] %
Töötajad (hüvitised)	[...]	Muud panused	[...]	[...] %
Tegevuskahjum	[...]	Võlakirjade ja pangavõla leping (turuväärtus)	[...]	[...] %
		Ajutised likviidsusvahendid ([...] % tagatiseta)	[...]	[...] %
		Uus pangalaen	[...]	[...] %
		Ettenägematud asjaolud, M&E Brasil	[...]	[...] %
		Riigiabi		
		Kapitalisüst	[...]	[...] %
		Ajutised likviidsusvahendid ([...] % tagatisega)	[...]	[...] %
		Omapanuse suurus	[...]	[...] %
		Ümberkorraldusabi suurus	[...]	[...] %
		RAHASTAMINE KOKKU	[...]	

- (71) Portugal märgib, et panused, mis jäävad alla 50 % ümberkorralduskuludest, on lennundussektorit puudutavates muudes ümberkorraldusabi juhtumites juba heaks kiidetud⁽³⁸⁾ ja et COVID-19 pandeemia kvalifitseerub erakorraliseks asjaoluks, nagu komisjon on COVID-19 käsitlevas ajutises raamistikus⁽³⁹⁾ (edaspidi „ajutine raamistik“) tõdenud. Seetõttu väidab Portugal, et omapanuse läbivaadatud tase on COVID-19 pandeemia tõttu lennundussektori ees seisva ebakindluse konkreetses kontekstis märkimisväärne.

⁽³⁸⁾ Komisjoni 9. juuli 2014. aasta otsus juhtumi SA.34191 kohta – Väidetav päästmisabi Air Balticule (ELT L 183, 10.7.2015, lk 1) ja komisjoni 27. juuni 2012. aasta otsus juhtumi SA.33015 kohta – Air Malta (ELT L 301, 30.10.2012, lk 29).

⁽³⁹⁾ Komisjoni teatis „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (C/2020/1863, ELT C 911, 20.3.2020, lk 1), mida on viimati muudetud komisjoni 18. novembri 2021. aasta teatisega „Praeguse COVID-19 puhangu kontekstis majanduse toetamiseks võetud riigiabi meetmete ajutise raamistiku kuues muudatus ja dokumendi „Komisjoni teatis liikmesriikidele Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta lühiajalise ekspordikrediidikindlustuse suhtes“ lisa muutmine“ (C/2021/8442 final, ELT C 473, 24.11.2021, lk 1).

3.2.4. Koormuse jagamine

- (72) Portugal kordab, et koormuse jagamine tagatakse TAP SGPSi aktsionäride tasandil. TAP SGPSi kahjum on 2020. aasta konsolideeritud raamatupidamise aruannetes täielikult kajastatud ja see vastab omakapitali negatiivsele kogusummale [...] miljonit eurot. Pärast ümberkorralduskava heakskiitmist väheneb kogusumma TAP SGPSi raamatupidamises [...] miljonilt eurolt [...] [...] miljoni euron. Enne seda, [...] kahjumi katmiseks.
- (73) Portugal selgitab lisaks, et vastavalt ümberkorralduskavale peab TAP SGPS võimalikult kiiresti laenuurgudele tagasi pöörduma. Kahjumi kehtestamise mõju võlausaldajatele kahjustab kõiki TAP SGPSi tulevase katseid erasektorst rahalisi vahendeid hankida, isegi tagatise olemasolu korral. Krediiditurul osalised peavad seda tegeliku maksejõuetuse olukorraks, mis vallandab reitinguagentuurides krediidireitingute kohese langetamise kõige halvema krediidikategooriani. See omakorda toob kaasa selle, et pangad hoiduvad edaspidistest tehingutest ettevõtjaga. Lisaks märgib Portugal, et laenupakkujate teatavatest õigustest loobumist asjaomaste laenulepingute/laenuandmiste alusel (põhjenduse 43 punkt g) tuleks käsitleda päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohase koormuse jagamise vormina.

3.3. Konkurentsimoонutus piiravad meetmed

- (74) Mis puudutab varade võõrandamist, veomahu või turuosa vähendamist, siis 10. juunil 2021 teatatud ümberkorralduskavas tegi Portugal ettepaneku müüa TAP SGPSile kuulunud osalused mittepõhitegevuses, st äriühingutes Groundforce, M&E Brasil ja Cateringpor. Seoses teenindusaegade võimaliku üleandmisega väljendas Portugal aga esialgu arvamust, et TAP Air Portugali puhul oleks Lissaboni lennujaama teenindusaegadest loobumine ennatlik ja tõhusa konkurentsi tagamiseks tõenäoliselt ebavajalik, sellega kaasneks oht kahjustada ühendusi ja selle ettevõtja sõlmennujaama mudelit ning võiks seada ohtu tema elujõulisuse taastumisele. Portugal esitas väiteid, täpsustas või laiendas ametliku uurimismenetluse käigus meetmeid, mille eesmärk on piirata konkurentsimoонutusi, nii et kavandatud meetmed on oma lõplikus vormis järgmised.

3.3.1. Osaluse võõrandamine lennutranspordiga vertikaalselt integreeritud tegevusaladel

- (75) Portugal väidab, et Groundforce on olnud varasemalt kasumlik, teenides 2019. aastal [...] miljonit eurot netotulu ja [...] miljonit eurot tulu, kuid sai COVID-19 kriisi tõttu tugeva löögi. Groundforce kaotas 2020. aastal 2019. aastaga võrreldes [...] miljonit eurot tulusid ja [...]. Nende raskuste tõttu alustas Groundforce kontrollitud maksejõuetusmenetlust, mis viib lõpuks äriühingu ümberkorraldamise või likvideerimiseni. Selle poolest on Groundforce aratanud juba mitme Euroopa juhtiva maapealse teenindusega tegeleva teenuseosutaja huvi.
- (76) Cateringpor on 1994. aastal loodud toitlustusettevõtte. Ta on TAP SGPSi peamine toitlustusteenuse osutaja ja TAP SGPS on ka selle enamusaktsionär (51 % osalus) ning peamine tuluallikas ([...] % 2019. aasta tuludest). Ettevõtte on olnud varem kasumlik, teenides 2019. aastal [...] miljonit eurot netokasumit ja [...] miljonit eurot netotulu. Nagu Groundforce kannatas ka Cateringpor COVID-19 kriisi tõttu, mis tõi kaasa pakutavate einete [...] % vähenemise ja netosissetuleku vähenemise [...] miljoni euro võrra võrreldes 2019. aastaga. Selliste raskustega toimetulekuks alustas Cateringpor ümberkorraldusprotsessi, mis on praegu pooleli [...], mille lõpuks plaanib TAP SGPS [...] % [...]. Prognooside kohaselt [...] [...] miljonit eurot.
- (77) M&E Brasil on Brasiilias asutatud hooldus-, remondi- ja ülevaatusteenuste osutaja, mille enamusaktsionär on TAP SGPS. M&E Brasil pakub TAP SGPSile mitme vahekaiguga lennukite hooldusteenuseid, millest tuli 2019. aastal [...] % tema tuludest. [...] on olnud [...] [...] asemel. COVID-19 kriis süvendas äriühingu raskusi, kuna 2020. aastal kahanesid tulud (umbes [...] miljonit eurot) pooleni 2019. aasta tuludest ([...] miljonit eurot) [...] ([...] [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...]). [...] [...] miljonit eurot [...].
- (78) Kuna eespool nimetatud võõrandamised vähendavad oluliselt TAP Air Portugali vertikaalselt integreeritud tegevust, millega tegeletakse lisaks lennutranspordile, usub Portugal, et see on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt vastuvõetav meede konkurentsimoонutuste piiramiseks.

3.3.2. Lennukipargi vähendamine ja külmutamine

- (79) Ümberkorralduskavas on ette nähtud ka veomahu vähendamine lennukipargi suuruse muutmise, liinivõrgu sujuvamaks muutmise ja nõudluse vähenemisega kohanemise tulemusena. TAP Air Portugal vähendas juba 2021. aasta veebruariks lennukiparki 108 lennukilt [90–100] lennukini. Portugal kinnitab, et ümberkorralduskava kestel ja kuni 2025. aastani kaasa arvatud, ei ole TAP Air Portugal lennukipark suurem kui [90–100] lennukit.

3.3.3. Teenindusaegade jagamine

- (80) Võttes arvesse eelkõige TAP Air Portugal suurt teenindusaegade hulka tema tugevalt ülekoormatud Lissaboni baasis (põhjendus 32), ⁽⁴⁰⁾ leiab komisjon, et käesoleva otsuse tähenduses on TAP Air Portugalil pärast ümberkorraldamist märkimisväärne turupositsioon reisijate lennutranspordi teenuste pakkumisel Lissaboni lennujaamas.
- (81) Sellega seoses teatas Portugal 3. detsembril 2021 täiendava struktuurilise kohustuse võtmisest, et veelgi piirata abi moonutavat mõju konkurentsile reisijate lennutransporditeenuste osutamisel Lissaboni lennujaama suunduvatel või sealt väljuvatel marsruutidel, kus TAP Air Portugal peaks säilitama pärast ümberkorraldamist olulise turupositsiooni.
- (82) Nimelt võttis Portugal kohustuse, et TAP Air Portugal annab teenindusaegade paketi, mis koosneb kuni 18 teenindusajast päevas (talvel ja suvel), üle teisele lennuettevõtjale (tegelikule või võimalikule konkurendile), et võimaldada tal luua uus baas ⁽⁴¹⁾ või laiendada olemasolevat baasi Lissaboni lennujaamas („parandusmeetmete kasutaja“) ⁽⁴²⁾.
- (83) TAP Air Portugal poolt parandusmeetme kasutajale teenindusaegade ülekandmise lepingu allkirjastamise ajal kättesaadavaks tehtavad teenindusajad vastaksid parandusmeetme kasutaja taotletud teenindusaegadele +/- 20 minuti täpsusega lühilendude puhul ja +/- 60 minuti täpsusega pikamaalendude puhul. Juhul kui TAP Air Portugalil vastavas ajavahemikus teenindusaegu ei ole, pakub TAP Air Portugal teenindusaegade ülekandmiseks parandusmeetme kasutaja taotletud aegadele lähimaid aegu.
- (84) Erandina ei oleks TAP Air Portugal kohustatud üle kandma
- a) rohkem kui ühe teenindusaja enne kella 8.00 (kohaliku aja järgi) parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaam, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse;
 - b) üle poole kõigist parandusmeetmena antavatest teenindusaegadest enne kella 12.00 (kohaliku aja järgi) ning
 - c) rohkem teenindusaegu enne kella 20.00 (kohaliku aja järgi) kui parandusmeetme teenindusaegade koguarv miinus üks teenindusaeg parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaamas, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse lühilendude jaoks.
- (85) Juhul kui varasemaks ajaks kui kell 8.00 (kohaliku aja järgi) taotletakse rohkem kui ühte teenindusaega lennujaama baasina kasutava lennuki kohta, rohkem kui poolt kõigist parandusmeetmena antavatest teenindusaegadest varasemaks kui kella 12.00ks (kohaliku aja järgi) või rohkem teenindusaegu varasemaks kui kella 20.00ks (kohaliku aja järgi) kui kõik antavad teenindusajad miinus üks teenindusaeg parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaamas, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse lühilendudeks, pakub TAP Air Portugal parandusmeetme kasutajale vastavalt järgmist lähimat teenindusaega pärast kella 8.00 (kohaliku aja järgi), pärast kella 12.00 (kohaliku aja järgi) ja pärast kella 20.00 (kohaliku aja järgi).
- (86) Saabuvate ja väljuvate lendude teenindusajad peaksid olema sellised, et need jätavad parandusmeetme kasutajale nii palju kui võimalik mõistliku tagasilennuks valmistumise aja, võttes arvesse parandusmeetme võimaliku abikõlbliku kasutaja ärimudelit ja õhusõiduki kasutamise piiranguid.
- (87) Portugal andis lubaduse, et TAP Air Portugal ei võta parandusmeetme kasutajalt talle loovutatud teenindusaegu tagasi.

⁽⁴⁰⁾ Sellist tegurite kombinatsiooni (palju teenindusaegu baasina kasutatavas tugevalt ülekoormatud lennujaamas) ei leidu üheski teises ELi lennujaamas, kuhu või kust TAP Air Portugal reisijate lennutransporditeenuseid osutab.

⁽⁴¹⁾ Baas tähendab, et õhusõidukid pargitakse õõseks lennujaamas ja et baasis hoitavaid lennukeid kasutatakse mitmel liinil lendamiseks sellest lennujaamast. Lühilendude puhul tähendab see seda, et lennuki päeva esimene liikumine on väljumine Lissaboni lennujaamast ja viimane liikumine on saabumine Lissaboni lennujaama.

⁽⁴²⁾ Nagu põhjenduses 88 täpsemalt selgitatud, peavad potentsiaalsed parandusmeetme kasutajad võtma kohustuse kasutada nende lennukite baasina, mis lendavad TAP Air Portugalilt saadud teenindusaegadel, Lissaboni lennujaama. Nõue käitada Lissaboni lennujaamas uut või laiendatud baasi, kasutades parandusmeetmena antud teenindusaegu, on põhjendatud suhtelise konkurentsisurvega, mida avaldavad traditsioonilistele lennuettevõtjatele nii baasi omavad lennuettevõtjad kui ka baasita lennuettevõtjad.

- (88) Selleks et olla abikõlblik, peab võimalik parandusmeetme kasutaja
- a) olema ELi/EMP liikmesriigi väljastatud tegevusluba omav lennuettevõtja;
 - b) olema sõltumatu ja mitteseotud TAP Air Portugaliga;
 - c) olema vaba tema suhtes kohaldatavatest konkurentsimeetmetest, kui ta on saanud COVID-19 rekapiitaliseerimise rahastamisvahendist rohkem kui 250 miljonit eurot;
 - d) võtma kohustuse kaitada Lissaboni lennujaama baasina kasutavaid ja parandusmeetmena antud teenindusaegadel lendavaid õhusõidukeid kuni ümberkorralduskava lõpuni. Võimalikud parandusmeetme kasutajad märgivad oma ettepanekutes nende Lissaboni lennujaama baasina kasutavate õhusõidukite arvu, mis kasutavad parandusmeetmena ülekantavaid teenindusaegu ⁽⁴³⁾. Baasi ja parandusmeetmena antud teenindusaegu kasutavate õhusõidukite kaitamise kohustuse võtmiseks peab võimalik parandusmeetme kasutaja võtma kohustuse järgida kohaldatavat ELi ja riiklikku tööõigust, mida ELi kohtud on asjakohaseks pidanud ⁽⁴⁴⁾.
- (89) Komisjon kiidab parandusmeetme kasutaja heaks läbipaistva ja mittediskrimineeriva valikumenetluse (projektikonkursi) alusel.
- (90) Komisjoni abistaks järelevalve eest vastutav usaldusisik, kes nimetatakse ametisse vahetult pärast käesoleva otsuse vastuvõtmist.
- (91) Järelevalve eest vastutav usaldusisik avaldab konkursikutse piisavalt varakult enne iga IATA hooaja teenindusaegade üldise jaotamise menetluse algust, kuni komisjon kiidab heaks parandusmeetme kasutaja, ning see avalikustatakse piisavalt.
- (92) Komisjon hindab saadud ettepanekuid järelevalve eest vastutava usaldusisiku abiga. Ta võib ettepanekud tagasi lükata, kui need ei ole majanduslikust või tegevuslikust või ELi konkurentsioiguse vaatepunktist usaldusväärsed.
- (93) Konkureerivate ettepanekute puhul eelistab komisjon kahanevas järjekorras võimalikke parandusmeetme kasutajaid, kes eelkõige i) tagavad suurima istekohtade arvu parandusmeetmena antud teenindusaegadel lendavates, lennujaama baasina kasutavates õhusõidukites alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni ning ii) teenindavad suurimat arvu sihtkohti otselendudega, mida tehakse baasi lennukitega parandusmeetmena antud teenindusaegadel alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni (otseühendused, sagedust arvesse võtmata).
- (94) Kui komisjon annab kahe kriteeriumi hindamisel sama või sarnase hinnangu mitmele ettepanekule (seotud pakkumustele), eelistab ta ettepanekut, mille TAP Air Portugal on hinnanud kõige paremaks (kes võib kasutada mis tahes enda valitud kriteeriume, tingimusel et need on läbipaistvad).
- (95) Peagi pärast komisjoni hindamisotsust sõlmib TAP Air Portugal teenindusaegade ülekandmise lepingu, mille järelevalve eest vastutav usaldusisik läbi vaatab ja komisjon heaks kiidab, kõige paremaks hinnatud võimaliku parandusmeetme kasutajaga, kes on kinnitanud, et ta kavatseb luua baasi või laiendada oma baasi Lissaboni lennujaamas, kasutades parandusmeetmena antud teenindusaegu.
- (96) TAP Air Portugal kannab teenindusajad nõukogu määruse (EMÜ) nr 95/93 ⁽⁴⁵⁾ (edaspidi „teenindusaegade määrus“) artikli 8b alusel parandusmeetme kasutajale üle tasuta.

⁽⁴³⁾ Komisjon hindab võimalike parandusmeetme kasutajate esitatud ettepanekute, sealhulgas Lissaboni lennujaama baasina kasutavate ja parandusmeetmena antud teenindusaegu kasutavate õhusõidukite kaitamise äriplaani tegevuslikku ja rahalist usaldusvärsust. Heakskiidu saamiseks peab võimalik parandusmeetme kasutaja tõendama oma uue või laiendatud Lissaboni baasi äriplaani tegevuslikku ja rahalist usaldusvärsust. Kahtluste vältimiseks tuleb märkida, et kohustus kaitada Lissaboni lennujaamas baseeruvaid õhusõidukeid, mille puhul kasutatakse parandusmeetmena antud teenindusaegu, ei ole siiski nende aegade tegeliku ülekandmise ega pärast nende heakskiitmist parandusmeetme kasutajale pandud kasutamiskohustuse eeltingimus. Teisisõnu, kui parandusmeetme kasutaja on heakskiidu saanud, kantakse parandusmeetme teenindusajad üle tingimusteta ja parandusmeetme kasutaja võib neid vabalt kasutada.

⁽⁴⁴⁾ Vt nt Nogueira, liidetud kohtuasjad C-168/16 ja C-169/16, EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ Nõukogu 18. jaanuari 1993. aasta määrus (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta (EÜT L 14, 22.1.1993, lk 1). Määruse artikli 8b kohaselt: „[õ]igusest artikli 8 lõikes 2 osutatud teenindusaegade sarjadele ei kaasne õigus hüvitamisnõudele, kui õigust teenindusaegade sarjadele piiratakse või kui see õigus kõrvaldatakse ühenduse õiguse alusel, eelkõige asutamislepingu õhustranspordiga seotud eeskirjade kohaldamiseks. Käesolev määrus ei mõjuta ametivõimude õigust nõuda teenindusaegade vahetamist lennuettevõtjate vahel ning suunata kooskõlas riiklike konkurentsiseadustega või asutamislepingu artiklitega 81 või 82 või nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrusega (EMÜ) nr 4064/89 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) seda, kuidas neid jagatakse. Need ülekandmised saavad olla ainult ilma rahalise hüvituseta.“

- (97) Teenindusaegu pakutakse ülekandmiseks kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni (2025. aasta lõpp, vt põhjendus 27). Pärast ümberkorraldusperioodi lõppu ühtegi projektikonkurssi ei korraldata, olenemata asjaoludest.

3.3.4. Omandamis- ja reklaamikeeld

- (98) Lisaks varade võõrandamisele ning turuvõimsuse ja turuosa vähendamise meetmetele esitas Portugal lubaduse, et abisaaja hoidub i) ümberkorraldusperioodil mis tahes äriühingute aktsiate omandamisest, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik tema pikaajalise elujõulisuse tagamiseks, ning ii) väldib oma tooteid ja teenuseid turundades riigi toetuse reklaamimist konkurentsieelisena.

4. KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSED

- (99) Kolmandad isikud esitasid märkuste esitamise kutse peale 6. septembri 2021. aasta tähtjaks 39 vastust. Pärast tähtaja lõppu esitati veel neli ettepanekut. Tähtjaks esitatud märkused sisaldasid sisulist teavet kahelt otseselt konkurendilt – Ryanair ja euroAtlantic Airways (EAA) – ning äripartneritelt, näiteks reisibüroodelt, reisikorraldajatelt või nende ühendustelt (13), suurematelt hotellikettidelt (1), piletimüügiagentuuridelt (2), tarnijatelt (1), lennujaama käitajatelt/liiklusjärelevalve asutustelt (2). Veel esitasid teavet valitsusasutused, näiteks Brasiilia mitme osariigi esindused, samuti Brasiilia turismiministeerium (8) ning turismi ja kauba- või kultuurivahetust edendavad asutused (10).
- (100) Kõik kolmandad isikud, välja arvatud kaks otsest konkurenti ja veel üks isik, üldiselt toetavad ümberkorraldusabi ning kinnitavad TAP Air Portugali olulist rolli Portugali ühendamisel liidu ja teiste maailma piirkondadega ning Portugali majanduse jaoks.

4.1. Konkurentide märkused

4.1.1. Ryanair

Panus täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisse

- (101) Ryanair ei nõustu komisjoni vahejärelدusega, et ümberkorraldusabi aitab kaasa ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele. Ryanairi arvates ei ole tõendeid raskesti asendatava olulise teenuse katkemise ohu kohta, kuna TAP Air Portugali teenust asendavad konkurendid, kes sekkuvad. Eelkõige pakub ka Ryanair ühendusi väljaspool ELi asuvatesse sihtkohtadesse, näiteks Iisraeli, Türgi või Ukrainasse. Ka märkis Ryanair, et teeb Portugali lennujaamadest lende Marokosse ja Ühendkuningriiki.
- (102) Peale selle ei nõustu Ryanair väitega, et teised suuremad ELi lennuettevõtjad, kes pakuvad mandritevahelisi ühendusi Lissaboni kaudu, tegutsevad sõlmlennujaama mudeli alusel ning et vastavalt sellele viiksid nad reisijad Portugalist oma teistes liikmesriikides asuvatesse sõlmlennujaamadesse, selle asemel et luua veel üks sõlmpunkt Portugalis. Ryanair märgib selle kohta, et peamisi kauglennu sihtkohti (nt New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubai) teenindavad ka suured rahvusvahelised lennuettevõtjad, nagu American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways ja Emirates otse Lissabonist, samas kui TAAG Angola Airlines pakub otsele Lissaboni ja Luanda vahel. Ryanairi arvates säilib võimalus lennata nendesse sihtkohtadesse Portugalist ilma ümberistumiseta või transiidita läbi teise lennuettevõtja sõlmlennujaama, isegi kui TAP Air Portugal ei jätka mõnede kauglennuliinide teenindamist.
- (103) Ryanairi sõnul teenindavad mitu konkurenti samu lennuliine nagu TAP Air Portugal riigisiselt, Madeira ja Assooride autonoomsesse piirkonda, teistesse portugali keelsest riikidesse ja diasporaasse, samuti teistesse riikidesse Euroopas ja mujal. Lisaks TAP Air Portugalile pakuvad lennuliine Portugalist Madeira ja Assooride autonoomsesse piirkonda mitu muud lennuettevõtjat, näiteks Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores ja Azores Airlines.

- (104) Seda tausta arvestades osutab Ryanair, et TAP Air Portugalile pakusid konkurentsi ka kiirraudtee süsteem või linnadevahelise bussiveo ettevõtjad, nagu Flixbus, mis suudab jätkuvalt tagada transpordiühendused kogu Portugalis ja selle piirkondades.
- (105) Ryanair teatab, et ta konkureerib TAP Air Portugaliga paljude kahe linna vaheliste lennuliinide lähte- ja sihtkohapaaride teenindamisel. Oma järelduste toetuseks esitas Ryanair lisad andmetega „Portugali linnapaaride vaheliste lennuliinide kohta, millel Ryanair ja TAP 2020. aastal konkureerisid“ ning „TAP Euroopa lennuliinid ja konkurendid 2021. aasta märtsis“. Ryanair väidab, et Ryanairi kontsern konkureeris 2019. aastal 17 TAP Air Portugalil linnapaaride vahelisel lennuliinil, 2020. aastal 29 linnapaaride vahelisel lennuliinil ja 2021. aastal 24 linnapaaride vahelisel lennuliinil, mida on palju rohkem kui ühelgi teisel lennuettevõtjal. Ryanair esitas ka tema tellimusel tehtud uuringu⁽⁴⁶⁾. Uuringus analüüsitakse mitme suurema Euroopa turu suurimate lennuettevõtjate suurust ja tegevuslubade päritolu. Uuring hõlmab 2014. ja 2019. aastal pakutud Euroopa-sisest koguveomahtu ning tollaseid prognoose 2021. aastaks. Lisaks peamiste lennuettevõtjate nende aastate aktsiasosaluste väljaselgitamisele vaadeldi uuringus peamiste turgude viie aasta kasvumäära aastatel 2014–2019, juhtivate lennuettevõtjate osa selles kasvus ning lennuettevõtjate teenindatud liinide arvu üldist kasvu samal perioodil. Praeguse prognoosi kohaselt kordab ta seejärel seda uuringut kahel aastal kuni 2021. aasta lõpuni. Portugali kohta leitakse uuringus täpsemalt seda, et 44,3 % istekohtade arvu suurenemisest aastatel 2014–2019 langeb odavlennuettevõtjate arvele ning veel 29,3 % kasvust tuleb muudelt lennuettevõtjalt, kes ei ole juhtivad omamaised lennuettevõtjad. Uuringu kohaselt andsid kaks juhtivat Portugali omamaist lennuettevõtjat vaid 26,4 % selle viieaastase perioodi kasvust. Uuring näitab, et odavlennuettevõtjate panus on sama viie aasta jooksul suurem ka ühenduste arvestuses, nimelt on odavlennuettevõtjad lisanud oma kombineeritud võrkudesse 199 uut lennuliini. Võrdluseks: kaks Portugali juhtivat lennuettevõtjat on vähendanud oma lennuliinide arvu kokku 12 võrra. Euroopa-siseste riikidevaheliste lennuliinide puhul oleks see vastavalt +199 vs. –10. Väidetavalt valmistaks see erinevus Portugali juhtivatele lennuettevõtjatele pettumuse, arvestades, et istekohtade arvu poolest on nende käes 30 % koguturust ja 65 % riigisisest turust. Uuringus pakutakse ka tabelit, mis näitab odavlennuettevõtjate prognoosi oma Portugali turuosa suurendamise kohta pandeemia ajal. Seitsme tulemuse põhjal jõutakse uuringus järeldusele, et traditsiooniliste riiklike lennuettevõtjate riigi tasandil toetamise ajalugu ei ole toonud kaasa ei suuremat kasvu ega paremat ühendatust, ning jätkatakse, et just üleeuroopalised odavlennuettevõtjad on saavutanud selle rohkem avatud turgude mõttes.
- (106) Kõigele lisaks teatab Ryanair, et Portugal on üks Ryanairi kontserni laienemise sihte. Selles kontekstis on Ryanairi sõnul lennuliinid, millel Ryanairi kontsern ja TAP Air Portugal konkureerivad, majanduslikult olulised. Eelkõige konkureeriksid Ryanairi kontsern ja TAP Air Portugal otseselt rahvusvahelistel lennuliinidel olulistesse linnadesse, sealhulgas Londonisse, Berliini, Dublinisse, Pariisi, Rooma, Milanosse ja Viini, mis on majanduslikult olulised, kuna ühendavad Portugali Euroopa suurimate ja jõukaimate linnadega. Ryanair ja TAP Air Portugal konkureeriksid ka siseliinidel, mis ühendavad näiteks Lissaboni ning Ponta Delgadat ja Terceirat.
- (107) Samas täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi täitmise kontekstis kinnitab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses ei selgitatud, miks on TAP Air Portugal süsteemne ettevõtja, ja omadussõna „süsteemne“ isegi ei kasutata. Ryanairi sõnul asendaks nüüd, kus Euroopa lennuettevõtjad kriisist väljuvad, ühe lennuettevõtja kaotatud veomahu kiiresti teised lennuettevõtjad, kes soovivad oma vaba võimsuse kasutusele võtta ja tõhusamalt tegutseda.
- (108) Ryanair on seisukohal, et isegi kui osa TAP Air Portugalil tegevusest on tõeliselt süsteemne, ei ole komisjon suutnud kindlaks teha, kas sellist süsteemset tegevust ei oleks võimalik säilitada kontserni suuruse vähendamise ja mittesüsteemse või kahjumit teeniva tegevuse vähendamise või piiramise teel. Nimelt on Ryanairi hinnangul teistel lennuettevõtjatel ja veoteenuste osutajatel juba praegu oluline roll Portugali ja selle piirkondade ühendatuses ning nad suudavad pakkuda sama teenust nagu TAP Air Portugal ning võivad tema turult lahkumise korral TAP Air Portugalil teenuse üle võtta.
- (109) Kokkuvõttes eeldab Ryanair, et TAP Air Portugal läbib protsessi, mille käigus vahetavad ta välja tõhusamad lennuettevõtjad, mis juba teenib ühist huvi. Seetõttu ei teeniks tema ümberkorraldamine ühist huvi, sest see ohustaks seda protsessi.

⁽⁴⁶⁾ „Landing market shares in key European passenger markets“ („Veoturu jagunemine peamistel Euroopa reisijateveo turgudel“), 10. august 2021, koostatud seoses Ryanairi kaebusega Euroopa Komisjoni 23. aprilli 2021. aasta otsuse peale riigiabi SA.62304 (2021/N) kohta – Portugal – COVID-19: kahju hüvitamine TAP Portugalile; autor Goodbody lennundusanalüütik Mark Simpson, Ühendkuningriik.

TAP Air Portugali pikaajaline elujõulisus

- (110) Esiteks kaebab Ryanair, et menetluse algatamise otsuse põhjendust 73 ja punkti 2.3.3, mis viitavad pikaajalisele elujõulisusele, on tugevalt muudetud ning kõik ümberkorralduskava finantsandmed ja kronoloogilised sündmused on välja jäetud. Seetõttu ei ole Ryanairil ebapiisava teabe tõttu võimalik üksikasjalikke märkusi esitada. Sellegipoolest teeb Ryanair üldise märkuse, et TAP Air Portugali probleemid tulenevad kaelamurdvast kasvust, mida TAP ei suutnud piisava konkurentsivõime puudumise tõttu tulude teenimiseks ja kulude katmiseks ära kasutada. Selles kontekstis näib, et TAP Air Portugali plaaniga jätkata veomahu suurendamist niipea, kui turutingimused taas normaliseeruvad, korratakse ebaõnnestunud strateegiat, mis TAP Air Portugali raskused üldse põhjustas.

Abi asjakohasus

- (111) Ryanair on seisukohal, et selle tingimuse täitmise kontrollimiseks oleks vaja võrrelda erinevaid kättesaadavaid võimalusi, et teha kindlaks kõige vähem moonutav variant. Menetluse algatamise otsuses aga ei esitatud ega võrreldud abi muude riigiabi sisaldavate või mittesisaldavate võimalustega ning seetõttu ei kontrollitud abi asjakohasust.

Abi proportsionaalsus

- (112) Ümberkorraldusabi proportsionaalsuse kohta väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsus ei sisalda ühtegi tõendit TAP SGPSi katsete kohta hankida rahastamisvahendeid erasektorist. Ryanairi arvates, arvestades, et TAP SGPSi puudulikku juurdepääsu finantsturgudele enne abi andmist ei ole kindlaks tehtud, näib tema juurdepääsu puudumine pärast abi andmist kaheldav. Lisaks kinnitab Ryanair, et TAP SGPS peaks pärast omakapitalimeetmete rakendamist suutma hankida rahastamisvahendeid erasektorist, mistõttu oleks [...] miljoni euro suurune „puhver“ üleliigne. Ryanair ei ole rahul ka sellega, et menetluse algatamise otsuses puuduvad piisavad finantsandmed, mis võimaldaksid huvitatud isikutel abisumma proportsionaalsust üksikasjalikult hinnata.
- (113) Ryanair märgib kriitiliselt, et menetluse algatamise otsuses ei põhjendata Portugali oletust, et Standard & Poor'i antud finantsreiting B– muudaks finantsturgudelt laenu võtmise võimatuks. Ryanairi sõnul ei ole Portugal kirjeldanud ühtegi TAPi konkreetset ebaõnnestunud katset saada rahastamisvahendeid ega selgitanud, miks ei olnud võimalik saada tagatist võla tagamiseks. Ryanairi arvates oleks TAP Air Portugali lennujaama teenindusaegade ja muude varade portfelli märkimisväärne tagatis.
- (114) Mis puudutab koormuse jagamist, siis väljendab Ryanair muret, et allesjäänud eraaktsionärile (HPGB) saab osaks sooduskohtlemine. Ryanairi sõnul ei sisaldanud menetluse algatamise otsus ühtegi faktilist detaili, mis võimaldaks Ryanairil esitada märkusi selle kohta, kas HPGB ja veelgi enam teised TAP SGPSi sidusrühmad on koormuse jagamise tingimuse täitnud.

Konkurentsimoонutus piiravad meetmed

- (115) Ryanair nõustub komisjoni järeldusega, et konkurentsimoонutus piiravad meetmed ei ole põhjendatud ja näivad olevat ebapiisavad isegi menetluse algatamise otsuses esitatud ebapiisava teabe põhjal otsustades.
- (116) Teenindusaegade jagamise kohta väidab Ryanair, et antud abi tohutu suurus ja omapanuse ebapiisav tase räägivad sellise teenindusaegade loovutamise kasuks, mis ületab oluliselt Lufthansa loovutatud teenindusaegu ⁽⁴⁷⁾.
- (117) Ryanairi arvates ei kahjustaks Lissaboni lennujaama teenindusaegade loovutamine samas ulatuses nagu Lufthansa otsuses sätestatud teenindusaegade loovutamine (24 teenindusaega päevas) Portugali ühendusi (sealhulgas Brasiiliaga) ega TAP Air Portugali sõmlennujaama tegevust (nt muutes tema lennuliinid kahjumlikuks). Ryanair usub, et kui lubada TAP Air Portugalil hoida endale teenindusajad, mida tal ei oleks võimalik kasutada näiteks liikluse vähenemise või lennukipargi kahanemise tõttu, tähendaks see haruldase ressursi kuhjumist ja seetõttu peaks teenindusaegade loovutamine olema proportsioonilt vähemalt võrdne TAP Air Portugali lennukipargi vähenemisega. Lisaks oleks elujõuliste lennuettevõtjate nõudlus teenindusaegade järele Lissaboni ja Porto lennujaamas suur.

⁽⁴⁷⁾ Komisjoni 25. juuni 2020. aasta otsus juhtumi SA.57153 (2020/N) kohta – COVID-19 – Riigiabi Lufthansale (ELT C 397, 20.11.2020, lk 1).

- (118) Selleks soovib Ryanair komisjonil kaaluda, milline oleks TAP Air Portugali õige suurus, mis võimaldaks Portugalile piisavat ühendatust, ning ei tohiks välistada hüpoteesi, et TAP Air Portugali õige suurus võib tähendada turult lahkumist. Ryanairi arvates ei tohiks komisjon *a priori* välistada stsenaariumit, mille kohaselt TAP Air Portugal teenindaks ainult pikamaalende ja teised (sealhulgas odavlennuettevõtjad) tegutseksid praeguste Lissaboni suunduvate lennuliinide koodijagajadena või isegi tegelike käitajadena.
- (119) Seoses veomahtude külmutamise ja tegevuse vähendamisega väidab Ryanair, et menetluse algatamise otsuses ei käsitleta vähendamise stsenaariumi piisavalt.

4.1.2. EAA

- (120) Sissejuhatuseks märgib EAA, et kinnitades 2020. aasta novembris 2021. aasta riigieelarve seaduse, milles Portugali valitsus eraldas TAP SGPSile 500 miljonit eurot rahalist toetust, võttis Portugali riik kohustuse teha kättesaadavaks riigi vahendid, mida EAA peab riigiabiks, millest ei ole komisjonile teatatud.
- (121) EAA ei ole rahul TAP SGPSi soosiva diskrimineeriva kohtlemisega, kui riik andis TAP SGPSi ümberkorraldamiseks rahalist toetust. Taustteabena annab EAA teada, et on Portugalilt korduvalt proportsionaalset toetust taotlenud. Hoolimata EEA jõupingutustest ja majanduslike eeliste esitamisest on Portugal keeldunud faktidele otsa vaatamast ega ole sisulist abi andnud.
- (122) Ka teatab EAA, et vedas oma 8 500 lennuga kokku üle 1,4 miljoni reisija, kellest 430 000 (30 % sel perioodil lennanud reisijatest) Portugalist või Portugali. Ta oli esimene Portugali lennuettevõtja, kes alustas tšarterlende Põhja-Brasiiliasse, ja kui TAP Air Portugal hakkas tegema sellesse piirkonda regulaarlende ja pakkus reisikorraldajatele väga madalaid hindu, leidis EAA uusi võimalusi. COVID-19 pandeemia tõttu nihkus EEA põhitegevus 2020. aastal tšarterlendudele.

Abimeetme asjakohasus

- (123) EAA arvates on ümberkorraldusabi eesmärk anda likviidsustoetust ümberkorralduskava elluviimiseks ja tasakaalustada TAP SGPSi negatiivset omakapitali. Kõnealune abi on aga struktureeritud peamiselt omakapitalina ja osaliselt tagatisena, mis konverteeritakse kõige pessimistlikuma stsenaariumi korral, kui kapitaliturgudele juurdepääsu ei saavutata, samuti omakapitaliks. See avivahend ei näi olevat asjakohane, kuna see läheb vajalikust kaugemale. Kapitaliturgudele juurdepääsu hõlbustamiseks ja sel viisil TAP SGPSi likviidsuse ja maksevõime taastamiseks piisaks vähem moonutatavast meetmest finantstagatisena, mis ei ole olemuselt omakapital. Sedasi toimides oleks TAP SGPS kohustatud leidma oma rahastamismeetodid ja saavutama seeläbi ka omapanuse eesmärgid.

Abi proportsionaalsus

- (124) EAA jagab komisjoni esialgsetes järeldustes väljendatud muret abi proportsionaalsuse pärast, eelkõige selle üle, kas TAP SGPSi omapanus oleks piisav. Lisaks väljendab EAA muret selle pärast, et Portugal näeb juba ette kahjuhüvitise maksmist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel.
- (125) Nagu Ryanair, ei ole ka EAA rahul menetluse algatamise otsuse ülemäärase redigeerimise üle, mis muutvat proportsionaalsuse kohta sisuliste märkuste tegemise võimatuks.

Konkurentsimeetmete põhjendatus TAP Air Portugali puhul

- (126) EAA jagab komisjoni muret selle pärast, et kahjumlike tegevuste lõpetamisest ei piisa ümberkorraldusabist tulenevate konkurentsimoonutuste kõrvaldamiseks, ning väidab, et Portugali valitsuse esitatud ümberkorralduskavas kavandatud meetmed ei ole abi tõttu tekkivate konkurentsimoonutuste kõrvaldamiseks piisavad. Võttes arvesse TAP Air Portugalile antava abi suurust, on EAA arvates konkurentsimoonutuste piiramiseks vaja ulatuslikumaid meetmeid. Selleks on EAA kindlaks teinud mitu meetet, mille puhul tuleks vajaduse korral kaaluda nende kumulatiivset võtmist, et piirata sellise suuruse, sellist laadi ja selliste omadustega abi põhjustatud konkurentsimoonutusi.
- (127) EEA esitab konkurentsimeetmete kohta ka konkreetseid ettepanekuid. Eelkõige on tema soovitus, et TAP Air Portugal vähendaks oma osakaalu lennuliinidel, mida käitab ka EAA, ning avama EAAga koodijagamise lepingud lendudel Portugalist São Tomé e Príncipe ja Guinea-Bissasse. EAA teatab, et on ainuke Portugali operaator, kes on suutnud alates 2008. aastast pidevalt teenindada otseleende São Tomé. Peale selle peatas TAP Air Portugal alates 2013. aasta jõuludest ja järgmiseks kolmeks aastaks turvakaalutlustel lennud Guinea-Bissasse ning sel perioodil oli EAA ainus Portugali ettevõtja, kes suutis tagada ühenduse nende riikide vahel ja lõpuks ka portugalikeelsetesse riikidesse. Lisaks teeb EAA ettepaneku, et komisjon nõuaks, et TAP Air Portugal võtaks kohustuse mitte kasutada turuvallutuslikku hinnakujundust São Tomé e Príncipe ja Guinea-Bissasse suunduvatel liinidel, millel TAP Air Portugal ja EAA otseselt konkureerivad.
- (128) EAA nõuab, et TAP Air Portugal ei kasutaks riigiabi uute lennuliinide avamiseks võrreldes nendega, mida teenindati enne pandeemiat, ning vähendaks tulusatesse sihtkohtadesse tehtavate lendude sagedust. Lisaks teeb EAA ettepaneku, et TAP Air Portugal vähendaks oma kindlaksmääratud tulusate sihtkohtade teenindusaegu 1/3 võrra, et avada tee teistele lennuettevõtjatele, sealhulgas EAA-le. Lisaks on EAA seisukohal, et TAP Air Portugal peab sulgema kõik pandeemia ajal käimapanud lennuliinid.
- (129) Lisaks kutsub EAA komisjoni üles kaaluma kahte täiendavat kohustust: kohustust, et TAP Air Portugal ei laienda oma tegevust uutele tegevustega, nagu kauba- ja reisijatevedu, sealhulgas Portugaliaga, ning teise kohustusena seda, et TAP Air Portugal lõpetab tšarterlennud ega paku tšarterlende reisikorraldajatele ega teistele klientidele (nt spordimeeskondadele).
- (130) EAA suhtub positiivselt TAP Air Portugali plaanidesse vähendada veomahtu, vähendades lennukite arvu, ja teeb ettepaneku, et TAP Air Portugal võtaks lisakohustuse mitte osta oma lennukipargi laiendamiseks uusi õhusõidukeid vähemalt viis aastat.
- (131) Üldisemalt pakub EAA oma seisukohti ka konkurentsi kohta Portugali lennundussektoris. EAA sõnul peaks Portugal soodustama uute konkurentide turuletulekut ja olemasolevate väikeste konkurentide laienemist, andes väiksematele ettevõtjatele loa tegutseda peamistel kaubaveoliinidel, mida praegu teenindab TAP Air Portugal, et teised (Portugali) ettevõtjad saaksid nendel lennuliinidel konkureerida.

4.2. Muude kolmandate isikute märkused

- (132) Kui Porto kaubanduskoda välja arvata, väljendasid muud kolmandad isikud toetust riigi sekkumisele TAP SGPSi kasuks. Muude kolmandate isikute esitatud tõendid näitavad, et TAP Air Portugal tagab parema ühendatuse ja konkurentsi. Äripartnerid ja valitsusasutused tõstavad esile eelkõige järgmist:
- TAP Air Portugali teenindatavate Portugali ja portugalikeelsete riikide vaheliste reisilendude maht ja tähtsus, samuti pidevalt kasvav ärireiside sektor, mis põhineb kultuurilistel ja/või ajaloolistel sidemetel ⁽⁴⁸⁾;
 - TAP Air Portugali osutatavate teenuste tähtsus turismi arengu ja üldisemalt mitte ainult Portugali, vaid ka teiste maailma piirkondade, nagu Cabo Verde või Brasiilia majanduse arengu jaoks ⁽⁴⁹⁾;

⁽⁴⁸⁾ Vt järgmiste isikute esitatud teave: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Brasiilia turismiministeerium; mitme Brasiilia osariigi valitsused.

⁽⁴⁹⁾ Vt järgmiste isikute esitatud teave: Brasiilia turismiministeerium; mitme Brasiilia osariigi valitsused.

- TAP Air Portugali liinivõrgu eripära ja ainulaadsus, milles võetakse arvesse Portugali ja ELi poliitilisi, majanduslikke, kultuurilisi ja ajaloolisi sidemeid mitme kolmanda riigiga, pakutavate ühenduste mitmekesisust (kümme kohta Brasiilias, sealhulgas kehvasti teenindatud Nordeste piirkonnad); ühendused mitme Cabo Verde saarestiku saarega; ainsad ühendused portugalikeelsete Aafrika riikidega, samuti Lissaboni sõlmlennujaama mugav geograafiline (perifeerne) asukoht, mis võimaldab lühendada pikamaalende ja meelitada Portugali ülemereturiste/-kliente ⁽⁵⁰⁾;
- tähtsus, mis on Portugali jaoks lennuettevõtjal, millel on piisavalt mastaapi, et luua Lissabonis sõlmpunkt ja seda kasutada, ⁽⁵¹⁾ mida peetakse portugalikeelsete riikidega (Brasiilia, portugalikeelsed Aafrika riigid) ühendatuse arendamise seisukohast ülioluliseks;
- TAP Air Portugaliga sõlmitud pikaajaliste ja väljakujunenud suhete tähtsus nende tegevuse/liikmete/klientide tegevuse, turismitööstuse arengu ning Portugali ja teiste riikide vaheliste kaubandus- ja kultuurisidemete tugevdamise jaoks;
- kõigele lisaks riikliku vedaja tagatud ühenduste stabiilsuse tähtsus.

(133) Porto kaubanduskoda viitab Portugali väitele, et TAP Air Portugal on Portugali majanduse tugisammas, eelkõige tänu tema panusele Portugali turismitööstuse arengusse. Porto kaubanduskoja hinnangul ei ole aga elanikkond, majandustegevus ja turismitööstus koondunud ainuüksi Lissaboni, vaid lisaks ka Assooride ja Madeira saartele ning riigi põhja- ja lõunaossa. Seda tausta arvestades avaldab Porto kaubanduskoda kriitikat, et territoriaalne ühtekuuluvus ja kogu riigi turismisektori teenindamine näib ümberkorralduskavast puuduvat, kuigi need küsimused vähemalt päästmisabi andmise ajal tõstatati.

(134) Oma kirjas mõonab Porto kaubanduskoda Lissaboni sõlmlennujaama tähtsust. Tema arvates on lennuühenduste ja majandustegevuse, sealhulgas turismisektori kaitse, kõige paremini saavutatavad kahel viisil. Esiteks tuleks TAP Air Portugali teenindusajad eraldada ettevõtjatele, kellel ei ole kohustusi ja osalusi teistes äriühingutes. See tagaks, et Portugalist saab korraldada kauglende, millele riigi geograafiline asukoht annab konkurentsieelise ja ilma milleta kannataksid Portugali elanikud kahju. Teiseks, pakkudes toetust riigisisele ja Euroopa lendudele, et meelitada ligi lennuliine konkurentsipõhisel turul (huvitatud ettevõtjatele avatud pakkumismenetluse teel).

(135) Peale selle jagab Porto kaubanduskoda komisjoni väljendatud kahtlusi. Eelkõige juhib ta tähelepanu sellele, et abisaaja töötajate palgavähendused näivad olevat ajutised, kuna kollektiivlepingut ei ole kehtetuks tunnistatud, vaid see on lihtsalt peatatud. Ta väidab ka seda, et TAP SGPSi (ja TAP Air Portugali) tulemuste ja omakapitali arengu viimase 11 aasta andmed ei võimalda mõistlikult eeldada, et nende panus ümberkorralduskavasse saab olema suurem.

(136) Riigi lennujaamade omavahelise seose kohta märgib Porto kaubanduskoda, et vastupidiselt olukorrale Porto ja Faro lennujaamas, kus TAP Air Portugal tegutseb vähesel määral, on TAP Air Portugal Lissaboni lennujaamas domineeriv riigi kahe ülejäänud lennujaama ning neist sõltuva elanikkonna ja majandustegevuse kahjuks.

⁽⁵⁰⁾ Vt järgmiste isikute esitatud teave: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Brasiilia turismiministeerium; mitme Brasiilia osariigi valitsused; Lissaboni omavalitsus.

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

5. PORTUGALI MÄRKUSED KOLMANDATE ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA

5.1. Ühendatuse tagamise vajadus

- (137) Portugali ametiasutused rõhutavad, et menetluse algatamise otsusele vastanud 40 huvitatud isikust esitasid ainult kolm negatiivseid märkusi, väljendades muret TAP SGPSile ümberkorraldusabi andmise pärast. Suuremas osas saadud märkustest kinnitati TAP SGPSi tähtsust ja vajadust tagada selle pikaajaline elujõulisus. Seetõttu rõhutavad Portugali ametiasutused, et TAP SGPSile antav ümberkorraldusabi aitab selgelt kaasa täpselt määratletud ühist huvi pakkuva eesmärgi saavutamisele, arvestades, et nagu on kindlaks tehtud ka menetluse algatamise otsuses, täidab TAP Air Portugal Portugali ühendatuses ja Portugali majanduses kahtlemata peamist rolli. TAP Air Portugal tihe koostöö Portugali turismisektoriga, millel on olnud suur tähtsus riigi majandusele ja taastumisele pärast 2008. aasta kriisi, on COVID-19 pandeemia järel ülimalt oluline. TAP Air Portugal osutatavad teenused tagavad ühendatuse portugalikeelsete riikidega ja riikidega, kus on suur portugali kogukond ning mida teistel lennuettevõtjatel, nimelt odavlennuettevõtjatel ei ole lihtne asendada.
- (138) Vastupidiselt Ryanairi väidetele pakuvad teised lennuettevõtjad Lissabonist küll mõningaid pikamaaühendusi, kuid piiratud sagedusega ja vähestesse sihtkohtadesse. 2019. aastal käitis Delta Bostoni lennuliini vaid lühikest aega ainult kõrghooaja teenusena, samas kui TAP Air Portugal pakub aastaringset teenust ja on seda jätkanud ka kriisi ajal. Samamoodi teenindas United Washington DC lennuliini ainult suvehooajal ega ole teenuse osutamist jätkanud, samas kui TAP Air Portugal lendab sinna jätkuvalt. New Yorgi lennuliinil hoidis Delta igapäevast teenust käigus aasta ringi, kuid kriisi ajal on seda vähendatud kolmele lennule nädalas, samas kui TAP Air Portugal on hoidnud käigus kaht lendu päevas, pakkudes jätkuvalt Portugalile olulist ühendust. Unitedil on igapäevane teenus, mida on käigus hoitud, kuid United ja TAP Air Portugal kuuluvad mõlemad Star Alliance'i ja United saab seetõttu kasu TAP Air Portugal lähilennuteenustest, mis aitab nende tegevust alal hoida. Sama kehtib ka Air Canada lendude kohta Torontost ja Montrealist. TAP Air Portugal sõlmpunktide tegevuse lõpetamine Lissabonis ohustaks ka neid Star Alliance'i teenuseid.
- (139) Lisaks on Ryanairi märkustes mitmeid ebatäpsusi, mis võivad komisjoni hinnangu andmisel eksitavad olla. Näiteks ei korralda SATA Air Açores lende Assooride ja Portugali mandriosa vahel (seda teeb ainult Azores Airlines) ning Assooride ja Madeira autonoomse piirkonnaga ei ole parvlaevühendusi. Välja arvatud piiratud ulatuses siselennud mandri-Portugalis, ei saa enamikku TAP Air Portugal osutatavatest teenustest asendada kiirraudteesüsteemi, linnadevaheliste bussiliinide või olematute parvlaevühendustega peamiselt seetõttu, et need transpordivahendid ei ole olnud kättesaadavad nende sihtkohtade puhul, kuhu TAP Air Portugal lendab.
- (140) Portugali ametiasutused märgivad, et ükski teine Portugali ja Portugalist lendav lennuettevõtja ei täida samaväärset rolli ja alternatiivsed lennuettevõtjad ei suuda seda lähitulevikus tagada. Seda aspekti ei võta arvesse ei Ryanair ega EAA, kui nad võrdlevad TAP Air Portugal tegevust ainult väga kasumlikke ühendusi teenindava odavlennuettevõtja või peamiselt tšarterlende teenindava vedaja ja märgrendi pakkujaga (ACMI: õhusõiduk, meeskond, hooldus, kindlustus), mille vastu on vähene avalik huvi. Vastupidiselt sellele, millele Ryanair oma märkustes viitab, ei kujuta Ryanair endast alternatiivi TAP Air Portugalile. Nagu eespool öeldud, ei teenindanud 2019. aasta suvel [...] sihtkohast, mida TAP Air Portugal Lissabonist pakkus ja millest enamik olid kauglennuühendused Põhja- ja Lõuna-Ameerikasse ning Aafrikasse, [...] ükski teine lennuettevõtja.
- (141) Kuigi on õige väita, et Ryanair ja TAP Air Portugal konkureerivad omavahel teatavatel rahvusvahelistel lennuliinidel mitmesse suurde Euroopa linna, tasub meenutada, et Ryanair konkureerib TAP Air Portugaliga ainult kasumlikumatel lennuliinidel ega paku ühtegi kauglennuühendust. TAP Air Portugal turult lahkumine jätkaks Ryanairile kasumlikud lühilennuliinid ja kaotaks ühe konkurendi mandritevaheliste ühenduste pakumisel Lissaboni. Seega oleks selle sisuline tulemus väiksem konkurents nii atraktiivsetel kui ka vähem atraktiivsetel lennuliinidel.
- (142) EAA puhul tuleb märkida, et lennuettevõtjal ei ole Portugali turul asjakohast positsiooni, kuna tegemist on seitsme lennukiga väikelennuettevõtjaga, kes keskendub teenuste osutamisele (nn märgrent, mille puhul pakutakse õhusõidukit koos hoolduse, meeskonna ja kindlustusega) teistele lennuettevõtjatele ja tšarterlendudele, mis ei ole turud, millel TAP Air Portugalil on asjakohane positsioon. EAA-l ei ole turuosa, ressursse ega organisatsiooni, mida on vaja sellise lennuettevõtja nagu TAP Air Portugal asendamiseks (näiteks ei ole EAA-l piisavat müügi- ja turustamissuutlikkust või piisavaid ressursse).

- (143) Kuigi EAA märkustes osutatakse teatavale prognoositavale lennukipargi suurendamisele (mida ei ole Portugali ametiasutustele avaldatud, kuna see on EAA konfidentsiaalne teave), on ebatõenäoline, et EAA saaks endale TAP Air Portugali lennukipargiga võrreldava suurusega lennukipargi. Kuna tegemist on väikese lennuettevõtjaga, kelle kohalolek Lissaboni lennujaamas ei ole märkimisväärne, on investeeeringud, mida on vaja selleks, et EAA saaks TAP Air Portugali asendada, suured ja nende saamine lähitulevikus on ülimalt ebatõenäoline. Arvestades EAA keskendumist õhusõidukite koos meeskonna, hoolduse ja kindlustusega rentimise teenuste osutamisele teistele lennuettevõtjatele, sealhulgas TAP Air Portugalile, märgivad Portugali ametiasutused, et TAP Air Portugali edukas ümberkorraldamine võib tähendada nende kahe ettevõtja vahelisi täiendavaid teenuslepinguid.

5.2. Abi asjakohasus

- (144) Portugali ametiasutused on korranud oma järeldust, et arvestades TAP SGPSi varasemat keerulist olukorda ja COVID-19 pandeemia mõju, annab omakapitali vormis riigipoolne toetus TAP SGPSile tema bilansi tugevdamiseks parema finantsstruktuuri.
- (145) Seoses Ryanairi ja EAA märkustega rõhutavad Portugali ametiasutused, et päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 58 kohaselt võivad liikmesriigid vabalt valida ümberkorraldusabi vormi. Seejuures ei pea nad kõiki olemasolevaid valikuid ammendavalt võrdlema. Nad peaksid hindama abisaaja raskuste laadi ja valima nende lahendamiseks sobivad vahendid. Portugali ametiasutused tegid põhjaliku analüüsi ja esitasid hinnangu komisjonile hindamiseks. Portugali teatatud riigiabi meetmeid tõlgendati likviidsustoetusena ümberkorralduskava meetmete rakendamiseks ja TAP SGPSi negatiivse omakapitalipositsiooni parandamiseks.
- (146) Eelkõige kogunes TAP SGPSil aastatel 2006–2015 negatiivne omakapital [...] miljonit eurot, peamiselt [...] tõttu. Võttes arvesse lennundustegevuse kaalu TAP SGPSi tuludes, [...]. Mis puudutab TAP Air Portugali, siis kuigi lennuettevõtja oli oma tegevuse poolest olnud kasvutrajektoiril, ei olnud TAP Air Portugal ümberkorraldusprotsessi käivitamise tõttu veel suutnud oma kulusid konkurentidega võrreldes märkimisväärselt vähendada ning tema kasumlikkus oli väiksema tõhususe ja erakorraliste kulude tagajärjel järjepidevalt väiksem.
- (147) Lisaks katkestasid üleilmne COVID-19 pandeemia ja sellele järgnenud majanduskriis mõneks ajaks TAP Air Portugali ümberkorraldusprotsessi, mille tagajärjel tekkis äge likviidsuskriis, mistõttu Portugali ametiasutused andsid 2020. aastal päästmisabi. Air Portugali likviidsusanalüüs näitas juba 2020. aasta lõpus selgelt, et kui turg ei taastu, siis ilma täiendava riigiabi jäänud TAP Air Portugali netorahavoog 2021. ja 2022. aastal märkimisväärselt negatiivseks.
- (148) Kuna kapitaliturud ei ole olnud sellistele lennuettevõtjast laenuvõtjatele nagu TAP SGPS kättesaadavad, oli riigi rahastamisvahendite kasutamine 2020. aastal ainus võimalik lahendus. TAP SGPSi juhtkond on [...]. Siiski suleti võlgade rahastamise turud lennuettevõtjatele pärast COVID-19 pandeemia algust peaaegu täielikult ning üldiselt vähendasid finantseerimisasutused järsult sektorile ette nähtud krediitlimiite. Likviidsuse suurendamiseks on TAP Air Portugal teinud jõupingutusi, et müüa äriühingule kuulunud õhusõidukid ([...]). Muu vara [...].
- (149) Praegu, enne riigi täiendava toetuse saamist ning hoolimata TAP SGPSi jõupingutustest ja aruteludest finantseerimisasutuste ja teiste sidusrühmadega, ei ole täiendavate rahaliste vahendite hankimine eraturgudelt praegustel tingimustel ja kindlasti mitte enne ümberkorralduskava heakskiitmist TAP SGPSi jaoks võimalik. Seega jääb ettevõtja ainsaks elujõuliseks rahastamisallikaks (või rahastamistagatise andjaks) Portugali riik, kes on ühtlasi ka peamine aktsionär.
- (150) Selles kontekstis, võttes arvesse kapitaliturgude kättesaamatust TAP SGPSile praeguses etapis ning ettevõtja omakapitali ja likviidsuspositsiooni, järeldavad Portugali ametiasutused, et riigi toetus omakapitali vormis annab TAP SGPSile bilansi tugevdamiseks parema finantsstruktuuri. Lisaks eeldatakse, et koos ümberkorralduskavas sätestatud meetmete (nimelt lennukipargi, liinivõrgu ja kulude ümberkorraldamise meetmete) rakendamisega hõlbustab riigiabi TAP SGPSi või TAP Air Portugali juurdepääsu kapitaliturgudele ajavahemikul alates [...].

5.3. Pikaajalise elujõulisuse taastamine

- (151) Hoolimata nõudluse taastumise praegusest pandeemiaolukorraga seotud ebakindlusest kordavad Portugali ametiasutused, et ümberkorralduskavas esitatud finantsprognosisid põhinevad kindlatel eeldustel, mida võib pidada isegi konservatiivseks. Ümberkorralduskavas on võetud eelduseks nõudluse taastumise väljavaade, mis puudutab veetud reisijate arvu ja mis on üldiselt IATA prognoosidest tagasihoidlikum. Samamoodi algab ümberkorralduskava tulude trajektoor võrreldes 2021. aastal reisijate arvu prognoosidega madalamast punktist. Ümberkorralduskavas on olemas ka teatav paindlikkus, et kohandada abisaaja veomahtu ja tegevust prognoositava nõudluse kohaselt, järgides samas lennukipargi maksimaalse suurusega seotud kohustust.
- (152) Finantshinnang ja prognoosid näitavad, et abiga toetatavad kavandatud ümberkorraldusmeetmed võimaldaksid TAP SGPSil saavutada [...]. Prognoosid näitavad, et ümberkorraldusperioodi lõpuks on 2024. ja 2025. aastal omakapitali tulusus ligikaudu [...] %. Oodatav tulu toetab argumenti, et ümberkorralduskava tagaks abisaaja pikaajalise elujõulisuse. Tegelikult on need tulud soodsad võrreldes (võimaliku) omakapitali hinnaga Portugali majandussektorites (10,9 %) ja abisaaja jaoks lennundussektoris (8,5 %). Teised põhinäitajad, nagu kasutatud kapitali tulusus ning omakapitali ja varade suhe [...], ning jäävad tugevaks isegi pessimistliku stsenaariumi korral.
- (153) Lisaks tagab ümberkorralduskavas sätestatud kahjumlike ja põhitegevusega mitteseotud äriühingute, nimelt M&E Brasili võõrandamine, et ükski nendest tegevustest tulenev edasine kahjum ei kahjusta taastumist. Eespool öeldut silmas pidades kordab Portugali Vabariik, et ümberkorralduskava on välja töötatud selleks, et käsitleda konkreetselt TAP SGPSi varasemaid raskusi ja tagada ettevõtja pikaajaline elujõulisus.

5.4. Proportsionaalsus

- (154) Abi proportsionaalsuse kohta väidavad Portugali ametiasutused, et abisaaja püüdis hankida oma sidusrühmadelt täiendavaid omanuse allikaid, nimelt neid, mis on seotud õhusõidukite rentimise täiendavate pakkimiskohustustega, samuti võlakirjaomanike märkimisväärseid loobumisi, mida tuleks pidada abisaaja olemasolevate võlausaldajate poolseks koormuse jagamiseks. Isegi kui arvesse võtta ainult lennukite täiendavat rentimist, suurendatakse ümberkorralduskulude omanuse tase [...] %ni. Seda omanuse taset tuleks TAP SGPSi konkreetse juhtumi puhul ja COVID-19 pandeemia kontekstis pidada piisavaks, kuna päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised võimaldavad riigiabi eeskirju paindlikumalt ja kohandatumalt kohaldada, eriti erandjuhtudel.
- (155) Ryanairi soovitusel tagatise kasutamise võimaluse kohta ei ole TAP SGPSi puhul teostatavad. Mis puudutab Ryanairi väiteid, et kapitaliturgudele juurdepääsu puudumist kasutatakse abi suurendamiseks [...] miljoni euro suuruse puhvriga, siis see puhver oli algselt mõeldud vaid esialgses ümberkorralduskavas sätestatud ettevaatusabinõuna ja enam seda ei arvestata.
- (156) Portugali ametiasutused kirjeldasid TAP SGPSi hiljutisi püüdlusi suurendada omanuse osakaalu, mis hõlmavad järgmist: i) uute rahastamisvahendite lisaallikate otsimine hoolimata praegustest välistest probleemidest ja turutingimustest; ii) olemasolevate võlausaldajate toetuse saamine ning iii) uute investorite sissetoomise kaalumise. Alates menetluse algatamise otsuse vastuvõtmisest on TAP Air Portugal suutnud võtta lisakohustusi [...] miljoni euro ulatuses 2021. ja 2022. aastal saabuvate uute õhusõidukite liisinglepingutes, lisaks juba ümberkorralduskavas sisalduvale [...] miljoni euro suurusele kapitalirendi kohustusele. Seega suurendati rendileandjate ees võetud siduvatel juriidilistel kohustustel põhinevast õhusõidukite rentimisest tulenevat omanuse kogusummat lõpuks [...] miljoni euroni. Lisaks on TAP SGPSil õnnestunud saada olemasolevate laenupakkujate toetus, saavutades märkimisväärseid loobumisi, millega välditakse ennetähtaegse tagasimüügiõiguse ja ennetähtaegse tagasimaksmise võimaluste käivitamist, millel oleksid tõsised tagajärjed abisaaja likviidsusele.
- (157) Mis puudutab koormuse jagamist, on oluline võtta arvesse konteksti, mille tingimustel Portugali riik on omandanud AGW-lt aktsiad, mis moodustavad 22,5 % TAP SGPSi aktsiakapitalist ja mis lisati otse TAP SGPSi aktsiakapitali. Selline tehing lepitati kokku, et väljuda TAP SGPSile päästelaenu andmise läbirääkimiste ummikseisust ja võimaldada laenu kiiret kasutuselevõttu.

- (158) Sel ajal ei saanud pooled ette näha ümberkorraldusabi lõplikku summat, mida on pandeemia pikaldase olemuse tõttu tulnud kohaldada, ja seega ka tegelikku ohverdust, mille aktsionärid peaksid tegema koormuse jagamiseks. Selles kontekstis [...] ([...] % [...]).
- (159) Lisaks ja sellise stsenaariumi vältimiseks on HPGB [...] % [...]. Portugali sõnul tähendaks see koormuse jagamist HPGB poolt, kuna ta ei saa kasu abisaaja tulevases väärtuse suurenemisest, mis tuleneb omakapitali riigipoolsest suurendamisest.

6. MEETMETE HINDAMINE

- (160) Komisjon hindab esmalt, kas TAP SGPSi ümberkorralduskava rahastamiseks võetavad meetmed, nimelt 1,2 miljardi euro suurune päästmislaen, mis konverteeritakse omakapitaliks, [...] miljoni euro suurune riigigarantii [...] miljoni euro suurusele laenule, mis asendatakse omakapitaliga, samuti [...] miljoni euro suurune otsene omakapitalisüst, mis tehakse 2022. aastal, hõlmavad riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses ja kui jah, siis kas selline abi on seaduslik ja siseturuga kokkusobiv.

6.1. Riigiabi olemasolu

- (161) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 on sätestatud: „Kui aluslepingutes ei ole sätestatud teisiti, on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatavaid ettevõtjaid või teatavate kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kui võrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.
- (162) Seepärast peab selleks, et meede liigituks abiks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses, olema täidetud järgmised kumulatiivsed tingimused: i) meede peab olema seostatav riigiga ja rahastatud riigi ressurssidest; ii) meede peab andma abisaajale eelise; iii) see eelis peab olema valikuline ning iv) see peab kahjustama või ähvardama kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust. Seetõttu on asjakohane eraldi uurida, kas meetmed võivad endast kujutada riigiabi.

6.1.1. Riigi vahendid ja riigiga seostatavus

- (163) Meetmed hõlmavad haldusakte ja avalikke otsuseid ning neid rahastatakse riigieelarvest (põhjendus 42).
- (164) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses hõlmavad meetmed seega riigi vahendeid ja nende meetmete võtmise otsus on omistatav Portugali riigile.

6.1.2. Eelis

- (165) Komisjon märgib, et Portugal on teatanud meetmetest kui riigiabist. See avaldus ei vabasta komisjoni kohustusest ise kontrollida, kas meetmed hõlmavad riigiabi, ja eelkõige seda, kas need annavad abisaajale sellise eelise, et Portugali olukorrale võimalikult lähedases olukorras aktsiaid omav turu korraldaja ei teeks sarnast otsust ja võtaks samu meetmeid samadel tingimustel, jättes kõrvale kogu kasu, mida tema kui ametiasutuse olukorrast eeldatakse ⁽³²⁾.
- (166) Komisjon peab uurima, kas meetmed kujutavad endast riigiabi, kuna annavad abisaajale majandusliku eelise ⁽³³⁾. Sellise eelise olemasolu saab järeldada ja kindlaks teha asjaolust, et abisaaja ei saa ilma riikliku toetuseta hankida turutingimustel kapitali ega laenuraha (põhjenduse 39 joonealune märkus 31). Samuti näitab hinnang selle kohta, kas majandusministeeriumi või Parpública omale võimalikult lähedases olukorras olev turuosaline pakuks samasugust rahastamist („turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium“), et kõnealune riigipoolne rahastamine annab turutingimustega võrreldes eelise.

⁽³²⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 20. september 2017, komisjon vs. Frucona Košice, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, punkt 59; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 5. juuni 2012, komisjon vs. EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, punktid 78, 79 ja 103.

⁽³³⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 11. juuli 1996, SFEI jt, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, punkt 60; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 29. aprill 1999, Hispaania vs. komisjon, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, punkt 41.

- a) Esiteks puuduvad esmapilgul usutavad tõendid selle kohta, et rahastamist saab seostada turumajandusliku aktsionäri võimaliku käitumise ja võimalike otsustega. Rahastamine põhineb avaliku poliitika kaalutlustel, et tagada Portugali lennutranspordi ühendused ja vältida TAP Air Portugali pankroti negatiivset ülekanduvat mõju Portugali majandusele (põhjendus 17). Sellised kaalutlused, olgu kui tahes olulised riigi ametiasutuse jaoks, ei oleks asjakohased turumajandusliku aktsionäri jaoks. Seetõttu näib, et turumajanduse tingimustes tegutseva ettevõtja kriteerium ei ole kohaldatav.
- b) Teiseks ei saa rahastamist hinnata nii, nagu oleks sellega võimalik tagada võetud riskiga proportsionaalne tulu aktsionäridele. Portugal ei väida, et selline tulu oleks enne ümberkorraldusperioodi lõppu tegelikult saavutatav. Vahepeal on abisaaja teised eraaktsionärid hoidunud täiendava uue kapitali andmisest, rääkimata küündimisest summadeni, mis on vajalikud nende olemasoleva osaluse ja omandisuhte säilitamiseks, mis annab neile õiguse sellest saadavale võimalikule tulule. Kätesaadavad tõendid näitavad, et kuigi ümberkorralduskava lõppedes on võimalik saada piisavat tulu ja maksta riigile tasu (põhjendused 48, 49 ja tabel 1), oleks kogu ümberkorraldusperioodi positiivne puhaskasum [...] [...] miljonit eurot [...]. [...] miljonit eurot [...] [...] % [...].

(167) Seetõttu pakutakse meetmetega rahastust, mida abisaaja ei saa ega saaks turult hankida. Turuosaleja, kelle olukord on võimalikult sarnane majandusministeeriumi või Parpública omaga, sarnast rahastust ei pakuks.

(168) Seetõttu annavad meetmed abisaajale majandusliku eelise ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.3. Valikulisus

(169) Meetmetega antakse abi kaalutusõiguse alusel sihtotstarbelise summana, mis on määratud kindlaks abisaaja ümberkorralduskava konkreetsete vajaduste alusel (põhjendused 38–43). Rahastamine riiklikest vahenditest ei ole ei vahendite ega summa poolest osa laiemast üldisest majanduspoliitilisest meetmest, millega toetatakse võrreldavas õiguslikus ja majanduslikus olukorras olevaid ettevõtjaid, kes tegutsevad lennutranspordi või muudes majandussektorites. Nagu Euroopa Kohus on märkinud, kui kõne all on individuaalne abi, siis piisab põhimõtteliselt majandusliku eelise tuvastamisest, et kinnitada eeldust, et tegemist on valikulise meetmega⁽⁵⁴⁾. Seda olenemata sellest, kas asjaomasel turul on võrreldavas faktilises ja õiguslikus olukorras olevaid ettevõtjaid või mitte.

(170) Seega on meede valikuline ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

6.1.4. Konkurentsi moonutamine ja mõju kaubandusele

(171) Reisijate lennutranspordi ja kaubaveoteenuste sektor, kus abisaaja tegutseb, on avatud konkurentsile ja liikmesriiki-devahelisele kaubandusele. Teised Euroopa Liidus tegevusluba omavad lennuettevõtjad pakuvad lennutransporditeenuseid, mis ühendavad Portugali lennujaamu, eelkõige Lissaboni lennujaama, liidu teiste linnadega. Seetõttu võivad meetmed abisaaja osutatavate lennutransporditeenuste toetamisega mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(172) Andes juurdepääsu rahastamisele tingimustel, mida turul muidu ei pakutaks, võib rahastamine riiklikest vahenditest parandada abisaaja positsiooni tegelike või potentsiaalsete konkureerivate ettevõtjate suhtes, kes ei saa Portugalilt sarnast riigiabi või kes peavad rahastama oma tegevust turutingimustel.

(173) Teatatud meetmed võivad seega kahjustada või ähvardada kahjustada konkurentsi ja liikmesriikidevahelist kaubandust.

6.2. Järeldus abi olemasolu kohta

(174) Eespool öeldut arvesse võttes järeldab komisjon, et TAP SGPSi kasuks võetud teatatud meetmed on riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

⁽⁵⁴⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon vs. MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punkt 60.

6.3. Abi seaduslikkus

- (175) Pärast seda, kui Üldkohus tühistas 19. mail 2021 esialgse päästmisabi otsuse (põhjendus 2), peatas Üldkohus ELi toimimise lepingu artikli 264 lõike 2 alusel otsuse toime kaheks kuuks, kuni komisjoni uue otsuse vastuvõtmiseni. 16. juulil 2021 võttis komisjon vastu uue otsuse, millega kiideti heaks 8. juunil 2020 teatatud TAP SGPSi päästmisabi, millest tulenevalt tuleb TAP SGPSile antud päästmisabi pidada seaduslikuks.
- (176) Esialgse päästmisabi otsuse põhjenduse 16 kohaselt oli kavatsus maksta kuni 1,2 miljardi euro suuruse laenu või laenu- ja laenu tagatiste kombinatsioonis antav päästmisabi tagasi kuue kuu jooksul alates esimese osamakse kuupäevast, välja arvatud juhul, kui Portugal esitab enne seda kuupäeva komisjonile heakskiitmiseks ümberkorralduskava. 10. detsembril 2020, st kuue kuu jooksul pärast seda, kui komisjon päästmisabi esialgse otsusega heaks kiitis, esitas Portugal komisjonile ümberkorralduskava. Seetõttu pikendati päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 55 alapunkti d alapunkti ii kohaselt päästmisabi luba ja tagasimaksmise perioodi automaatselt kuni komisjoni lõpliku otsuse langetamiseni ümberkorralduskava ja toetava abi kohta.
- (177) Oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta väidab EAA, et kiites 2020. aasta novembris heaks 2021. aasta riigieelarve seaduse, millega Portugali valitsus eraldas TAP SGPSile 500 miljonit eurot rahalist toetust, andis Portugal TAP SGPSile ebaseaduslikku abi (põhjendus 120). Siinkohal tuleb meelde tuletada, et rahaliste vahendite sihtotstarbeline määramine riigieelarves ei ole iseenesest samaväärne abi andmisega. Selleks et lugeda abi tegelikult antuks, on vaja, et riigi vahenditest antava toetuse saamise õigus oleks abisaajale antud kohaldatavate siseriiklike õigusaktide alusel, mis ei olnud nii sihtotstarbeliselt määratud 500 miljoni euro puhul.
- (178) Mis puudutab eespool nimetatud rahalisi vahendeid, selgitas Portugal, et ta ei ole võtnud nende vahendite TAP SGPSile kättesaadavaks tegemiseks või TAP SGPSile nende saamise õiguse andmiseks vastu vajalikku rakendusakti ega ole teinud eelarveeraldust. Seetõttu ei ole Portugal andnud ümberkorraldusabi vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3.
- (179) Seega on Portugal täitnud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikes 3 sätestatud ootamise kohustuse ja TAP SGPSile antav ümberkorraldusabi kujutab endast seaduslikku riigiabi.

6.4. Abi kokkusobivus siseturuga

- (180) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt võib komisjon lubada anda abi teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengu soodustamiseks, kui niisugune abi ei kahjusta kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (181) Niisiis, et olla nimetatud sätte kohaselt siseturuga kokkusobiv, peab riigiabi vastama kahele tingimusele: 1) see peab olema antud teatud majandustegevuse või -piirkondade arengu soodustamiseks ning 2) see ei tohi kahjustada kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Eespool öeldu ei piira asjaolu, et komisjoni sellel alusel vastu võetud otsused peavad tagama liidu õiguse järgimise ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Arvestades teadet ja ümberkorraldusabi käsitleva ametliku uurimise käigus kogutud teavet, ei tähenda see, et ümberkorraldusabi või selle tingimused või abiga edendatav majandustegevus võiksid kaasa tuua liidu õiguse asjakohase säte rikkumise. Konkurentsimeede, mis seisneb teenindusaegade ülekandmises Lissaboni lennujaamas, põhineb liidu õiguses määratletud eeskirjadel (põhjendused 96 ja 295) ning teenindusaegade uus omanik peab võtma kohustuse järgida kohaldatavat liidu tööõigust (põhjenduse 88 punkt d). Lisaks ei ole põhjendanud EAA kriitika, et abi on vastuolus ELi toimimise lepingus sätestatud diskrimineerimiskeelu põhimõttega (põhjendus 121). Liidu õiguses ei välista võrdse kohtlemise põhimõtte sihtotstarbelise ümberkorraldusabi andmist ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel. Igal juhul märgib komisjon, et abisaaja olukord erineb objektiivselt teiste Portugalis lennuliine teenindavate lennuettevõtjate või Portugali või Portugalist lende korraldavate lennuettevõtjate omast, pidades silmas tema abikõlblikkust päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste alusel ning arvestades tagajärgi, mis võivad kaasneda tema maksejõuetusega. Seetõttu on Portugalil võimalus otsustada anda ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel ümberkorraldusabi ainult abisaajale, mitte teistele selles liikmesriigis tegutsevatele

⁽⁵⁵⁾ Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 22. september 2020, Austria vs. komisjon, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, punktid 18–20.

lennuettevõtjatele. Peale selle ei ole komisjon saatnud Portugalile põhjendatud arvamust liidu õiguse võimaliku rikkumise kohta, mis oleks seotud käesoleva juhtumiga, ega ole saanud ühtegi kaebust ega teavet, mis võiks viidata sellele, et riigiabi, selle tingimused või abiga edendatav majandustegevus võiksid olla vastuolus liidu õiguse asjakohaste sätetega, mis ei ole ELi toimimise lepingu artiklid 107 ja 108.

- (183) Portugal leiab, et ümberkorraldusabi võib päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohaselt tunnistada siseturuga kokkusobivaks.
- (184) Arvestades kõnealuse riigiabi olemust ja eesmärke ning Portugali ametiasutuste väiteid, hindab komisjon, kas ümberkorraldusabi toetamiseks kavandatud rahastamine on kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste asjakohaste sätetega. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on komisjon sätestanud tingimused, mille alusel võib raskustes olevate mittefinantsettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antud riigiabi pidada siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c alusel.
- (185) Uurides, kas ümberkorraldusabi avaldab negatiivset mõju kaubandustingimustele sellisel määral, mis on vastuolus ühiste huvidega, viib komisjon läbi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c ning päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste kohase tasakaalustatuse kriteeriumi kontrolli. Eeldusel, et abisaajal on õigus ümberkorraldusabi saada, kaalub komisjon selles kontrollis abi positiivset mõju nende tegevuste arendamisele, mida abiga kavatakse toetada, ja negatiivset mõju, mida riigiabi avaldab konkurentsile ja liikmesriikidevahelisele kaubandusele, hinnates eelkõige seda, kuidas abimeede vähendab konkurentsi- ja kaubanduse moonutusi (vajadus riigi sekkumise järele, abi asjakohasus, proportsionaalsus, läbipaistvus, üheksordse abi põhimõte ja konkurentsi-moonutuste piiramise meetmed).

Abikõlblikkus: raskustes olev ettevõtja

- (186) Ümberkorraldusabi saamiseks peab abisaaja kvalifitseeruma raskustes olevaks ettevõtjaks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jao 2.2 tähenduses. Täpsemalt: päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 kohaselt peetakse ettevõtjat raskustes olevaks siis, kui riigi mittesekkumine viiks lühema või keskmise ajavahemiku jooksul peaaegu kindlasti ettevõtja tegevuse lõpetamiseni. Sellega oleks tegemist siis, kui ilmneb vähemalt üks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunktides a–d kirjeldatud asjaoludest.
- (187) Nagu menetluse algatamise otsuses selgitatud (põhjendused 15–22), teatas TAP SGPS 2019. aasta lõpus, et tema negatiivne omakapital on ligikaudu [...] miljonit eurot. Sellest ajast alates on TAP SGPSi rahaline olukord halvenenud. TAP SGPSi 2020. aasta konsolideeritud raamatupidamisaruande kohaselt suurenes negatiivne omakapital kokku [...] miljardi euron. TAP Air Portugali omakapital oli ka 2020. aastal negatiivne, st [...] miljardit eurot (põhjendus 26). Need arvud näitavad, et vähemalt pool TAP SGPSi ja TAP Air Portugali märgitud aktsiakapitalist on kadunud ja seega on mõlemad äriühingud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 20 alapunkti a kohaselt raskustes olevad ettevõtjad.
- (188) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 21 kohaselt ei ole vastasutatud ettevõtja päästmisabi kõlblik. Abisaaja ei ole päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste tähenduses vastasutatud ettevõtja, kuna see asutati 2003. aastal, seega rohkem kui kolm aastat tagasi (vt põhjendus 8).
- (189) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 22 on sätestatud, et suuremasse kontserni kuuluv või selle poolt ülevõetav ettevõtja ei ole tavaliselt käesolevate suuniste tähenduses abikõlblik, välja arvatud juhul, kui suudetakse näidata, et raskused on ettevõtjasisesed ega tulene kontserni omavolilisest kulude paigutusest ning on nii tõsised, et kontsern ei saa neist ise üle.
- (190) Teises päästmisabi otsuses (põhjendused 113–128) järeldas komisjon, et TAP SGPS kuulus päästmisabist teatamise ajal 9. juunil 2020 suuremale kontsernile. Ühest küljest ei olnud tõendeid selle kohta, et TAP SGPSi, AGW ja Parpública vahel oleks olnud meelevaldset kulude jaotamist, millega emaettevõtja oleks pannud asjaomasel perioodil TAP SGPSile kunstliku koormuse. (Lisaks tuleneb käesoleva otsuse põhjendustest 19–22, et TAP SGPSi raskused ei tulene kontsernisisesest kulude meelevaldsest jaotamisest ning need on omased lennutranspordile ja sellega seotud sektoritele, kus ta tegutseb.) Teisest küljest oli suuruselt teine aktsionär AGW konsortsium, millele kuulus 45 % TAP SGPSist, piiratud vastutusega äriühing, mida kontrollisid üksikaktsionärid David Neeleman, kes kontrollis 50 % AGW aktsiatest DGN Corporationi kaudu (40 %) ja Global Azulair Projects, SGPS, S.A. kaudu (10 %), ning Humberto Pedrosa, kellele kuulus 50 % AGWst äriühingu HPGB, SGPS, S.A. kaudu. AGW

konsortsiumi äriühingu vorm kui selline oli sõltumatu ja konsortsium ei olnud seotud eravaraga, mis kuulus tema kahele kaudsele aktsionärile ja füüsilisele isikule Neelemanile ja Pedrosale, kellel puudus isiklik vastutus AGW konsortsiumi kohustuste eest. Järelikult ei saanud neid kahte kaudset eraaktsionäri pidada oma eravaraga vastutavaks TAP SGPSi rahaliste raskuste eest.

- (191) Nagu komisjon teises päästmisabi otsuses (põhjendus 127) leidis, ei olnud peale Parpública (riik) teistel ühiselt kontrolli omavatel aktsionäridel vajalikku suutlikkust, et rahuldada TAP järjepidevuse tagamiseks vajaliku likviidsuse vajadusi, mis olid kuueks kuuks ja TAP SGPSi ümberkorraldamise täiendavaks rahastamiseks (ilma riigiabi andmata) hinnanguliselt 1,2 miljardit eurot.
- (192) Mis puudutab TAP Air Portugali, siis ei ole tõendeid selle kohta, et tema ebakindlad finantstingimused tuleneksid meelevaldselt kulude jaotusest kontserni või majandusüksuse sees. See kehtib nii aja kohta, mil TAP Air Portugal oli Parpública (riik), HPGb ja DGNi lõpliku ühise kontrolli all, kui ka praeguse olukorra kohta, kus ta on Portugali riigi ainukontrolli all sama majandusüksuse raames nagu tema sõsarettevõtja TAP SGPS, millele kuulub ka mittekontrolliv vähemusosalus TAP Air Portugalis. (põhjendused 11 ja 12). Põhjenduses 191 esitatud järeldus endiste ühiselt kontrollivate aktsionäride puuduliku suutlikkuse kohta rahuldada ettevõtja likviidsusvajadusi (ilma riigiabi andmata) kehtib ka TAP Air Portugali kohta, mis on ja oli TAP SGPSiga samas majandusüksuses.
- (193) Pärast TAP SGPSi kapitalistruktuuri muutmist, mis tuleneb sellest, et majandusministeerium omandas 22,5 % TAP SGPSi aktsiatest, kontrollib TAP SGPSi ainuisikuliselt riik [...] (vt põhjendused 8, 11 ja 12). Seetõttu on TAP SGPS ja TAP Air Portugal osa majandusüksusest (või suuremast kontsernist), mida komisjon võib pidada sõltumatuks otsustuskeskuseks teatatud ümberkorraldusabi andvas riigis.
- (194) Seetõttu leiab komisjon, et ei ühiselt kontrollivad üksused ega hiljem riik kui ainukontrolli omav aktsionär ei saanud leevendada TAP SGPSi ega TAP Air Portugali pingelist majanduslikku ja rahalist olukorda turutingimustele vastaval viisil. Riigi rahaline sekkumine äriühingute raskuste lahendamiseks kas otse majandusministeeriumi või Parpública kaudu oleks riigiabi, välja arvatud juhul, kui seda tehtaks üksi või koos ühiselt kontrollivate üksustega turutingimustel. Parpública kui ühiselt kontrolliv üksus ei ole TAP SGPSi turutingimustel toetanud ega saanud seda teha, samuti ei ole seda teinud ega saanud seda teha ühiselt kontrollivad eraõiguslikud üksused⁽⁵⁶⁾. Seetõttu ei saa kontsern TAP SGPSi ja TAP Air Portugali raskustega tegeleda, võttes arvesse riigi varasemat positsiooni aktsionärina, kellele kuulus 50 % TAP SGPSist [...] ja sellele järgnevat kontrolli.
- (195) Eespool öeldu põhjal järeldab komisjon, et nii TAP SGPS kui ka TAP Air Portugal (sealhulgas nende kontrollitavad tütarettevõtjad) on raskustes ettevõtjad ja neil on õigus saada ümberkorraldusabi.

6.4.1. Abi soodustab teatud majandustegevust või teatavate majanduspiirkondade arengut

- (196) ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c kohaselt peab riigiabi, mida peetakse siseturuga kokkusobivaks, soodustama teatud majandustegevuse või teatud majanduspiirkondade arengut.
- (197) Selleks et tõendada, et ümberkorraldusabi eesmärk on soodustada selliste tegevuste või piirkondade arengut, peab sellist abi andev liikmesriik tõendama, et abi eesmärk on vältida sotsiaalseid raskusi või kõrvaldada turutõrge. Ümberkorraldusabi spetsiifilises kontekstis märgib komisjon, et nagu on tunnistanud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 43, on turult väljumine tegelikult oluline laiema tootlikkuse kasvu protsessi seisukohast, seega ei kujuta vaid ettevõtja turult väljumise takistamine endast piisavat põhjendust riigiabile. Vastupidi, päästmis- ja ümberkorraldusabi on ühed kõige moonutavamad riigiabi liigid, kuna need takistavad turult väljumise protsessi.

⁽⁵⁶⁾ See järeldus piirdub tingimata AGWga, mis on lõpuks füüsiliste isikute omandiõiguse vahendiks, et uurida ühiselt kontrollivate üksuste ressursse, võttes arvesse nende üksuste ressursse, mitte aga eraressursse, mis on kättesaadavad füüsilistele isikutele, kes ei ole nendes üksustes neile kuuluva osaluse eest isiklikult vastutavad.

Siiski võib teatavates olukordades raskustes oleva ettevõtja ümberkorraldamine aidata kaasa majandustegevuse või piirkondade arengule, ka väljaspool abisaaja tegevusvaldkonda. See kehtib juhul, kui sellise abi puudumise korral tooks abisaaja maksejõuetus kaasa turutõrkeid või sotsiaalseid raskusi, mis pärшивad sellistest olukordadest mõjutatud majandustegevuse ja/või piirkondade arengut. Selliste olukordade mittetäielik loetelu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 44.

- (198) Sellised olukorrad esinevad muu hulgas siis, kui abiga välditakse raskesti asendatava olulise teenuse osutamise katkemise ohtu, kus ühelgi konkurendil ei oleks kerge lihtsalt raskustes oleva ettevõtja asemele asuda või kui abisaajal on oluline süsteemne roll teatavas piirkonnas või sektoris, kust lahkumisel võivad olla negatiivsed tagajärjed⁽³⁷⁾. Võimaldades abisaajal oma tegevust jätkata, hoitakse abiga seega ära turutõrgete või sotsiaalsete raskuste tekkimine. Ümberkorraldusabi puhul kehtib see aga ainult siis, kui abi võimaldab abisaajal omal jõul turul konkureerida, mida saab tagada vaid juhul, kui abi eelduseks on ümberkorralduskava elluviimine, millega taastatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus.
- (199) Seetõttu hindab komisjon kõigepealt, kas abi eesmärk on vältida turutõrke või sotsiaalsete raskuste tekkimist (punkt 6.4.1.1) ja kas sellega kaasneb ümberkorralduskava, millega taastatakse abisaaja pikaajaline elujõulisus (punkt 6.4.1.2).

6.4.1.1. Sotsiaalsete raskuste või turutõrgete ennetamine, millega soodustatakse majandustegevuse arengut

- (200) Nende olukordade hulgas, kus raskustes oleva ettevõtja päästmine võib soodustada majandustegevust või piirkondade arengut, nimetatakse päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktides b ja c juhtumeid, kus abi eesmärk on vältida majanduskasvu pidurdamist olulise teenuse katkemise tõttu abisaaja turult lahkumise tagajärjel (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkt b) või asjaomases sektoris või piirkonnas olulist süsteemset rolli omava ettevõtja maksejõuetuse tõttu (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkt c).

Abiga välditakse olulise teenuse osutamise katkemist

- (201) Komisjon märkis menetluse algatamise otsuses, et ümberkorraldusabi eesmärk oli vältida TAP SGPSi ja sellest tulenevalt ka TAP Air Portugali tegevuse lõpetamist raskuste tõttu, mis tal on tekkinud ja mida COVID-19 kriis järsult süvendas⁽³⁸⁾. Kuna lennuettevõtja peab tagama oma tegevusloa säilitamiseks piisava likviidsuse, on olemasolevaid ressursse ning hiljutist ja eeldatavat tegevuskahjumit arvestades ilmne, et TAP Air Portugal ei suudaks täita oma maksekohustusi ja kohustisi ning peab seetõttu juhul, kui ümberkorraldusabi ei anta, esitama tegevuse lõpetamiseks maksejõuetusmenetluse algatamise avalduse (tabel 1). Komisjon leidis ametliku uurimise ajal esitatud teabe põhjal, et tõepoolest on olemas konkreetne kohese maksejõuetuse oht ja abisaaja ei suuda täita oma maksekohustusi, mis põhjustab häireid TAP Air Portugali praeguses lennutransporditegevuses.
- (202) Sellega seoses pakub TAP Air Portugal regulaarsete lennugraafikutega ainulaadseid ühendusteenuseid oma Lissaboni sõlmlennujaamast (põhjendused 15 ja 16). Lisaks olulistele lennutransporditeenustele, mida osutatakse portugali-keelsele kogukonnale nii riigisiselt kui ka välismaal, toetab TAP Air Portugal otsustavalt ja oluliselt Portugali jaoks ühe olulisema majandustegevuse – turismi – majanduskasvu. Täpsemalt öeldes tekiks Portugali ettevõtete olulisel segmendil – nimelt hotellidel, restoranidel, sotsiaal- ja kultuuriüritustel, jaemüügikauplustel ja muudel turismiga seotud tegevusaladel, mis on esindatud eelkõige suurimates Lissaboni ja Porto piirkondades ning Algarves – ilma reisijaid riiki toova TAP Air Portugali tegevuse toetuseta kriisi üleelamisel veelgi enam raskusi.
- (203) Nagu Portugal märgib, vajab enamik ettevõtjaid, kes suudavad COVID-19 kriisi üle elada ainult tänu Portugali valitsuse toetusele ajutiste subsideeritud töökohtade ja meetmete kaudu, mis võimaldavad neil makseid edasi lükata, turismi hoogustumist. Märkusi esitanud Portugali reisibürood ja piirkondade esindajad rõhutavad, et osa nende ärist ja tegevusest sõltub TAP Air Portugali teenustest ja ilma TAP Air Portugaliga tehtava äritegevuseta kannaksid nad märkimisväärset käibekaotust.

⁽³⁷⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktid b ja c.

⁽³⁸⁾ Menetluse algatamise otsuse põhjendus 71.

- (204) Seega leiab komisjon, et TAP Air Portugali tegevuse lõpetamist ärahoidva ümberkorraldusabi puudumise korral ei sõltuks mitte ainult reisijad, vaid ka reisiettevõtjad täielikult sellest, kas odavlennuettevõtjad ja kauglennuettevõtjad, kes teevad otselende liidus ja muu maailma 92 sihtkohta, kuhu TAP Air Portugal pakkus lende enne ümberkorraldamist, suudaksid ja oleksid valmis pakkuma sageduse ja geograafilise ulatuse poolest samu teenuseid, eelkõige Põhja-Ameerika, Ladina-Ameerika ja Aafrika puhul (põhjendus 15). Kolmandad isikud – eelkõige äripartnerid, nagu reisibürood, reisikorraldajad, suured hotelliketid, piletimüügiagentuurid ja tarnijad, lisaks Portugali ja välisriikide valitsusasutused, sealhulgas turismi ning kaubavahetust või kultuurivahetust edendavad asutused – on kinnitanud ja toetanud komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud järeldust, et TAP Air Portugali turult lahkumine võib põhjustada nende ühenduste kadumise (põhjendus 100).
- (205) TAP Air Portugali rolli asendamiseks peaksid konkurendid üles ehitama ja rajama sihtkohtade võrgustiku, mis võtaks palju aega, ja võib tekkida oht, et sama sageduse ja geograafilise ulatusega teenusteid ei saavutatagi. Selle kohta märgib komisjon, et ümberkorraldusabi eesmärk on vältida TAP Air Portugali tegevuse lõpetamist raskuste tõttu, mis tal on tekkinud ja mida COVID-19 kriis järsult süvendas.
- (206) Konkreetseid lennuliine, millest TAP Air Portugali liinivõrk 2019. aastal enne pandeemiat koosnes, on praegu vähendatud, kuna kehtivad reisipiirangud, mille Portugali ametiasutused kehtestasid viiruse leviku piiramiseks. Menetluse algatamise otsuses osutatud IATA prognoosid lennuliikluse taastumise kohta, mida ükski isik kahtluse alla ei seadnud, viitavad aga nõudluse taastumisele varem kui 2025. aastal (põhjendus 223). Sellises olukorras oleks Portugali lennutransporditeenuste nõudluse ja ühenduste prognoositava stsenaariumi korral TAP Air Portugali lennuliinide võrgustik – või sama tihe võrgustik – otsustava tähtsusega, nagu see oli enne pandeemiat, et rahuldada tulevane nõudlus, eriti kõigil liinidel või mõnel liinil, millel TAP Air Portugal oli ainus lennuettevõtja, kes teenindas suvehooajal [...] lennuliinist [...] ja talvehooajal [...] lennuliinist [...] (põhjendused 15 ja 16).
- (207) Mis puudutab hüpoteetilist võrgustikku, mis asendab TAP Air Portugali liinivõrgu, siis on väga ebatõenäoline, et kogum olemasolevaid traditsioonilisi või odavlennuettevõtjaid tahaks ja suudaks mõistliku aja jooksul luua vajalikud võrguühendused, eelkõige portugalikeelsetesse riikidesse, et võtta üle roll, mida TAP Air Portugal täidab Portugali ühendamisel muu maailmaga. Kumbki kahest menetluses sekkunud lennuettevõtjast ei ole nõuetekohaselt põhjendanud valmisolekut ja suutlikkust arendada välja sarnane riiklik transpordivõrk või sarnaste ühenduste arendamise plaane ning on vaid üldiselt viidanud teistele lennuettevõtjatele (kes menetluses ei osale), kes võiksid nende arvates TAP Air Portugali võrgustikku osaliselt asendada. Samuti, kuigi esitatud uuringud näitavad odavlennuettevõtjate kasvu ja nendepoolset konkurentsi (põhjendus 105), ei selgitanud nad, rääkimata töendamisest, kuidas TAP Air Portugali teenuseid ja liinivõrku saaks peaaegu täie kindlusega asendada üks lennuettevõtja või teatavate lennuettevõtjate kogum. Vastupidi, nagu on märgitud põhjendustes 100 ja 132, on paljud neile tuginevad kolmandad isikud väljendanud muret TAP Air Portugali teenuste võimaliku kadumise pärast. Seetõttu kinnitab ametliku uurimise käigus esitatud teave komisjoni järeldust, et tõepoolest on olemas konkreetne kohese maksejõuetuse oht ja abisaaja ei suuda täita oma maksekohustusi, mis toob seega kaasa häireid TAP Air Portugali osutatavate lennutransporditeenustega seotud majandustegevuses.
- (208) Seega võib abisaaja maksejõuetus omakorda häirida olulist transporditeenust, mis pakub rahvusvahelisi ja üleriigilisi ühendusi ja võrgustikku, mis ühendab Portugali mandriosa ja selle saari ning portugalikeelset kogukonda ülemeremaadega, mida on teistel teenuseosutajatel raske asendada, nagu on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktis b.

Abiga toetatakse süsteemse rolliga ettevõtjat

- (209) Abi eesmärk on ka vältida olukorda, et turult lahkub Portugalis olulist teenust osutav ettevõtja, kellel on süsteemne roll päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti c tähenduses.

- (210) Sellega seoses leiab komisjon, et abisaajal on Portugali majanduses kahtlemata võtmeroll ⁽⁵⁹⁾ ning seda mitte ainult turismi arendamisel ja ühenduste tagamisel portugalikeelsete riikidega, vaid ka tööhõive osas. Esiteks on abisaajal oluline süsteemne roll kogu Portugali territooriumil, kuna ta toetab Portugali turismi kui liikmesriigi ühe olulisema sektori kasvu, mis andis 2018. aastal 14,6 % Portugali sisemajanduse koguproduktist (SKP). See sektor oli ülimalt oluline Portugali majanduse taastumisel finants- ja riigivõlakriisist pärast 2008. aasta kriisi. Turismisektor panustab Portugali SKPse ligikaudu 19 miljardi euroga, mis oli 2019. aastal 8,7 % SKPst, kusjuures miski ei viita sellele, et pandemiajärgne majanduse taastumine mõjutaks oluliselt Portugali SKP koostist ja turismi panust sellesse. Teiseks on TAP SGPS oma ligikaudu 10 000 töötajaga (2019. aastal) üks riigi suurimaid tööandjaid ja tema arvele jääb rohkem kui 110 000 kaudset töökohta. Need arvud näitavad, et TAP SGPSi võimalikul maksejõuetusel ümberkorraldusabi puudumise korral oleks märkimisväärne negatiivne ülekanduv mõju kogu Portugali majandusele.

Kolmandate isikute märkustes ja järeldustes esitatud väidete läbivaatamine

- (211) Ryanair vaidlustab komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud esialgsed järeldused. Esiteks väidab Ryanair, et puuduvad tõendid raskesti asendatava olulise teenuse katkemise ohu kohta. Ryanairi sõnul võivad asemele asuvad konkurendid TAP Air Portugali teenused asendada. Täpsemalt väidab Ryanair esiteks seda, et tema võiks TAP Air Portugali lühilendudel hõlpsasti asendada, samas kui pikamaalendude puhul on piisavalt konkurente, kes lendavad Lissabonist ja kes suudaksid TAP Air Portugali veomahud üle võtta. Teiseks väidab Ryanair, et TAP Air Portugal ei ole süsteemne ettevõtja ja isegi kui eeldada, et ta seda on, ei selgitata menetluse algatamise otsuses, kas süsteemset tegevust ei saaks säilitada TAP SGPSi väiksemaks muutmise ja mittesüsteemse või kahjumit tootva tegevuse piiramisega.
- (212) Enamjaolt lükkavad Ryanairi väited ümber esiteks teiste kolmandate isikute esitatud andmed ja teiseks Portugali esitatud teave (põhjendused 138–141).
- (213) Kolmandad isikud on komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud esialgseid järeldusi tugevalt toetanud. Menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamise kutse peale antud 39 vastusest 36s väljendasid vastanud isikud toetust komisjoni seisukohale, et TAP Air Portugal on kõige olulisem ühenduse pakkuja Portugali ja teiste portugalikeelsete riikide vahel (eelkõige Brasiilia, Angola, Mosambiik ja São Tomé), ka ühendab ta kogu Euroopat Portugaliga ja oma Lissaboni sõlmennujaama kaudu eespool nimetatud riikidega. Kõik muud sidusrühmad peale kahe otsese konkurendi toetavad TAP SGPSile antava ümberkorraldusabi plaane ja kinnitavad TAP Air Portugali olulist rolli eelkõige Portugali majanduse jaoks.
- (214) Komisjon märgib tema käsutuses oleva teabe põhjal ka seda, et kuigi mõned TAP Air Portugali lennuliinid võivad konkurendi jaoks eraldiseisvalt atraktiivsed olla, ei viita miski sellele, et mõni konkurent võiks kõik TAP SGPSi teenused üle võtta. Seega tekitaks TAP SGPSi turult lahkumine tõenäoliselt tema klientidele, töötajatele ja tarnijatele suuri sotsiaalprobleeme.
- (215) Eelkõige märgib komisjon, et erinevalt konkurentidest on TAP Air Portugal praegu portugalikeelsetesse riikidesse reisivate ja sealt lahkuvate reisijate jaoks peamine ühendusteenuse pakkuja. Nagu juba öeldud (punkt 4.2), on sellel ettevõtjal väga oluline roll Portugali ja kogu Euroopa ühendamisel Brasiilia, Angola, Mosambiigi ja São Toméga. Kuigi teoreetiliselt saaks ümberkorralduskava kestel TAP Air Portugali teenused asendada mitme lennuettevõtjaga, saab selline asendamine olla vaid osaline ja tooks kaasa teenuste olulise halvenemise eelkõige Portugalis asuvate klientide jaoks. Samal ajal ei võeta TAP Air Portugali suuruse vähendamise puhul, mida Ryanair nõuab, arvesse negatiivseid kõrvalmõjusid, mis tulenevad muu hulgas liidusiseste ühenduste arvu märkimisväärselt vähendamisest TAP Air Portugali sõlmennujaama mudelis, mis tugineb ka mandritevahelistele lennuliinidele, mis võivad keskpikas perspektiivis pöördumatult ohtu sattuda ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ Teate kohaselt andis TAP SGPS 2019. aastal Portugali SKPse 3,3 miljardit eurot (1,2 % riigi SKP kogusummast) ning 300 miljonit eurot otseste maksude ja sotsiaalmaksetena. TAP SGPSi panus Portugali eksporti on ligikaudu 2,6 miljardit eurot, samas kui TAP SGPSi enam kui 1 000 riigisisest tarnijalt ostetud teenuste ja kaupade väärtus on ligi 1,3 miljardit eurot.

⁽⁶⁰⁾ Sellega seoses viidatakse komisjoni hinnangus 18 teenindusaja ülekandmises seisneva konkurentsimeetme elujõulisuse mõju kohta vähendamisele ja see võimaldab avada kolm lennuliini, mis hõlmavad kolme rotatsiooni liidusisestel otseühendustel. Selle mõjul väheneb TAP Air Portugali kasutatud kapitali tulusus [...] % ning tema võla ja omakapitali suhe [...] (tabel 3). Seega viitab hinnang sellele, et mandritevahelistele lendudele reisijaid toovate liidusiseste kasumit teenivate lennuliinide ulatuslikum ja suuremahulisem vähendamine võib ilma juurdepääsuta turupõhisele rahastamisele kahjustada tema suutlikkust oma positsioon turul säilitada, mistõttu vajab ta ümberkorraldusperioodi lõpuks rohkem abi.

- (216) Teised Portugali suurimad lennuettevõtjad (Ryanair, easyJet) pakuvad ühendusi ainult Portugali ja teiste liidu liikmesriikide vahel ning nende ärimudel ei hõlma mandritevahelisi pikamaalende. Teised suuremad ELi lennuettevõtjad, kes pakuvad mandritevahelisi ühendusi Lissabonist, kasutavad sõmlennujaama mudelit. See tähendab, et selle asemel et pakkuda otselele ülemeresihtkohtadesse Lissaboni lennujaamast, lennutaksid nad reisijad enne nendesse sihtkohtadesse toimetamist Portugalist oma teistes liikmesriikides asuvatesse sõmlennujaamadesse, nagu Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt või München. See omakorda pikendaks oluliselt üldist lennuaega Portugalist lääne- või lõunapoolsetesse sihtkohtadesse.
- (217) Seega võib abisaajat nii tööandjana kui ka paljude teiste Portugali ettevõtjate majandusahela keskse elemendina pidada päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunkti c kohaselt süsteemse rolliga ettevõtjaks.
- (218) Eespool öeldut silmas pidades teeb komisjon seega järelduse, et abi soodustab Portugali ühendava lennutransporditeenustega seotud majandustegevuse arengut, kuna see võimaldab säilitada olulist teenust, mille puhul võib tekkida oht, et konkurendid ei asenda seda lühikeses või keskmise pikkusega ajaplaanis kas tervikuna või üldiselt sarnases ulatuses ja tekitamata sotsiaalseid probleeme, millel võivad olla negatiivsed tagajärjed Portugali laiemale majandusele lisaks praegusest COVID-19 pandeemiast põhjustatud kriisile (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktid b ja c).

6.4.1.2. Ümberkorralduskava ja pikaajalise elujõulisuse taastamine, mis aitab kaasa majandustegevuse või piirkonna arengule

- (219) Lisaks peab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 46 kohaselt ümberkorraldusabi sõltuma ümberkorralduskava rakendamisest, millega taastatakse abisaaja elujõulisus. Abisaaja raskustesse viinud põhjuste kõrvaldamine, hõlbustades tema pikaajalise elujõulisuse taastamist, on vajalik tingimus, et ümberkorraldusabi toetaks abisaaja majandustegevus(t)e ja tegevusalade arengut. Ümberkorraldusabiga toetatakse ulatuslikku ümberkorralduskava, mis hõlmab kogu TAP SGPSi ja TAP Air Portugali tegevusvaldkonda.
- (220) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 45–48 kohaselt tuleks ümberkorraldusabi anda üksnes realistliku, ühtse ja laiaulatusliku ümberkorralduskava toetamiseks, mille meetmed peavad olema kavandatud pikaajalise elujõulisuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, välistades igasuguse edasise abi lisaks abile, millega toetatakse abisaaja ümberkorralduskava. Ümberkorralduskavas tuleb kirjeldada, kuidas lahendavad kavandavad ümberkorraldusmeetmed abisaaja põhiprobleeme.
- (221) Ümberkorraldamise tulemusi tuleb tõendada erinevates stsenaariumides, määraes eelkõige kindlaks tulemuslikkuse näitajad ja peamised prognoositavad riskitegurid. Abisaaja elujõulisuse taastamine peab tooma pärast kulude katmist asjakohast tulu investeeritud kapitalilt, sõltumata optimistlikest eeldustest selliste tegurite kohta nagu hinna või nõudluse muutused. Pikaajaline elujõulisus on saavutatud siis, kui ettevõtja suudab pärast kõigi kulude, sealhulgas amortisatsiooni- ja finantskulude katmist saavutada asjakohase prognoositava kapitalitulususe ning suudab ka turul omal jõul konkureerida.
- (222) Selles osas hindab komisjon esmalt abisaaja ümberkorralduskava aluseks olevate eelduste usaldusväärsust ja seejärel tõendeid abisaaja elujõulisuse taastamise kohta ümberkorralduskava lõppedes.

Hinnang finantsprognoside aluseks olevate eelduste kohta

- (223) Tuluprognoside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse kohta märgib komisjon, et abisaaja lennuliikluse taastumise prognoosid on konservatiivsemad kui IATA lähteprognoosid. Kui IATA prognoosib 2025. aasta reisijate arvaks 109 % 2019. aasta arvust, siis abisaaja eeldab, et 2025. aastal, millal ümberkorralduskava lõpeb, lendab 2019. aasta reisijate arvuga võrreldes vaid [...] % (põhjendus 51). Lisaks prognoosib abisaaja 2025. aastaks veidi väiksemat tulu ([...] eurosent) võrreldes 2019. aastaga ([...] eurosent), samas kui täitumus 2025. aastal on eeldatavasti [...] protsendipunkti võrra suurem kui 2019. aastal ([...] % võrreldes [...] %ga). Kõigele lisaks on abisaaja tulu pakutava istekohtkilomeetri kohta 2025. aastal väiksem kui 2019. aastal ([...] eurosent võrreldes [...] eurosendiga), mis näitab, et abisaaja suutis saavutada sarnase tulu pakutava istekohtkilomeetri kohta juba vahetult enne ümberkorraldusperioodi algust. Kuna abisaaja lennuliikluse prognoosid on konservatiivsemad kui IATA prognoosid ja tuluga seotud peamised tulemusnäitajad on kooskõlas abisaaja varasemate väärtustega 2019. aastal, peab komisjon abisaaja tuluprognose mõistlikuks.
- (224) Kulude prognooside kohta märgib komisjon, et abisaaja kasumlikkuse taastumine sõltub kulude, eelkõige kütuse- ja tööjõukulude vähendamisest, nagu on kirjeldatud punktis 2.4.3. Kütuse puhul võetakse prognoosides arvesse uuemate, kütusesäästlikumate lennukite kasutamist ja need tuginevad Bloombergi andmebaasist saadud turupõhiste ootuste kütusehindade suhtes. Kuna uute lennukite tarnegraafikud on tarnijatega juba läbi räägitud, on selliste lennukite kütusekulu andmed objektiivsed ja kontrollitavad, nagu ka kütusehindade ootus; komisjon peab kütusekulude prognoosi usaldusväärseks.
- (225) Tööjõukulude prognooside kohta märgib komisjon, et abisaaja on juba sõlminud lepingud kõigi oma ametiühingutega kuni 2024. aastani (erakorralised lepingud), mida kohaldatakse kõigi tema töötajate suhtes. Erakorraliste lepingutega nähakse ette palkade vähendamine, automaatsete palgatõusude külmutamine ja tootlikkuse suurendamine. Lisaks saavutas abisaaja tähtajaliste lepingute pikendamata jätmisega juba vähenduse, mis vastab 1 200 täistööaja ekvivalendile ja alustas protsessi, et saavutada täiendav vähendamine 2 000 täistööaja ekvivalendi ulatuses. Abisaaja on hakanud valmistuma ka erakorralisi lepinguid asendavate uute kollektiivlepingute läbirääkimisteks ning on juba saavutanud selle, et mitu ametiühingut on võtnud kohustuse täita ümberkorralduskava 2025. aasta kulueesmärgi. Arvestades, et abisaaja on enamiku tööjõukulude prognooside aluseks olevate eelduste üle juba läbirääkimised pidanud, peab komisjon neid prognoose üldiselt usaldusväärseks.
- (226) Komisjon leiab, et finantsprognoside usaldusväärsust suurendavad ka järgmised elemendid. Esiteks on abisaaja juba kindlaks määranud ja hakanud rakendama mitut meetet, mille eesmärk on vähendada muid kulusid kui tööjõu- ja kütusekulud (põhjendus 35). Teiseks ei sisalda finantsprognosid [...] miljoni euro suurust ([...] miljonist eurost) tulude suurenemist, mille abisaaja on ette näinud (punkt 2.4.1.4) ja mis loob täiendava reservpuhvri. Kolmandaks on ümberkorralduskava keskmes lennundustegevus ja kavas on ette nähtud müüa või sulgeda põhitegevusega mitteseotud tegevused, nt M&E Brasil, mis on olnud varem kahjumlikud ja aidanud kaasa abisaaja raskustele (punkt 2.4.1.1).
- (227) Abisaaja finantsprognoside üldise põhjendatuse hindamiseks on komisjon võrrelnud abisaaja eeldatavat ärikasumi marginaali (st ärikasum jagatud tuludega) 2025. aastal sarnaste ettevõtjate valimiga, mille kohta on saadaval aktsiaturu analüütikute prognoosid sama aasta kohta ⁽⁶¹⁾. Selle valimi keskmine ärikasumi marginaal on 13,1 %, samas kui abisaaja oma peaks hinnanguliselt olema [...] %. Seetõttu leiab komisjon, et abisaaja 2025. aasta kasumiprognosid vastavad keskmise temaga sarnase ettevõtja prognoosidele, mis annab täiendava kinnituse ümberkorralduskava aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse kohta.

Hinnang abisaaja elujõulisuse taastumise kohta

- (228) Olles kindlaks teinud finantsprognoside aluseks olevate eelduste usaldusväärsuse, hindab komisjon nüüd, kas nende prognooside põhjal suudab abisaaja 2025. aasta lõpuks ehk ümberkorralduskava lõpuks elujõulisuse taastada. Täpsemalt öeldes kontrollib komisjon, kas abisaaja loodab 2025. aastal teenida oma tegevusest piisavat tulu ja olla suuteline omal jõul konkureerima.

⁽⁶¹⁾ Näiteks järgmised: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean ja Finnair, Ryanair, easyJet ja Wizz Air.

- (229) Mis puudutab abisaaja suutlikkust teenida oma tegevusest 2025. aastal piisavat tulu, on tavaks võrrelda selle hindamiseks 2025. aasta kasutatud kapitali tulusust ⁽⁶²⁾ ja kapitali kaalutud keskmist hinda. Kui esimene on teisest suurem, on võimalik teenida ettevõtte tegevusega piisavat kasumit, et katta selle kapitalikulud, mis näitab selle ettevõtte elujõulisust.
- (230) Abisaaja kasutatud kapitali tulusus, mille arvutus sõltub finantsprognosidest, mille komisjon on hinnanud põhjendustes 223–227 usaldusväärseks, on Portugali andmetel 2025. aastal [...] % (põhendus 48). See väärtus on 2025. aasta tulumaksueelse ärikasumi ja kasutatud kapitali suhe. Kuna aga elujõulisuse test seisneb kasutatud kapitali tulususe võrdlemises kapitali kaalutud keskmise hinnaga, mis on tulumaksujärgne tulumäär, peab komisjon asjakohasemaks arvutada kasutatud kapitali tulusus tulumaksujärgse ärikasumi abil. Lisaks peab komisjon ka mõistlikuks kasutada bilansi muutujate iga-aastaste kõikumiste tasandamiseks 2025. aasta kasutatud kapitali tulususe nimetajana 2025. aasta kapitali asemel 2024. ja 2025. aasta keskmist kasutatud kapitali. Nende kahe muudatusega saab komisjon kasutatud kapitali tulususeks [...] %.
- (231) Kasutatud kapitali tulususe väärtus [...] % on suurem kui abisaaja [...] % kapitali kaalutud keskmine hind. Selline kapitali kaalutud keskmine hind koosneb standardmetoodika kohaselt abisaaja omakapitali hinna ([...] %) ja võla maksumuse ([...] %) kaalutud keskmisest, kusjuures kaalud on võrdsed abisaaja sihtvõla ja võla suhtega, millele on lisatud omakapitali suhe ([...] %). Need kapitali kaalutud keskmise hinna komponendid on asjakohaselt põhjendatud, tuginedes Capital IQ-st ja Reutersist saadud turuandmetele ja finantsteabele abisaajaga sarnaste ettevõtjate kohta (joonealune märkus 61). Täpsemalt öeldes eeldatakse omakapitali hinna arvutamisel riskivaba intressimäära [...] %, mis on tunduvalt kõrgem Saksamaa valitsuse kümneaastaste võlakirjade praegusest negatiivsest tootlusest, aktsiariskipreemiat 4,72 % ja riigipõhist riskipreemiat 1,95 %, mis on mõlemad kooskõlas avalikult kättesaadavate võrdlusnäitajatega, ⁽⁶³⁾ ja beeta väärtust [...] ⁽⁶⁴⁾. Selline beeta on joonealuses märkuses 61 esitatud abisaajaga sarnaste ettevõtjate aktsiate keskmine beeta, mida on kohandatud võla ja omakapitali suhte ja maksumäärade erinevuste kajastamiseks vastavalt Hamada standardvalemile. Omakapitali hind sisaldab ka väikest riskipreemiat 1,75 %, mille on arvutanud Duff & Phelps. Mis puudutab võla maksumust, on see abisaaja tasumata võla praeguse tootluse keskmine ([...] %) enne tulumaksustamist, [...] % pärast tulumaksustamist), mis on konservatiivne eeldus, kuna abisaaja võlgade ja krediitdividemisuse suhtarvud peaksid kavandamisperioodil paranema. Seetõttu leiab komisjon, et abisaaja suudab taastada elujõulisuse 2025. aastal, tuginedes mõistlikule ootusele, et tema kasutatud kapitali tulusus 2025. aastal on suurem kui tema kapitali kaalutud keskmine hind.
- (232) Ka märgib komisjon, et 2025. aasta eeldatav kasutatud kapitali tulusus on suurem kui joonealuses märkuses 61 loetletud sarnaste lennuettevõtjate 2019. aasta kasutatud kapitali tulususe mediaan ([...] %). See on veel üks märk abisaaja elujõulisuse taastumisest, kuna need lennuettevõtjad suutsid 2019. aastal turul omal jõul konkureerida.
- (233) Abisaaja elujõulisuse taastumist kinnitab alternatiivne lähenemisviis, nimelt omakapitali tulususe ja kapitali hinna võrdlus. Selline lähenemisviis keskendub aktsionäridele laekuvale kasumile, samas kui põhjenduses 230 esitatud lähenemisviis tugineb ettevõtja tegevusega teenitavale kasumile. Aktsionäride vaatepunktist on ettevõtja elujõuline, kui tema omakapitali tulusus on suurem kui kapitali hind. Komisjon märgib, et see kehtib abisaaja kohta ka 2025. aastal, kuna eeldatav omakapitali tulusus on [...] % ja kapitali hind [...] %.
- (234) Selleks et tagada elujõulisuse taastumise hinnangu usaldusväärsus, on komisjon kaalunud kapitali keskmise kaalutud hinna ja kapitali hinna arvutamise alternatiivset lähenemisviisi. See lähenemisviis seisneb selles, et kasutatakse abisaaja eeldatavat võla ja omakapitali suhet 2025. aastal ([...]), mitte sarnaste ettevõtjate oma (1,5), et kohandada sarnaste ettevõtjate beeta väärtust finantsvõimenduse erinevustega ning arvutada kapitali keskmise kaalutud hinna valemis võla ja omakapitali kaalud. Selle eelduse tulemusel suureneb kapitali hind [...] %-lt [...] %-le, mis kajastab abisaaja omakapitali suuremat finantsvõimendust ja seega ka suuremat riskantsust võrreldes sarnaste ettevõtjatega. Lisaks sellele langeb kapitali kaalutud keskmine hind [...] %-lt [...] %-le, mille põhjus on kapitali kõrgema hinna ja omakapitali väiksema kaalu tasakaalustav mõju abisaaja kapitalistruktuuris. Võttes arvesse, et oodatav kasutatud kapitali tulusus (omakapitali tulusus) 2025. aastal on [...] % ([...] %), järeldeb komisjon, et elujõulisuse testid on läbitud isegi kapitali keskmise kaalutud hinna ja kapitali hinna arvutamise sellist alternatiivset meetodit kasutades.

⁽⁶²⁾ Kasutatud kapitali tulusus teataval aastal on määratletud kui maksujärgne ärikasum aastal t jagatuna aasta t ja aasta $t-1$ keskmise kasutatud kapitaliga.

⁽⁶³⁾ Aktsia- ja riigipõhised riskipreemiad on kättesaadavad professor Damodarani veebisaidil (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Kapitali hind arvutatakse riskivaba intressimäära, riigipõhise riskipreemia, väikese riskipreemia ning beeta ja aktsiariski preemia korrutise summana.

- (235) Mis puudutab abisaaja suutlikkust konkureerida 2025. aasta lõpus ehk ümberkorralduskava lõppedes omal jõul, eeldab komisjon, et abisaaja taastab oma täieliku juurdepääsu kapitaliturgudele ilma riigipoolse kaasrahastamiseta 2025. aastaks, st kolm aastat pärast viimast omakapitalitoetust. See eeldus põhineb järgmistel argumentidel. Esiteks näitavad finantsprognoosid kavandamisperioodi jooksul suurenevat netokasumit, mis aitab kaasa positiivsele omakapitali tasemele, mis on 2025. aastal [...] miljonit eurot. See väärtus on suurem kui TAP Air Portugali omakapitali positsioon [...] miljonit eurot 2019. aastal, kui abisaaja sai kaasata turutingimustel [...] miljonit eurot pikaajalist rahastamist (põhjendus 23) ⁽⁶⁵⁾. Teiseks eeldab abisaaja netovõla ja EBITDA suhet [...]. Selline suhe on [...] kui künnis 3,5, mis on ülemine künnis, mis on kooskõlas investeerimisjärgu reitinguga ja tagab seega turutava kohaselt lihtsama juurdepääsu kapitaliturgudele. Nendel põhjustel leiab komisjon, et abisaaja on 2025. aastaks suuteline konkureerima iseseisvalt, ilma täiendava päästmis- või ümberkorraldusabita.
- (236) Täiendava tõendina abisaaja suutlikkuse kohta pääseda kapitaliturgudele ilma riigi toetuseta ja seega konkureerida tulevikus omal jõul, märgib komisjon paljutõotavat asjaolu, et abisaaja on juba sõlminud [...] miljoni euro väärtuses õhusõidukite liisinglepinguid ja pidanud juba osaliselt läbirääkimisi riigigarantiita laenu üle [...] -ga, kes teatas, et on väga kindel tulevaste rahastamisvajaduste positiivses lahenduses summas [...] eurot, kui likviidsust on vaja suurendada. Mõlemad elemendid viitavad juba abisaaja suutlikkusele taastada täielik juurdepääs kapitaliturgudele ja on märk turu usaldusest tema elujõulisuse taastumise suhtes pärast ümberkorraldusabi andmist.
- (237) Lisaks lähtestsenaariumile esitas Portugal tundlikkuse analüüsi ja kaalus erinevaid pessimistlikke stsenaariume (põhjendused 52 ja 53). Tundlikkuse analüüs seisneb finantsprognooside ajakohastamises võrreldes teatatud 2021. aasta juuni kavaga, võttes arvesse lennuliikluse prognooside paranemist, aga ka kütusehindade tõusu ja inflatsiooniootuste kasvu. Pessimistlikud stsenaariumid põhinevad teatatud 2021. aasta juuni kaval ja seisnevad kõrgemate kütusehindade ([...] % tõus), väiksema tulu ([...] % langus) ja nende kombinatsiooni mõju modelleerimises. Komisjon peab neid tundlikkuse analüüsi ja pessimistlikke stsenaariume mõistlikeks, kuna nendes modelleeritakse negatiivsete muutuste mõju lennuettevõtjate kasumlikkuse põhielementidele.
- (238) Komisjon märgib, et kuigi need pessimistlikud stsenaariumid avaldavad negatiivset mõju abisaaja kasumlikkusele ja krediidiivõimelisusele, ei ohusta need tema elujõulisuse taastumist 2025. aastaks. [...] % kõrgema kütusehinna ja [...] % väiksema tulu stsenaariumi korral (põhjendus 52) teeniks abisaaja positiivset ärikasumit [...] ja saaks [...] miljoni euro [...] asemel [...] miljoni euro suuruse ärikasumi. Pessimistliku stsenaariumi korral, mille finantsprognoose on ajakohastatud (põhjendus 53), on kasutatud kapitali tulusus 2025. aastal [...], samal ajal kui omakapitali tulusus väheneb [...] %-lt [...] %-ni. Need suhtarvud näitavad ikkagi märkimisväärset kasumlikkust ja on elujõulisuse künnistest kõrgemad, isegi kui eeldada kõige konservatiivsemat kapitali kaalutud keskmist hinda ([...] %) ja kapitali hinda ([...] %). Mis puudutab abisaaja suutlikkust pääseda 2025. aastal kapitaliturgudele ja konkureerida omal jõul, ei oleks see ohus, sest omakapitali positsioon oleks endiselt positiivne ([...] miljonit eurot) ning netovõla ja kulumieelse (intressid, maksud ja amortisatsioon) ärikasumi suhe ei ületaks [...], jõudes väärtuseni [...].

Järeldus majandustegevuse ja piirkondade arengu soodustamise kohta

- (239) Kokkuvõtteks peab komisjon abisaaja ümberkorralduskava realistlikuks, ühtseks ja usaldusväärseks. Seega sobib see abisaaja pikaajalise elujõulisuse taastamiseks mõistliku aja jooksul, ilma et oleks vajadust täiendava riigiabi järele. Seetõttu vastab ümberkorraldusabi päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 44 alapunktides b ja c ning punktis 46 sätestatud nõuetele, aidates seega kaasa Portugali ühendava lennutransporditeenustega seotud majandustegevuse arengule, nagu on nõutud ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktis c.

6.4.2. Majanduspiirkondadele antava abi positiivne mõju kaalub üles negatiivse mõju kaubandusele ja konkurentsile

- (240) Selleks et hinnata, kas abi ei kahjusta konkurentsi ega kaubandustingimusi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega, on vaja välja selgitada abi asjakohasus, vajalikkus ja proportsionaalsus ning tagada läbipaistvus. Samuti on vaja uurida abi mõju konkurentsile ja kaubandusele ning kaaluda abi positiivset mõju majandustegevuse ja piirkondade arengule ning muud positiivset mõju, mida abiga kavatakse toetada, seades vastukaaluks selle negatiivse mõju siseturule.

⁽⁶⁵⁾ Allikas: TAP Air Portugali 2019. aasta aruanne, lk 53.

6.4.2.1. Vajalikkus

- (241) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 53 kohaselt peavad liikmesriigid, kes kavatsevad anda ümberkorraldusabi, esitama riigiabi mittehõlmaval usaldusväärsel stsenaariumil põhineva võrdluse, näidates ära, kuidas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jaos 3.1.1 osutatud majandustegevuse või piirkondade arengut, mida abiga taotletakse, ei oleks võimalik alternatiivse stsenaariumi puhul, mis ei hõlma riigiabi, saavutada või saavutataks piiratud ulatuses.
- (242) Ümberkorraldusabi eesmärk on vältida TAP SGPSi tegevuse lõpetamist ning seeläbi hoida ära turutõrkeid ja sotsiaalprobleeme, mis takistaksid Portugali ühendavate lennutransporditeenuste arengut. See eesmärk saavutatakse ümberkorralduskava rakendamisega, mida rahastatakse osaliselt ümberkorraldusabist. Ümberkorralduskavast nähtub, et abisaaja finantsprobleemide lahendamiseks tuleb tegeleda nii tema likviidsus- kui ka maksejõulisuse küsimustega. Lühiajalises vaates ei suuda TAP SGPS tagada hädavajaliku lennutranspordi katkematu pakkumist, täita rahalisi kohustusi ega saada juurdepääsu finantsturgudele. Pikaajalises perspektiivis, arvestades [...] miljardi euro suurust negatiivset omakapitali, mis jääb negatiivseks pikema aja jooksul, ei suuda TAP SGPS täita ka oma rahalisi kohustusi. Ümberkorraldusabi on seega vajalik, et viia edukalt lõpule ümberkorralduskava, mille rakendamise eesmärk omakorda on soodustada Portugali ühendavate lennutransporditeenuste arendamist.

6.4.2.2. Asjakohasus

- (243) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti c ja punkti 54 kohaselt ei pea komisjon ümberkorraldusabi siseturuga kokkusobivaks, kui sama eesmärki on võimalik saavutada vähemmoonutavate meetmetega. Ümberkorraldusabi peab olema nõuetekohaselt tasustatud ja see peab vastama päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 58 sätestatud tingimustele, nii et valitud vahendid peavad olema kooskõlas maksevõime või likviidsusprobleemiga, mida nendega kavatsetakse lahendada.
- (244) Konkurendid vaidlustasid komisjoni menetluse algatamise otsuses tehtud esialgse järelduse, et ümberkorraldusabi vorm oli asjakohane. Ryanair väidab, et abi ei ole asjakohane, kuna menetluse algatamise otsuses ei käsitleta ega võrrelda abi muude võimalustega, mis hõlmavad või ei hõlma riigiabi. EAA väidab, et peamiselt omakapitalisüstitist koosneva abi vorm ei ole asjakohane ja läheb vajalikust kaugemale, kuna kapitaliturgudele juurdepääsu ning sel viisil TAP likviidsuse ja maksevõime taastamiseks piisaks riigigarantiist (ilma omakapitalimeetmeteta). EAA väite kinnituseks ei ole esitatud ühtegi tõendit, samas kui Ryanair ei võta arvesse praegust olukorda, mida tõendab piisava juurdepääsu puudumine kapitaliturgudele, et valida investor, kes on valmis ja suuteline pakkuma omakapitali või pikaajalist rahastamist. Seevastu kinnitavad arutelud nii kohese kui ka tingimusliku rahastamise üle [...] -ga, et TAP SGPS/TAP Air Portugal ei suuda praegu suures mahus kapitali kaasata ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Lisaks peab komisjon TAP SGPSile antud 2,55 miljardi euro suurust ümberkorraldusabi vormi asjakohaseks järgmistel põhjustel. Esiteks oli TAP SGPS raskustes ettevõtja, kelle omakapital oli 2019. aastal negatiivne ([...] miljonit eurot). Ta kandis 2020. aastal [...] miljardit eurot kahjumit ja loodab saada positiivset netotulu [...]. Ilma ümberkorraldusabita ei suudaks abisaaja koguda piisavalt omakapitali, et tasakaalustada ligikaudu [...] miljardit eurot [...], ilma milleta ei saaks TAP SGPS või TAP Air Portugal tõenäoliselt meelitada kapitaliturgudel ligi märkimisväärsed pikaajalisi laene või investeerimisfondide. Ka märgib komisjon sellega seoses, et 2025. aastaks prognoosib abisaaja omakapitali positsiooni [...] miljonit eurot, mis ei ole võrreldes eeldatava [...] miljardi euro suuruse netovõlga ülemäära palju. Teiseks näitavad likviidsusprognoosid, et ümberkorraldusabi puudumise korral oleks abisaaja negatiivne sularahapositsioon 2021. aastal ligikaudu [...] miljardit eurot, 2022. aastal [...] miljardit eurot ja 2023. aastal [...] miljardit eurot. Nendel kahel põhjusel järeldab komisjon, et peamiselt omakapitalimeetmete kaudu antava ümberkorraldusabi suurus ja vorm on TAP SGPSi maksevõime ja likviidsusprobleemide lahendamiseks kõige sobivamad.
- (246) Riigiabi tasustamise kohta märgib komisjon, et Portugali riigi sekkumise struktuur on selline, et talle hakkab kuuluma 100 % TAP Air Portugali aktsiakapitalist. Komisjon peab seda aktsiakapitali väärtust, mille Portugal saab realiseerida müügi teel, riigiabi tasustamiseks. Sellise tasustamise kvantifitseerimiseks hindas komisjon TAP Air Portugali omakapitali (põhjendus 229) teatatud ümberkorralduskavas esitatud finantsprognooside põhjal ja kasutades standardseid hindamise meetodeid, st diskonteeritud rahavoogude meetodit ja mitmese võrdluse meetodit.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) TAP Air Portugali omakapitali väärtuse hindamiseks hindas komisjon kõigepealt selle äriühingu koguväärtust. Selleks diskonteeris ta äriühingu vabad rahavood (FCFF) kavandamisperioodil ja lõppväärtuse, kasutades diskontomäärana põhjenduses 230 osutatud kapitali kaalutud keskmist hinda. Komisjon kasutas lõppväärtuse arvutamiseks kahte lähenemisviisi. Esimene on Gordoni kasvu lähenemisviis, mis eeldab äriühingu vabade rahavoogude pidevat kasvutempot alates kava viimasest aastast. Teine on mitmese võrdluse meetod, mille kohaselt on äriühingu väärtus selle kasumi mitmekordne väärtus. Komisjon on pidanud EBITDA-d kasumi asjakohaseks mõõduks, mis on kooskõlas turutavaga, ja hankinud (tulevikku vaatava) äriühingu väärtuse mitmekordse EBITDA väärtusena sarnastelt lennuettevõtjatelt (joonealune märkus 61). Olles hinnanud äriühingu TAP Air Portugal koguväärtust, arvutab komisjon välja omakapitali väärtuse, lahutades netovõla.
- (248) Komisjoni hinnangud näitavad TAP Air Portugali omakapitali väärtuse suurenemist kavandamisperioodil, alates [...]–[...] miljonist eurost 2022. aastal kuni [...] miljoni euron 2025. aastal ⁽⁶⁷⁾. Komisjon leiab, et see on praeguse seisuga mõistlik ootus selle kohta, millist tasu Portugal võiks riigiabilt teenida, müües oma osaluse äriühingus TAP Air Portugal.
- (249) Sellest järeldub, et ümberkorraldusabi on vormilt asjakohane ja piisavalt tasustatud.

6.4.2.3. Abi proportsionaalsus: omapanus ja koormuse jagamine

- (250) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti e kohaselt ei tohi abi ületada miinimumi, mis on vajalik ümberkorraldusabi eesmärgi saavutamiseks. Ümberkorraldusabi summa ja osakaal peavad rangelt piirduma ettevõtetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas abisaaja, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid (päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkt 61). Eelkõige tuleb tagada piisav omapanus ümberkorralduskulude katmiseks ning kui riigi toetust antakse vormis, mis suurendab abisaaja omakapitali positsiooni, siis koormuse jagamine. Nende nõuete hindamisel võetakse arvesse mis tahes eelnevalt antud päästmisabi.
- (251) Abisaaja omapanus ümberkorralduskavas peab olema tegelik ja asjakohane ning peaks üldjuhul olema võrreldav antud abiga, pidades silmas abisaaja maksevõimet või likviidsuspositsiooni. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 kohaselt peab komisjon hindama, kas erinevad omapanuse allikad on tegelikud ega sisalda abi. Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 64 kohaselt peab komisjon omapanust tavaliselt piisavaks, kui selle summa moodustab üle 50 % ümberkorralduskuludest.
- (252) Komisjon peab kontrollima, kas põhjendustes 43–45 kirjeldatud kava erinevad rahastamisallikad ei sisalda abi ja on tegelikud, st on piisavalt kindel, et need ümberkorralduskava rakendamise käigus realiseeruvad, välja arvatud eeldatav tulevane kasum. Riigi TAP SGPSi ja TAP Air Portugali aktsionärina antud panused ei ole abivabad ja neid ei saa hindamisel arvesse võtta.
- (253) Tööjõu ümberkorraldamisega seotud hüvitiste maksmine [...] miljoni euro ulatuses, millest [...] miljonit eurot maksti välja juba 2021. aastal (põhjenduse 43 punkt a), puudutab kulusid, mis on seotud ümberkorralduskavas ette nähtud töötajate arvu vähendamisega. Sellised kulud on kohesed, kuna TAP Air Portugal on alates 2020. aasta aprillist ellu viidud töötajate arvu vähendamise ja tööjõu ümberkorraldamise raames töölepingud juba lõpetanud, ning võrreldes 2021. aasta detsembrini juba laekunud tuludega väikesed. Ümberkorraldamise tagajärjel töölepingute lõpetamisega seotud hüvitiste kogusumma on Portugali andmetel [...] miljonit eurot, millest nimetatud ... maksab otse TAP Air Portugal tegevusest tulenevatest netorahavoogudest, samas kui [...] miljonit eurot rahastab tegelikult riik päästmisabilaenust saadavate vahenditega. Seega võib tööjõu ümberkorraldamisega seotud hüvitiste seda osa, mida ei rahastata riigiabist, ei omakapitalist ega riigigarantiiga laenust, pidada abisaaja omapanuseks nendes kulusse ning seda võib pidada tegelikuks, st asjakohaseks päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 63 tähenduses.

⁽⁶⁷⁾ Lõppväärtuse arvutamisel Gordoni kasvumudeli abil võtab komisjon eelduseks, et kasvumäär on 1,5 %, püsiinvesteering võrdub amortisatsiooniga 2025. aastal, püsiv ärikasum võrdub ärikasumiga 2025. aastal ja käibekapitali muutusi ei ole. Mitmese võrdluse meetodi rakendamisel sai komisjon äriühingu mediaanväärtuse ja (tulevikku vaatava) EBITDA suhtarvu 4,16, kasutades Capital IQ andmeid abisaajaga sarnaste lennuettevõtjate kohta. „Tulevikku vaatav“ tähendab aktsiaturu analüütikute prognoosi EBITDA kohta 2025. aastal.

- (254) Sarnaselt viitab võõrandamisega seotud ettenägematute kulude tasumine summas [...] miljonit eurot [...] (põhjenduse 43 punkt f) ettenägematutele kuludele (eelkõige [...] % [...], [...] % [...], [...] % [...]), mille TAP SGPS tasub selle vara müügi teel võõrandamise kontekstis ja mida ei kanta üle omandajale. Need kujutavad endast eelnevalt kindlaksmääratud riskisummat, mille abisaaja võtab enda omavahenditest, summa jaoks, mis on vastuvõetav tänu tema vahetutele – ja palju suurematele – tuludele 2022. aastal, mis saadakse tema tuludest, mitte riigiabist. Seetõttu leiab komisjon, et ka need võib lisada omapanusena ning et need on tegelikud ja asjakohased, võttes arvesse ümberkorralduskavas sätestatud kohustust see vara 2022. aasta jooksul võõrandada (põhjendus 29).
- (255) Mis puudutab kolmandate isikute panuseid või kulutõhususmeetmeid summas [...] miljonit eurot (põhjendus 43), märgib komisjon, et väliste tarnijate või klientide seoses abisaajaga enda kanda võetud või nende võimaldatud püsivad kulude vähendamised võivad olla tegelikud ja asjakohased omapanuse allikad, tingimusel et need tulenevad siduvatest lepingutest ja on tegelikud ega ole tagasipööratavad. Eelkõige peavad seoses sellise kulude kokkuhoiuga sidusrühmade kanda jäänud kulude vähendamised olema tegelikud, kestvad ja mittetagasipööratavad, et olla tegelik ja asjakohane omapanuse allikas ⁽⁶⁸⁾. Komisjon on juba arvestanud sellega, et tarnijate ja rendileandjatega sõlmitud uuesti läbiräägitud lepingutes sätestatud lepinguliste kohustuste vähendamised on tegelikud omapanuse allikad: võrreldes esialgsete lepingute tingimustega vabastavad need ümberkorralduskulude rahastamiseks olemasolevaid ressursse, mis muidu tuleks kulutada kaasnevate võlgnevuste tasumiseks ⁽⁶⁹⁾. Sama kehtib ka tarnijate ja ostjate kohta, kes võtavad kindlalt kohustuse või muudavad oma lepingutingimusi, vabastades abisaajalt saadavaid ressursse ⁽⁷⁰⁾.
- (256) Arvestades asjaolu, et üle [...] lepingu, mille TAP Air Portugal on uuesti läbi rääkinud, põhinevad õiguslikult siduvatel aktidel, millest [...] miljonit eurot moodustavad juba täidetud lepingud ja [...] miljonit eurot juba sõlmitud lepingud, võib neid tegevuse ümberkorraldamise meetmeid pidada tegelikeks ja asjakohasteks panusteks. Tõepoolest, selliste meetmete abil jagatakse TAP SGPSi ümberkorralduskulude finantskoormust tarnijatega, kellel oleks muidu õigus saada tema positiivsete tegevustulemuste pealt suuremaid summasid.
- (257) Samuti moodustavad panused, mis on seotud varade järkjärgulise kasutusest kõrvaldamise ja originaalseadmete tootjatega (eelkõige [...]) uute läbirääkimiste korraldamisega, kuni [...] miljoni euro ulatuses (põhjenduse 43 punkt d), varade müügist saadud tulu, nimelt [...] ([...]), [...]. Tõepoolest, kuna need meetmed on rahalised tulud ja panused abisaaja omavahenditest, mis pärinevad seadmete või varade ostjatelt, võib neid pidada ümberkorraldamisse panustatud tegelikeks vahenditeks. Peale selle võib selliseid panuseid pidada tegelikeks, kuna need on juba rakendatud abisaaja partneritega sõlmitud lepingute kaudu. Sama arutluskäik kehtib uute õhusõidukite rentimiseks saadud kuni [...] miljoni euro summas rahaliste vahendite kohta (põhjenduse 43 punkt c), võttes arvesse Portugali esitatud tõendeid üheksa saba ja kahe mootoriga seotud rahastamiskohustuste kohta, mis allkirjastati ümberkorralduskava osana.
- (258) Mis puudutab seoses ümberkorraldustegevusega antud osalisi riigigarantiisid, on komisjon leidnud, et ülejäänud turuosaliste kanda jääv riskiosa kujutab endast kehtivat ja tegelikku panust ümberkorralduskuludesse ⁽⁷¹⁾. Seega võib seda osa ([...] %) [...] miljoni euro suurusest rahastusest, mida riik ei taga, nimelt [...] miljonit eurot (põhjenduse 43 punkt e), pidada turupõhise laenuandja tegelikuks ja asjakohaseks panuseks ümberkorralduskuludesse. Samuti on erafinantseerimisasutusega ([...]) kokku lepitud uus rahastamine kuni [...] miljoni euro ulatuses tegelik ja asjakohane panus, mida saab teha alates [...], tingimusel et likviidsusvajadused ületavad tegevusest tulenevaid netorahavoogusid (põhjenduse 43 punkt e).

⁽⁶⁸⁾ Komisjoni 30. aprilli 2021. aasta otsus juhtumite SA.58101 (2020/C) ja SA.62043 (2021/N) kohta – Portugal – Päästmisabi ja ümberkorraldusabi SATA kontsernile (ELT C 223, 11.6.2021, lk 37), põhjendus 72; komisjoni 26. juuli 2021. aasta otsus juhtumi SA.63203 (2021/N) kohta – Saksamaa – Ümberkorraldusabi Condorile (veel avaldamata), põhjenduse 132 punkt c. Komisjoni 12. mai 2016. aasta otsus juhtumi SA.40419 (2015/NN) kohta – Ümberkorraldusabi Polzelale (ELT C 258, 15.7.2016, lk 3), põhjendus 119.

⁽⁶⁹⁾ Komisjoni 8. juuni 2015. aasta otsus riigiabi kohta, mida Sloveenia on kavas rakendada Cimose kontserni suhtes (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (ELT L 59, 4.3.2016, lk 168), põhjendus 80.

⁽⁷⁰⁾ Komisjoni 20. augusti 2018. aasta otsus juhtumi SA.51408 (2018/N) kohta – Abi ettevõtjale Terramass B.V. (ELT C 406, 19.11.2018, lk 10), põhjendused 22 ja 71.

⁽⁷¹⁾ Komisjoni 27. augusti 2021. aasta otsus juhtumi SA.64175 (2021/N) kohta – CNIM – Aide à la restructuration (ELT C 450, 5.11.2021, lk 2), põhjendused 18 ja 71.

- (259) Põhjenduse 43 punktis g nimetatud võlakirjade ja sündikaatlaenude puhul kogusummas [...] eurot annavad tähtaja pikendamised kasu nende maksete edasilükkamisena, mille tähtaeg oli täis ja mis oleks olnud muidu täitmisele pööratavad. Mis puudutab kokkulepitud ümberkorraldustoiminguid, millega lükatakse edasi võlgade tagasimaksmine ja millega säilitatakse võla põhisumma tagasimaksmise kohustus, siis leiab komisjon, vastupidiselt Portugali ametiasutuste esialgsele väitele, et panus ümberkorralduskuludesse on väiksem kui edasilükatud nominaalsumma ja koosneb maksete kokkulepitud ajatamise nüüdispuhasväärtusest ⁽⁷²⁾. Edasilükkamised hõlmavad tegeliku panuse koguväärtust [...] miljonit eurot. Summa arvutamisel arvutatakse nüüdispuhasväärtuse vahe lõpptähtpäeval tehtava tagasimakse või kohese tagasimakse vahel kõrvale jäetud lepingute kohaldamisel, diskonteerituna turu intressimääraga ([...]) [...]: [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...], [...] miljonit eurot [...].
- (260) Eespool öeldut arvesse võttes on kogusumma, mida saab pidada abisaaja tegelikuks ja asjakohaseks panuseks, [...] miljonit eurot, mis võrdub [...] %ga ümberkorralduskuludest. Neist [...] miljonit eurot tuleb uuest turutingimustel põhinevatest rahalistest vahenditest, mis on saadud [...] müügist, [...] õhusõidukit ja mootoreid hõlmavast kapitalirendist ning [...] saadud uuest rahastamisest (põhjendus 43). Need summad võivad ümberkorralduskava kehtivusaja jooksul suureneدا tänu [...] -st saadud tulule, kuid selle suurust ei saa siiski piisavalt kindlalt hinnata ja kindlaks määrata, et seda saaks pidada abisaaja tegelikuks omapanuseks ümberkorralduskulude katmiseks.
- (261) Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 64 võib komisjon ainult erandjuhtudel ja eriliste raskuste korral nõustuda panusega, mis on väiksem kui 50 % ümberkorralduskuludest, kui omapanuse summa jääb siiski oluliseks.
- (262) Praegustes COVID-19 pandeemia puhkemise järgsetes oludes leiab komisjon, et olenevalt konkreetsest juhtumist võib olla põhjendatud, et omapanused on väiksemad kui kehtestatud künnis 50 % ümberkorralduskuludest, seni kuni need jäävad siiski oluliseks ja hõlmavad turutingimustel põhinevat täiendavat uut rahastamist ⁽⁷³⁾. Seoses tasemega, mida komisjon peaks käesoleval juhul asjakohaseks, on komisjon oma juhtumite praktikas leidnud, et omapanused, mis moodustab 24 % ümberkorralduskuludest, võib olla oluline ja seega võib olla proportsionaalne ümberkorraldusabi, mis moodustab 76 % ümberkorralduskuludest ⁽⁷⁴⁾.
- (263) Komisjon leiab, et Portugal on tõendanud erandlike asjaolude esinemist. Eelkõige tunnistab komisjon, et COVID-19 pandeemia ja selle ohjamiseks võetud meetmed on loonud abisaaja jaoks erandlikud asjaolud olukorras, kus majanduses on tõsine häire ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b tähenduses ja millel on vahetu mõju liikuvus- ja lennutranspordisektorile ning selle võimele hankida rahastamisvahendeid turult. Kuna omapanused moodustab [...] % ümberkorralduskuludest ja pool sellest antakse uue rahastamisena, järeldab komisjon, et käesoleval juhul on väiksem kui 50 % omapanuse summa vastuvõetav.
- (264) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 65–67 kohaselt võib riigi toetus, mida antakse viisil, mis suurendab abisaaja omakapitali, kaitsta osanikke ja allutatud võlausaldajaid tagajärgede eest, mida tõi kaasa otsus investeerida abisaajasse, tekitades seega moraaliriski ja kahjustades turudistsipliini. Seega tuleks kahjude katmiseks abi anda ainult tingimustel, mis hõlmavad piisavat koormuse jagamist olemasolevate investorite vahel, ning riigi sekkumine peaks toimuma pärast seda, kui kahjud on täielikult arvesse võetud ja omistatud olemasolevatele osanikele ja allutatud võlausaldajatele. Õige koormuse jagamine tähendab ka, et igasugust riigiabi, mis tugevdab abisaaja omakapitali, tuleks anda tingimustel, mis võimaldavad riigile mõistliku osa abisaaja tulevases väärtuse kasvust, arvestades riigi omakapitalisüstei suurust võrdluses äriühingu ülejäänud omakapitali suurusega pärast kahjude katmist.

⁽⁷²⁾ Komisjoni 9. juuli 2014. aasta otsus seoses juhtumiga SA.38324 (2014/N) – Hispaania – Restruktureerimisabi Alestisele (ELT C 418, 21.11.2014, lk 6), põhjendus 82.

⁽⁷³⁾ Muudetud ajutine raamistik, punktid 3 ja 14a.

⁽⁷⁴⁾ Komisjoni 24. aprilli 2007. aasta otsus riigiabi kohta, mida Belgia on andnud ettevõtjale Inter Ferry Boats (C 46/05 (ex NN 9/04 ja ex N 55/05)) (ELT L 225, 27.8.2009, lk 1), põhjendused 348–350. Kõnealusel juhul kohaldas komisjon 1999. aasta ühenduse suuniseid raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta, milles on nõutud, et omapanused peab olema oluline, määramata kindlaks kohaldamise miinimumkünnist, milleks 2004. aasta päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes on määratud 50 %.

- (265) Sellega seoses, kuigi ümberkorraldusabi koosneb peamiselt kapitalisüstidest või võlainstrumentide konverteerimisest omakapitaliks, omas Portugali riik enne päästmisabi andmist osanikuna abisaaja üle ühist kontrolli ja talle kuulub nüüd kontrolliv osalus nii abisaaja kui ka TAP Air Portugalis (põhjendused 8–12). Sellest järeldub, et Portugali riik on olnud tihedalt seotud põhjendustes 19–22 kirjeldatud strateegiliste ja finantsvalikutega, mille tõttu sai abisaajast raskustes olev ettevõtja. Sellest tulenevalt, eesmärgiga vältida moraalselt ohtu koormuse piisava jagamise kaudu, on asjakohane märkida, et riigi sekkumisega ümberkorraldusabi andjana lahendatakse rahalise tasakaalustamatuse ja kahjude olukorda, millega riik oli seotud aktsionärina, kes omab abisaaja üle ühist kontrolli. Nagu Portugal märkis, TAP SGPS [...] (põhjendus 45).
- (266) Sellest järeldub, et abisaaja olemasolevad aktsionärid, sealhulgas Portugali riik, jagavad ümberkorraldamise koormust piisavalt, sest tegelikkuses väheneb nende praeguste osaluste väärtus kahjumi katmisel nullini. Lisaks võõrandab TAP SGPS järk-järgult oma tegutsevad tütarettevõtjad Cateringpor, Groundforce, M&E Brasil, vabastades ennast äritegevusest. Selle tulemusena antakse ümberkorraldusabi riigi antud omakapitali vormis tingimustel, mis võimaldavad riigile kogu abisaaja tulevase kasu väärtuse võrdluses ülejäänud omakapitaliga, täites seega olemasolevate osanike koormuse piisava jagamise tingimuse, mis on sätestatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 67.
- (267) Tegelikult on finantseerimisasutustel ja investoritel, kes omavad võlakirju ja kes on abisaaja ja/või selle põhjenduste 67 punktis a ja põhjenduse 43 punktis g osutatud tütarettevõtjate võlausaldajad, kõrgema nõudeõiguse järguga võlad, mis ei ole maksejõuetuse või likvideerimise korral allutatud ei muude finantsvõlgade tasumisele, vaid arveldatakse enne aktsionäre, ega kahjumi katmisele. Kui päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes ei nõuta, et eelisõigusega võlausaldajad jagaksid ümberkorraldamistegevusega kaasnevat koormust, siis käesoleval juhul osalevad võlakirjaomanikud ja finantseerimisasutused tegelikult abisaaja ümberkorralduskulude katmises (põhjendus 259).
- (268) Peale selle, mis puudutab võlakirjaomanikke ja eesmärgiga vältida moraalselt ohtu, on asjakohane märkida, et abisaaja võlakirjaemissioon toimus 2019. aasta juunis ja detsembris (põhjendus 23), suhteliselt vahetult enne pandeemiat. Sellest tulenevalt ei ole need investorid ega laenuandjad rahastanud ega muul viisil stimuleerinud ülemäära riskide võtmist ega laienemist või ärilist käitumist, mis on aidanud kaasa abisaaja raskuste tekkimisele. Sellest järeldub, et abisaaja olemasolevate osanike poolne koormuse jagamine on asjakohane ja piisav.
- (269) Seetõttu järeldab komisjon, et ümberkorraldusabi on proportsionaalne ja hõlmab asjakohast koormuse jagamist.

6.4.2.4. Negatiivne mõju

- (270) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti f kohaselt tuleb ümberkorraldusabi andmisel võtta meetmeid, et piirata konkurentsimoonutusi, eelistatavalt struktuurseid, iseseisvate tegevuste võõrandamise vormis, mis soodustab väikeste konkurentide laienemist või piiriülest tegevust. Selleks et vähendada negatiivset mõju konkurentsile ja kaubandusele, ei tohiks päästmis- või ümberkorraldusabi saajad lisaks ka põhimõtteliselt olla viimase kümne aasta jooksul saanud samasugust abi. Vastasel juhul seavad korduvad päästmis- või ümberkorralduskavad kahtluse alla abisaaja suutlikkuse panustada koondtootlikkusse ja seega ka asjaomase majandustegevuse või piirkondade arengusse, samal ajal kui tõhusamad konkurendid siseturul seisavad silmitsi subsideeritud konkurentsiga ettevõtja poolt, kes muidu kaoks, vabastades turu kasvule ja kasutuselevõtule.

6.4.2.5. Ühekordse abi põhimõte

- (271) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktide 70 ja 71 kohaselt võib raskustes olevatele ettevõtjatele abi anda ainult ühe päästmis- või ümberkorraldamistegevuse jaoks. Seepärast, kui varem abisaajale antud päästmisabi, ümberkorraldusabi või ajutisest ümberkorraldustoetusest, sealhulgas enne päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste jõustumist antud abist ja teatamata abi andmisest on möödunud vähem kui kümme aastat ei luba komisjon täiendavat abi anda (ühekordse abi põhimõte).

- (272) Lisaks Portugali sellekohasele avaldusele näitab komisjoni dokumentide kontroll, et viimase kümne aasta jooksul ei ole ükski abisaaja majandusüksusesse kuuluv ettevõtja (sealhulgas TAP SGPS, selle praegune sõsarettevõtja TAP Air Portugal ja kõik nende kontrollitavad tütaretevõtjad) saanud muud päästmisabi, ümberkorraldusabi või ajutist ümberkorraldustoetust. 1,2 miljardi euro suurune päästmisabi, mis kiideti heaks komisjoni 16. juuli 2021. aasta otsusega, moodustab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 72 alapunkti a kohaselt osa ümberkorraldusabiga toetatavast üksikust ümberkorraldusmeetmest.
- (273) 2021. aasta aprillis ja detsembris ei esitanud komisjon ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel TAP Air Portugalile vastuväiteid kahju hüvitamise kohta (joonealune märkus 14). Nagu on aga märgitud ajutise raamistiku punktis 15, ei hõlma päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistes sätestatud ühekordse abi põhimõtte abi, mille komisjon tunnistab siseturuga kokkusobivaks ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punkti b alusel, kuna sellist liiki abi ei ole päästmisabi, ümberkorraldusabi ega ajutine ümberkorraldustoetus päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 71 tähenduses.

6.4.2.6. Konkurentsimoontonutusi piiravad meetmed

- (274) Nagu on selgitatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktides 87–93, tuleks konkurentsimeetmed kehtestada proportsionaalselt abi moonutava mõjuga, eelkõige järgmise alusel: i) abi suurus ja laad ning tingimused ja asjaolud, mille alusel abi antakse; ii) abisaaja suurus ja suhteline tähtsus turul ning asjaomase turu omadused ja iii) asjaolu, millisel määral jääb moraalirisk püsima pärast omapanuse tegemist ja koormuse jagamise meetmete kohaldamist.
- (275) Struktuurimeetmed võivad hõlmata varade võõrandamist, tootmisvõimsuse või turuosa vähendamist. Need peaksid soodustama uute konkurentide turuletulekut, olemasolevate väikeste konkurentide laienemist või piiriülest tegevust, võttes arvesse turgu või turge, kus abisaajal on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon, eelkõige ülevõimsusega turge. Käitumuslikud meetmed peaksid tagama, et abiga rahastatakse ainult pikaajalise elujõulisuse taastamist.
- (276) Nagu põhjendustes 75–98 üksikasjalikult selgitatud, võtab Portugal kohustuse, et TAP SGPS võtab ümberkorraldusperioodil abist tulenevate konkurentsimoontonutuste piiramiseks järgmised meetmed:
- a) TAP SGPSi osaluste võõrandamine mittepõhitegevuses, st maapealses teeninduses (Groundforce), hoolduses (M&E Brasil) ja toitlustuses (Cateringpor);
 - b) lennukipargi ülempiir ei ületa [90–100] õhusõidukit;
 - c) kuni 18 igapäevase teenindusaja ülekandmine ühele tegelikule või potentsiaalsele konkurendile Lissaboni lennujaamas;
 - d) omandamise keeld ja
 - e) reklaamikeeld.
- i) Hinnang põhitegevusega mitteseotud äritegevuse võõrandamisele
- (277) Komisjon märgib, et Groundforce ja Cateringpor olid kuni 2019. aastani kasumit teenivad ja elujõulised ettevõtjad. Raskused, millega need ettevõtjad praegu silmitsi seisavad, on tingitud ainult COVID-19 kriisist, mis on lennundussektorile üldiselt negatiivselt mõjunud. Lisaks võtab komisjon positiivselt teadmiseks hinnangu TAP SGPSi osaluse väärtuse kohta äriühingus [...], mis on [...] miljonit eurot, samuti potentsiaalsete investorite huvi omandada [...]. Selline investorite huvi osutab sellele, et [...] müük jätkuvalt tegutseva ettevõtjana, millele järgneb selle ümberkorraldamine ja elujõulisuse taastamine lennundusturu taastudes, on realistlik stsenaarium. Nendel põhjustel järeldab komisjon, et TAP SGPSi osaluste võõrandamine äriühingutes Cateringpor ja Groundforce vastab päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 80 nõuetele, kuna need kaks äriühingut, millel on praegu COVID-19 põhjustatud lennunduskriisi tõttu finantsraskusi, suudavad pikas plaanis tõhusalt konkureerida, kui neid juhib sobiv ostja, kes suudab need ümber korraldada ja muuta pikaajaliselt elujõuliseks.

(278) Komisjon peab konkurentsimoонutusi piiravaks meetmeks ka TAP SGPSi osaluste võõrandamist äriühingutes Cateringpor ja Groundforce. Selle hinnangu põhjus on asjaolu, et mõlemad eespool nimetatud äriühingud on vertikaalselt integreeritud TAP SGPSi kontserni ja esindavad selle peamist tootlustuse ja maapealse teeninduse pakkujat. Cateringpori ja Groundforce'i võõrandamine võimaldab muudel ettevõtjatel kui TAP SGPSil oma vastavatel turgudel konkureerida ja rahuldada suurt nõudlust TAP SGPSi teenuste järele. Järelikult on need võõrandamised kehtivad konkurentsimoонutusi leevendavad meetmed.

(279) Seevastu ei nõustu komisjon, et M&E Brasili võõrandamine on konkurentsimoонutusi piirav meede, kuna tegemist on ajalooliselt kahjumliku ettevõtjaga, kelle raskused tekkisid enne COVID-19 kriisi (põhjendus 77). Sellise ettevõtja võõrandamine on päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 78 kohaselt pigem pikaajalise elujõulisuse taastamise meede.

ii) Hinnang lennukipargi suuruse ülempiiri kohta

(280) Turuosa või veomahu vähendamise meetmete hulgas on lennukipargi suurusele kuni 2025. aastani kehtestatud ülempiir [90–100] lennukit. Selline ülempiir tähendab vähendamist [...] õhusõiduki võrra võrreldes TAP Air Portugali lennukipargi suurusega 2019. aastal. Portugal tõendab, et ülempiir piirab tõhusalt TAP Air Portugali turuosa, kuna tal ei ole piisaval arvul õhusõidukeid, et 2025. aastal täielikult rahuldada lähtestsenaariumis esitatud IATA 2021. aasta oktoobri prognooside ⁽⁷⁵⁾ kohast liiklusnõudlust. Selle tulemusena väheneb abisaaja turuosa mitte ainult ümberkorraldamise eelse lennukipargi suuruse põhjal, vaid ka tema tõenäolise turupositsiooni põhjal ümberkorraldusperioodi lõpus. Lisaks on selline lennukipargi suuruse vähendamine kooskõlas konkurentsimeetmetega, mida komisjon on pidanud piisavaks lennuettevõtjate ümberkorraldamise korral ⁽⁷⁶⁾.

(281) Arvestades lennukipargi suuruse vähendamise mahtu ja kestust ning piiranguid, mille vähendamine abisaaja tegevusele paneb, peab komisjon lennukipargi [90–100] lennuki ülempiiri turuosa ja veomahu vähendamise kehtivaks meetmeks.

iii) Hinnang Lissaboni lennujaama teenindusaegade ülekandmise kohustusele

(282) Nagu on meenutatud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 78, tuleks konkurentsimoонutusi piiravaid meetmeid võtta eelkõige turul või turgudel, kus ettevõtjal on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon. Arvestades, et TAP Air Portugalil on praegu ja talle jääb pärast ümberkorraldamist Lissaboni lennujaamas märkimisväärne turupositsioon (vt põhjendus 32), on Portugal teinud ettepaneku võtta kasutusele konkreetne struktuurimeede, et piirata konkurentsimoонutusi, mis tulenevad Lissaboni lennujaama suunduvatele ja sealt lähtuvatele reisijate lennutranspordi teenustele antavast abist.

Lissaboni lennujaama teenindusaegade ülekandmise kohustuse ulatus

(283) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 80 kohaselt peaksid konkurentsimoонutuste piiramiseks võetavad struktuurimeetmed tavaliselt olema selliste elujõuliste eraldiseisvate äriühingute võõrandamise vormis, mis on suutelised pikaajaliselt võimalik tõhusalt konkureerida, kui neid juhib sobiv ostja.

(284) 3. detsembril 2021 tegi Portugal ettepaneku võtta struktuuriline kohustus, millega TAP Air Portugal kannab teenindusaegade määruse artikli 8b alusel parandusmeetme kasutajale üle kuni 18 igapäevast teenindusaega Lissaboni lennujaamas. Parandusmeetme kasutaja kiidetakse heaks pärast järelevalveametniku avaldatud projektikonkursi.

⁽⁷⁵⁾ Vt joonealune märkus 34.

⁽⁷⁶⁾ Komisjoni 7. märtsi 2007. aasta otsus juhtumi SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) kohta – Cyprus Airwaysi ümberkorraldamine (ELT L 49, 22.2.2008, lk 25), põhjendused 129–133; komisjoni 19. septembri 2012. aasta otsus juhtumi SA.30908 (2011/C, ex N 176/2010) kohta, mida Tšehhi Vabariik rakendas České aerolinie, a.s. suhtes (ELT L 92, 3.4.2013, lk 16), põhjendus 139; komisjoni 27. juuni 2012. aasta otsus juhtumi SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) kohta – Air Malta plc. (ELT L 301, 30.10.2012, lk 29), põhjendus 130; komisjoni 26. juuli 2021. aasta otsus juhtumi SA.63203 (2021/N) kohta – Saksamaa – Ümberkorraldusabi Condorile (veel avaldamata), põhjendus 145; komisjoni 11. detsembri 2020. aasta otsus juhtumi SA.58463 (2020/N) kohta – Ümberkorraldusabi Corsairile (ELT C 41, 5.2.2021, lk 8), põhjendused 5, 34, põhjenduse 88 punkt b ja põhjendus 93.

- (285) Lissaboni lennujaama struktuurilise kohustuse põhieesmärk on tagada, et TAP Air Portugal kannaks konkurendile üle teenindusbaasi loomiseks või laiendamiseks vajalikud teenindusajad (õigused) ülekoormatud lennujaamas, kus TAP Air Portugalil on märkimisväärne turupositsioon (Lissaboni lennujaam), ja luua tingimused tõhusa konkurentsi pikaajaliseks säilitamiseks selles lennujaamas ⁽⁷⁷⁾. Nagu allpool täpsemalt kirjeldatud, leiab komisjon, et selline eesmärk on saavutatud, kuna struktuurne kohustus hõlmab i) märkimisväärset teenindusaegade kogust (st kuni 18 igapäevast teenindusaega), samas kui sellist teenindusaegade kogust ei ole tavaliselt Lissaboni lennujaama sisenemiseks või seal laienemiseks saadaaval, eelkõige päeva tipptundidel või tippnädalatel, ⁽⁷⁸⁾ ning ii) piisavad tingimused teenindusaegade ülekandmiseks parandusmeetme kasutajale (st tasuta ja tingimusteta üleandmine).
- (286) Vastavalt seletuskirjale, mis on lisatud ettepanekule võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus Euroopa Liidu lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiseeskirjade kohta, ⁽⁷⁹⁾ peab „[k]indlaksmääratud lennujaama tulev tugev konkurent [...] koostama endale tugeva teenindusaegade varu, et suuta kõnealuses lennujaamas domineeriva lennuettevõtjaga (tavaliselt „riiklik“ lennuettevõtja) tegelikult konkureerida“.
- (287) Juurdepääsu puudumine teenindusaegadele on Euroopa kõige aktiivsematesse lennujaamadesse sisenemise või seal laienemise oluline takistus ⁽⁸⁰⁾. Teenindusaegade määru kohaselt on teenindusajad lennuettevõtjate tegevuse jaoks olulised, kuna ainult teenindusaegu omavatel lennuettevõtjatel on õigus saada juurdepääs lennujaama taristuteenustele, mida osutavad koordineeritud lennujaamade haldajad, ja järelikult teenindada nendesse lennujaamadesse suunduvaid või sealt väljuvaid lennuliine. Teenindusaegade määru kohaselt saab teenindusaegu lennuettevõtjate vahel vahetada või üle kanda ainult teatud kindlatel tingimustel, kui teenindusaegade koordinaatorilt on teenindusaegade määru alusel saadud sõnaselge kinnitus.
- (288) Kohustus, mis seisneb teenindusaegade ülekandmises Lissaboni lennujaamas, kõrvaldab seega TAP Air Portugal konkurentide sellesse väga ülekoormatud lennujaama sisenemise ja seal laienemise peamise tõkke. Portugali teenindusaegade koordinaatorilt (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) kogutud andmed näitavad, et Lissaboni lennujaama teenindusaegade taotlused ületavad saadaolevat veomahtu ⁽⁸¹⁾ ja et tegevuse oluliseks laiendamiseks Lissaboni lennujaamas vajalikke täiendavate teenindusaegade taotlusi ei saa rahuldada teenindusaegade jaotamise tavapärase üldmenetluse raames, kuna kasutamata teenindusaegade kogum on ebapiisav ja teenindusaegade varu on kyllustatud, mistõttu on tugeva konkurenti esilekerkimine ebatõenäoline.
- (289) Komisjon leiab, et kohustus, mille kohaselt TAP Air Portugal kannab üle teenindusaegu ülekoormatud lennujaamas, kus tal on märkimisväärne turupositsioon, et võimaldada konkurentidel baasi rajada või laiendada, on konkurentsimoonutuste minimeerimiseks kõige tõhusam konkurentsimeede. Võttes lisaks arvesse näiteks lennundussektori kriisi, mille tulemusel võib kogu kohustuste täitmise perioodi jooksul muutuda turul soodsatel tingimustel kättesaadavaks ülekantud teenindusaegade kasutamiseks vajalik muu vara (nt õhusõidukid), ei mõjuta teenindusaegadele keskendumine TAP Air Portugal pakutava paketi raames tema elujõulisust ja konkurentsivõimet ⁽⁸²⁾.
- (290) Lisaks, võttes arvesse asjaolu, et konkureeriva lennuettevõtja baasi rajamine või laiendamine toob kaasa struktuuri muutused Lissaboni lennujaama konkurentsimaastikul, tõdeb komisjon, et Portugali esitatud kohustus on struktuuriline.

⁽⁷⁷⁾ Komisjon märgib, et Lissaboni lennujaamas napib lennukite parkimiskohti, mille tõttu on kehtestatud kohalik eeskiri (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). 1. detsembril 2021 kinnitasid Portugali ametiasutused, et Lissaboni lennujaama haldaja on neid teavitanud, et parandusmeetme kasutaja saab juurdepääsu lennujaama taristule (sealhulgas parklatele).

⁽⁷⁸⁾ NAV Portugal sõnul näiteks [...].

⁽⁷⁹⁾ COM(2011) 827 final, 1. detsember 2011.

⁽⁸⁰⁾ Vt nt juhtum SA.57153 – *Saksamaa – COVID-19 – Abi Lufthansale*, põhjendus 224.

⁽⁸¹⁾ Näiteks NAV Portugal andmetel taotlesid kõik Lissaboni lennujaamas tegutsevad lennuettevõtjad IATA 2020. aasta suvehooajaks 167 264 teenindusaega, hooaja alguses eraldati aga 121 331 teenindusaega.

⁽⁸²⁾ Ühinemise ja monopolidevastase uurimise juhtumites on komisjon oma otsustuspraktikas aktsepteerinud muid kohustusi (nt proportsionaalsed erilepingud või juurdepääs püsikliendiprogrammidele), mille eesmärk on kõrvaldada teatavad tõkked konkreetsete lennuliinide käitama hakkamisel või neile laienemisel, näiteks juurdepääsu puudumine ümberistumiskohta viivatele lendudele või ärireisijatele (sageli püsikliendiprogrammide liikmed). Käesoleval juhul seisneb asjaomane takistus selles, et puudub juurdepääs lennujaama ülekoormatud taristule, mida saab tulemuslikult parandada ainult teenindusaegade ülekandmisega.

- (291) Eespool öeldut arvesse võttes järeldeb komisjon, et kohustus, mis seisneb teenindusaegade ülekandmises, on sobiv meede konkurentsimoonutuste minimeerimiseks, kuna see võimaldab struktuurset konkurentsi TAP Air Portugaliga reisijate lennutransporditeenuste osutamisel Lissaboni lennujaama ja lennujaamast, kus TAP Air Portugalil on oluline turupositsioon.
- (292) Lisaks leiab komisjon, et 18 teenindusaega päevas on piisav, et parandusmeetme kasutaja saaks oma tegevuse Lissaboni lennujaamas elujõuliselt sisse seada või seda laiendada, näiteks kasutades lennujaama kolme lennuki baasina ja tehes iga lennukiga kolm edasi-tagasi lendu päevas⁽⁸³⁾. Kui parandusmeetme kasutaja on kauglennuettevõtja, võimaldaksid 18 teenindusaega päevas kasutada lennujaama suurema arvu õhusõidukite baasina või saada ümberistumiskohta viivate lendude teenindamiseks vajalikke teenindusaegu. Kuna teenindusajad ei ole seotud ühegi kindla lennuliiniga, saavad lennuettevõtjad neid kasutada oma äriplaani kohaselt (st igal enda valitud lennuliinil). See võimaldab parandusmeetmete kasutajal saavutada mastaabi- ja mitmekülsussäästu ning konkureerida TAP Air Portugaliga tulemuslikumalt. Selle kohta märgib komisjon, et kui emb-kumb TAP Air Portugali kahest konkurendist, kellel on Lissaboni lennujaamas suurim lennukipark (st Ryanair ja easyJet), lisab kolm lennukit, suurendaks juba see nende lennukiparki enam kui 40 %, mis tooks kaasa märkimisväärse täiendava tegeliku konkurentsi Lissaboni lennujaamas.
- (293) Seetõttu järeldeb komisjon, et struktuurse kohustuse raames ülekantava teenindusaegade paketi suurus on asjakohane ja tõhus, et tugevdada konkurentsi Lissaboni lennujaamas, käivitades uue konkurendi tõhusa sisenemise või juba baasi omava tegutseva konkurendi laienemise.
- (294) Kõigele lisaks leiab komisjon, et teenindusaegade ülekandmine TAP Air Portugalilt parandusmeetme kasutajale teenindusaegade määruse artikli 8b alusel, nagu on sätestatud Portugali esitatud kohustuses, on nii õiguslikult kui ka tegevuslikult asjakohane.
- (295) Teenindusaegade määruse artikkel 8b lubab õiguspäraselt teatavates olukordades teenindusaegu üle kanda ilma rahalise hüvitiseta teenindusaegade algsele omanikule. Need olukorrad hõlmavad teenindusaegu, mis on üle kantud asjaomase liikmesriigi poolt lõplikus riigiabiotsuses pakutud kohustuste raames. Sellisel juhul võib teenindusaegade ülekandmist pidada liidu õiguse kohaseks nõudeks. Selle lennuettevõtja seisukohast, kes on kohustatud teenindusaegu üle kandma või kellele antakse juhised selle kohta, kuidas neid kasutada, on liikmesriigi võetud kohustusel või talle seatud tingimusel tegelikult liikmesriigi jaoks sunnijõud, kuna lennuettevõtja võib saada siseturuga kokkusobivat riigiabi ainult selle kohustuse või tingimuse täitmise korral⁽⁸⁴⁾.
- (296) Tegevuse seisukohalt kantaks teenindusajad üle tasuta ja tingimusteta, võimaldades parandusmeetme kasutajal valida teenindusajad, mis sobivad kõige paremini tema uue või laiendatud tegevusega Lissaboni lennujaamas, ning kasutada ülekantud teenindusaegu paindlikult mis tahes lennuliinil, mis väljub Lissaboni lennujaamast või suundub sinna. Seega võimaldab teenindusaegade ülekandmine ilma ühegi kasutustingimusega parandusmeetme kasutajal i) jaotada ülekantud teenindusaegu oma ärimudeli kohaselt, tagades seega kestlikuma kasvu; ii) jaotada teenindusaegu nii, et see suurendab tihedus- ja mastaabisäästu, ning iii) kohaneda nõudluse muutumisega, kui teenused algselt kavandatud lennuliinidel ei ole enam kasumlikud, mis on hädavajalik ajal, mil nõudlus reisijate lennutranspordi teenuste järele on väga muutlik.

⁽⁸³⁾ Lissaboni 2019. aasta augustikuu esmaspäevase teenindusaegade profiili põhjal, mida kasutasid 2019. aastal Ryanairi ja easyJeti üheksa Lissaboni lennujaama baasina kasutatavat lennukit, hindab Portugal, et baasi iga õhusõiduk kasutab päevas keskmiselt 5,55 teenindusaega. TAPi Lissaboni baasi lennukid kasutaksid keskmiselt oluliselt vähem teenindusaegu päevas.

⁽⁸⁴⁾ Kuigi teenindusaegade määruse artiklis 8b riigiabi eeskirju otsesõnu ei nimetata, nagu seda tehakse ühinemis- või monopolivastaste eeskirjade puhul, võib artiklit 8b mõista nii, et see hõlmab riigiabi eeskirju. Artikkel 8b hõlmab liidu õiguse alusel kehtestatud teenindusaegade piiramist või nende kõrvaldamist (esimene lause) ning neid samme, mis tulenevad liikmesriigi konkurentsioiguse, ELi toimimise lepingu artiklite 101 ja 102 ning ühinemismääruse kohaldamisest (teine lause), kuid ei piirdu nende juhtumitega, nagu on näidatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 793/2004 (millega muudetakse nõukogu määrust (EMÜ) nr 95/93 ühenduse lennujaamades teenindusaegade jaotamise ühiste eeskirjade kohta) artikli 8b teises lauses ja põhjenduses 17 („Kahtluste vältimiseks tuleks sätestada, et käesoleva määruse sätete kohaldamine ei piira asutamislepingu konkurentsieeskirju, eelkõige selle artikleid 81 ja 82 ning nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrust (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumise üle“). Riigiabi eeskirjad on sätestatud asutamislepingu konkurentsi käsitlevas peatükis ning arvamus, et teenindusaegade ülekandmine võib kuuluda selle sätte kohaldamisalasse, kui see tuleneb ametiasutuste nõuetest, mis on sätestatud riigiabi otsuses, on kooskõlas artikli 8b esimese lause sõnasõnalise tõlgendusega ja sätte üldise teleoloogilise tõlgendusega (koostoimes põhjendusega 17).

- (297) Komisjon tõdeb, et parandusmeetme kasutaja teenindusaegade valikut võivad piirata kaks kaitsemeetet, mille eesmärk on kaitsta TAP Air Portugali sõlmennujaama tegevust Lissaboni lennujaamas, nimelt: i) enne kella 8:00 kohaliku aja järgi, hommikul ja enne kella 20.00 kohaliku aja järgi ülekantavate teenindusaegade arvu ülempiir ning ii) 20- või 60-minutiline ajavahemik, millesse TAP Air Portugali ülekantavad teenindusajad peavad mahtuma (vt põhjendused 84–85). Komisjon leiab siiski, et need kaitsemeetmed ei piira oluliselt parandusmeetme kasutaja võimalust pääseda juurde sobivatele teenindusaegadele ja konkureerida tõhusalt TAP Air Portugaliga, kasutades parandusmeetmena ülekantud teenindusaegu. Mis puudutab teenindusaegade arvu ülempiiri ajavahemiku kohta päevas, on komisjon kasutanud Portugali esitatud andmeid, et kontrollida, kas ülempiirid on kooskõlas lennujaama baasina kasutatavate õhusõidukite tavaliste edasi-tagasi lendudega, või kui ei ole, et neid siis ei kohaldata. Näiteks enne kella 20.00 kohaliku aja järgi ülekantavate teenindusaegade ülempiiri ei kohaldata lennujaamas baseeruvate õhusõidukite suhtes, mis kasutavad teenindusaegu pikamaalendude jaoks, et võtta arvesse Lissabonist pärastlõunal välja lendavate ja öösel lendavate lennuettevõtjate teenindusaegade taotlusi. Seoses ajavahemikuga sisaldab kohustus sätet, mis tagab, et TAP Air Portugal ei saa kasutada oma kaalutlusõigust, et kahjustada parandusmeetme kasutaja tõhusat tegevust ⁽⁸⁵⁾.
- (298) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon, et 18 teenindusaja paketi ülekandmine vastab võõrandatud äripaketi elujõulisuse ja atraktiivsuse ning tõhusa konkurentsi struktuurilise tugevdamise tingimustele Lissaboni lennujaamas.

Lissaboni lennujaama teenindusaegade ülekandmise kohustuse kestus

- (299) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 78 kohaselt peaks võõrandamine konkurentsimoonutuste piiramiseks toimuma ilma põhjendamatu viivitusega, võttes arvesse võõrandatava vara liiki ja mis tahes takistusi ning igal juhul ümberkorralduskava kehtivuse jooksul.
- (300) Portugali esitatud kohustuse raames nähakse ette, et teenindusaegu pakutakse potentsiaalsetele parandusmeetme kasutajatele kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni, mis tähendab niipea, kui komisjon kiidab parandusmeetmete kasutaja heaks, või kuni 2025. aasta lõpuni (vt põhjendus 27), olenevalt sellest, kumb on varasem. Lisaks avaldatakse vastav konkursikutse igaks IATA hooajaks piisavalt varakult enne teenindusaegade üldise jaotamismenetluse algust, kuni parandusmeetme kasutaja on heaks kiidetud. Teisisõnu avaldatakse konkursikutse enne igat IATA hooaega, alustades IATA 2022./2023. aasta talvehooajast ⁽⁸⁶⁾ kuni 2025. aastani, välja arvatud juhul, kui TAP Air Portugal kannab teenindusajad komisjoni poolt heaks kiidetud parandusmeetme kasutajale üle enne seda aegumiskuupäeva.
- (301) Komisjon leiab, et NAV Portugali esitatud andmed lennuettevõtjate Lissaboni lennujaamas teenindusaegade saamise taotluste kohta viitavad jõuliselt sellele, et hoolimata ebasoodsatest turutingimustest oleksid konkurendid valmis lisama teenindusaegu ja alustama tegevust Lissaboni lennujaama või seal laienema. Seepärast peab komisjon tõenäoliseks, et teenindusajad kantakse parandusmeetme kasutajale üle enne ümberkorraldusperioodi lõppu. Igal juhul peaks see ajavahemik olema piisavalt pikk, et reisijate lennutranspordi sektor taastuks COVID-19 kriisist ja et reisilennuliiklus taastuks kriisieelsele tasemele.
- (302) Kõike eespool esitatut arvesse võttes järeldeb komisjon, et kohustuse kestus on piisav.

Lissaboni lennujaamas parandusmeetmena ülekantavate teenindusaegade kasutaja kõlblikuskriteeriumid

- (303) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 80 kohaselt peaks võõrandatava äriühingu ostja selleks, et olla sobiv, tagama, et võõrandatud äriühing suudab pikaajaliselt tõhusalt konkureerida.
- (304) Vastavalt Portugali esitatud kohustusele peab võimalik parandusmeetme kasutaja teenindusaegade omandamise õiguse saamiseks
- a) olema ELi/EMP liikmesriigi väljastatud kehtivat tegevusluba omav lennuettevõtja;

⁽⁸⁵⁾ „Saabuvate ja väljuvate lendude teenindusajad peavad olema sellised, et need jätavad parandusmeetme kasutajale nii palju kui võimalik mõistliku tagasilennu valmistumise aja, võttes arvesse parandusmeetme võimaliku abikõlbliku kasutaja ärimudelit ja õhusõiduki kasutamise piiranguid.“

⁽⁸⁶⁾ IATA 2022./2023. aasta talvehooaeg on esimene IATA hooaeg, mille üldine teenindusaegade jaotamismenetlus ei ole käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevaks alanud.

- b) olema sõltumatu ja mitteseotud TAP Air Portugaliga;
- c) olema vaba tema suhtes kohaldatavatest konkurentsimeetmetest, kui ta on saanud COVID-19 rekapitalizeerimise rahastamisvahendist rohkem kui 250 miljonit eurot ⁽⁸⁷⁾;
- d) võtma kohustuse kaitada Lissaboni lennujaama baasina kasutavaid ja parandusmeetmena antud teenindusaegadel lendavaid õhusõidukeid kuni ümberkorralduskava lõpuni. Võimalikud parandusmeetme kasutajad märgivad oma ettepanekutes nende Lissaboni lennujaamas baseeruvate õhusõidukite arvu, mis kasutavad parandusmeetmena ülekantavaid teenindusaegu. Selleks peab võimalik parandusmeetme kasutaja võtma kohustuse järgida kohaldatavaid ELi ja siseriiklikke tööõiguse alaseid õigusakte, mida ELi kohtud on tõlgendanud asjakohasena (vt nt Nogueira, liidetud kohtuasjad C-168/16 ja C-169/16).
- (305) Lennutegevusloaga seotud kõlblikuskriteerium on vajalik, tagamaks et parandusmeetme kasutaja saab piiranguteta korraldada siseriiklikke ja ELi-/EMP-siseseid lende, tagades sellega ühendused Lissaboni lennujaamas, mis on komisjoni peamine hindamiskriteerium.
- (306) Sõltumatuse ja seoste puudumisega seotud kõlblikuskriteerium on vajalik tagamaks, et parandusmeetme kasutaja konkureerib tõhusalt TAP Air Portugaliga.
- (307) Konkurentsimeetmetega hõlmatud suure rekapitalizeerimisabi saajate suhtes kohaldatav kõrvalejätmise kriteerium on vajalik, vältimaks seda, et ettevõtjad, kelle suhtes on kohaldatud võrdsete tingimuste taastamiseks lisameetmeid, nagu on osutatud ajutise raamistiku punktis 72, saaksid sarnaste struktuurimeetmete kaudu konkurentsieelse, eesmärgiga piirata konkurentsimoontusi ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Mis puudutab baasiga seotud viimast kõlblikuskriteeriumi, on see vajalik, et võimaldada tõhusat konkurentsi, tagades seega nende kohustuste tulemuslikkuse. Lisaks toetab see elujõulise konkurenti tulekut Lissaboni lennujaama või tema laienemist ning seab TAP Air Portugal konkurentsiohtu lennujaama suunduvatel või lennujaamast väljuvatel liinidel.
- (309) Komisjon märgib, et baasiga seotud kõlblikuskriteeriumit täiendavad kaks kohustuse sätet, mille eesmärk on maksimeerida parandusmeetmena ülekantud teenindusaegu kasutavate Lissaboni lennujaamas baseeruvate õhusõidukite arvu. Esimene säte seisneb selles, et kohaliku aja järgi enne kella 8.00 ülekantavate teenindusaegade arv, mis on äriliselt väga väärtuslikud, seotakse lennujaama baasina kasutavate õhusõidukite arvuga. Teine säte hõlmab järjestamiskriteeriume, millega motiveeritakse parandusmeetme kasutajaid kasutama parandusmeetmena ülekantud teenindusaegadel lendavate lennukite baasina Lissaboni lennujaama. Konkureerivate ettepanekute korral eelistab komisjon kahanevas järjekorras neid ettepanekuid, mille on esitanud võimalikud parandusmeetme kasutajad, kes eelkõige i) tagavad suurima istekohtade arvu parandusmeetmeid kasutavates Lissaboni lennujaamas baseeruvates õhusõidukites alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni ning ii) teenindavad suurimat arvu sihtkohti otselendudega, mida tehakse baasi lennukitega, kasutades parandusmeetmena antud teenindusaegu alates tegevuse algusest kuni ümberkorralduskava lõpuni (otseühendused, sagedust arvesse võtmata).
- (310) Kõike eespool esitatut silmas pidades järeldeb komisjon, et võimalike parandusmeetme kasutajate kõlblikuskriteeriumid on asjakohased, kuna need i) võimaldavad piisaval arvul lennuettevõtjatel, kes võivad saadaolevatest teenindusaegadest huvitatud olla, osaleda projektikonkursil ja ii) tagavad teenindusaegadele juurdepääsu proportsionaalsed nõuded, hõlbustades sellega tõhusa konkurentsi säilitamiseks võetavate meetmete rakendamist.

Lissaboni lennujaamas teenindusaegade ülekandmise mõju TAP Air Portugal elujõulisuse taastamise väljavaadetele

- (311) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 92 kohaselt ei tohiks konkurentsimoontusi piiravate meetmetega ohustada abisaaja väljavaateid elujõulisuse taastamiseks, mis võib juhtuda, kui meede on väga kulukas, või asjaomase liikmesriigi poolt nõuetekohaselt põhjendatud erandjuhtudel, vähendaks abisaaja tegevust sellisel määral, et selle elujõulisuse taastamine oleks ohustatud, samuti ei tohiks meetmed mõjutada tarbijaid ega konkurentsi.

⁽⁸⁷⁾ Selle kriteeriumi kohaselt ei ole kõlblikud need võimalikud parandusmeetme kasutajad, kes vastavad kumulatiivselt kahele järgmisele tingimusele: i) nad on saanud COVID-19 rekapitalizeerimismeetme raames üle 250 miljoni euro ja ii) nende suhtes kohaldatakse lisameetmeid tõhusa konkurentsi säilitamiseks asjaomastel turgudel, kus neil on märkimisväärne turujõud ajutise raamistiku punkti 72 tähenduses.

⁽⁸⁸⁾ Kuna nende võimalike parandusmeetme kasutajate arv, kelle suhtes kohaldatakse ajutise raamistiku alusel konkurentsimeetmeid, on eeldatavasti väike, ei vähenda see kõrvalejätmise kriteerium Lissaboni lennujaamas teenindusaegade ülekandmise kohustuse tõhusust.

- (312) Seda tausta arvestades on komisjon hinnanud, mil määral 18 igapäevase teenindusaja ülekandmine Lissaboni lennujaamas i) vähendaks TAP Air Portugali tegevust, võttes arvesse tema ärimudelit lennujaamas, ning ii) mõjutaks TAP Air Portugali elujõulisuse taastumist ümberkorraldusperioodi lõpus (2025).
- (313) Mis puudutab 18 igapäevase teenindusaja ülekandmise mõju, märgib komisjon, et Portugali esitatud kohustus on välja töötatud, võttes arvesse TAP Air Portugali Atlandi-üleste kauglendude strateegilist ja sõlmlennujaama mudelit. Eelkõige hõlmab kohustus kahte meetet, millega välditakse ülekantavate teenindusaegade koondumist nendele tundidele, mis on Lissaboni sõlmlennujaama jaoks üliolulised (peamiselt hommikutunnid), kuid mis ei ole kriitilise tähtsusega sõlmlennujaamavälise tegevuse jaoks. Esimene meede seisneb päeva kolmel perioodil ülekantavate teenindusaegade arvu piiramises. Täpsemalt öeldes ei ole TAP Air Portugal kohustatud üle kandma i) rohkem kui ühe teenindusaja enne kella 8.00 (kohaliku aja järgi) parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaam, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse; ii) üle poole kõigist parandusmeetmena antavatest teenindusaegadest enne kella 12.00 (kohaliku aja järgi) ning iii) rohkem teenindusaegu enne kella 20.00 (kohaliku aja järgi) kui parandusmeetme teenindusaegade koguarv miinus üks teenindusaeg parandusmeetme kasutaja iga õhusõiduki kohta, mille baas on Lissaboni lennujaamas, kus parandusmeetmena antavaid teenindusaegu kasutatakse lühilendude jaoks. Teine meede seisneb selles, et TAP Air Portugalile antakse teatav paindlikkus, mis puudutab ülekantavate teenindusaegade täpseid aegu, tingimusel et taotletud aegade kohandamine ei mõjuta negatiivselt parandusmeetme kasutaja kavandatud tegevust ja seega ka võetud kohustuse loodud konkurentsi tõhusust. Täpsemalt öeldes kannab TAP Air Portugal üle parandusmeetme kasutaja taotletud teenindusaegadele vastava teenindusaja täpsusega ± 20 minutit lühilendude puhul ja ± 60 minutit pikamaalendude puhul, välja arvatud juhul, kui TAP Air Portugalil ei ole vastavas ajaaknas teenindusaegu. Lisaks neile kahele erimeetmele märgib komisjon, et võimalikke parandusmeetme kasutajaid motiveeritakse kasutama parandusmeetmena antud teenindusaegu baaslennujaama tegevuses, mis vähendab veelgi ohtu, et teenindusaegade taotluste arv koondub piiratud arvule hommikutundidele.
- (314) Seetõttu sisaldab Portugali pakutud kohustus sätteid, mis vähendavad kasulikult riski, et teenindusaegade ülekandmine kahjustaks TAP Air Portugali liinivõrku ja panust Lissaboni sõlmlennujaama ühendustesse, piiramata põhjendamatult parandusmeetme kasutaja tegevust.
- (315) Mis puudutab 18 igapäevase teenindusaja ülekandmise finantsmõju, on komisjon hinnanud, kas TAP Air Portugali pikaajaline elujõulisus taastuks pärast ümberkorraldamist, nagu on määratletud päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 52, ⁽⁸⁹⁾ pessimistliku stsenaariumi korral, milles TAP Air Portugali tegevus pärast teenindusaegade ülekandmist väheneks struktuurset võrreldes teatatud ümberkorralduskavaga. Selleks kasutas komisjon Portugali poolt tundlikkusanalüüsi raames esitatud 2025. aasta finantsprognoose, mida on kohandatud, et võtta arvesse tulude, ⁽⁹⁰⁾ ärikasumi ja netotulu hinnangulist vähenemist, mis tuleneb 18 teenindusaja ülekandmisest.
- (316) Komisjon on rakendanud elujõulisuse taastumise standardteste, mis põhinevad kasutatud kapitali tulususe, omakapitali tulususe, võlgade ja krediitdivõimelisuse näitajatel. Selle põhjal ja nagu on kirjeldatud allpool tabelis 3, leidis komisjon, et ümberkorraldusperioodi lõpus TAP Air Portugal:
- tagab kasutatud kapitali tulususe, mis ületab veidi lisakapitali kaasamise ja võla (alternatiiv)kulu (1. test);
 - tagab aktsionäride omakapitali piisava tulususe, mis ületab veidi lisakapitali kaasamise (alternatiiv)kulu (2. test);
 - on taastanud oma (positiivse) omakapitali ja saavutanud palju parema võlapositsiooni kui raskustes oleva ettevõtja praegune positsioon (3. test) ning
 - saavutab krediitdivõimelisuse suhtarvu, mis võimaldab juurdepääsu kapitaliturgudele ilma riigiabita (tagatis) (4. test).

⁽⁸⁹⁾ Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 52 kohaselt saavutatakse pikaajaline elujõulisus, kui abisaaja on võimeline tagama omakapitali piisava tulususe ja suudab turul omal jõul konkureerida.

⁽⁹⁰⁾ Teenindusaegade ülekandmisest tulenev tulude vähenemine vastab tulude puudujäägile teenindusaegade ülekandmiseta võrreldes väiksema arvu lühilendude teenindamisel. Kuna TAP Air Portugali korraldatavad lühilennud toovad reisijaid ka tema ülemaailmsesse liinivõrku, hõlmab tulude vähenemine nii lühilendudel veetud reisijatele saadava otsetulu vähenemist kui ka lühilendudel pikamaalendudele ümberistuvatelt reisijatelt saadavate tulude kaotust.

Tabel 3

18 teenindusaja ülekandmise mõju TAP Air Portugali elujõulisuse taastumisele

2025	Ümberkorralduskava Teenindusaegu üle ei kanta	Tundlikkusanalüüs Üle kantakse 18 teenindusaega
Elujõulisuse 1. test: ROCE > WACC 7,5–8 %; 2. test: ROE > kapitali hind 10,5–11 %		
ROCE $(= (1-21\%) \cdot \text{EBIT}/\text{CE})$	[...]	[...]
ROE $(= \text{netotulu}/\text{omakapital})$	[...]	[...]
Võlad ja krediitdivõimelisus: 3. test: raskustes olev ettevõtja, kui EBITDA/intress < 1 ja võlg/omakapital > 7,5; 4. test: võlg/EBITDA < 3–3,5		
Netovõlg/omakapital	[...]	[...]
EBITDA/intressikulu	[...]	[...]
Netovõlg/EBITDA	[...]	[...]

- (317) Komisjon on kontrollinud ka seda, et pessimistlikumate stsenaariumide (tundlikkuse) korral ei vajaks TAP Air Portugal täiendavat abi (nt netotulu on endiselt positiivne ja finantsturgudele juurdepääsu suutlikkus endiselt tõendatud).
- (318) Eespool öeldut silmas pidades leiab komisjon ühest küljest, et kohustus kanda üle 18 teenindusaega Lissaboni lennujaamas ei ohusta TAP Air Portugali elujõulisuse taastumist.
- (319) Teisest küljest tunnistab komisjon, et TAP Air Portugal tegutses ümberkorraldusperioodi lõpus positiivse, kuid suhteliselt väikese marginaaliga (2025. aastal ligikaudu [...] %). Lisaks oleks tema võla tase, mõõdetuna omakapitali baasi alusel, [...]. Peale selle, kuigi tundlikkusanalüüs põhineb pingelistel turutingimustel, nagu kütusehinna tõus ja inflatsioon, ei näe see ette selliste ettenägematute järskude nõudlusšokkide mõju TAP elujõulisusele nagu pandeemiatest tulenevad šokid. Arvestades, et TAP Air Portugali tegevuse vähendamine lisaks ümberkorraldamise raames tehtavale vähendusele mõjutaks ebaproportsionaalselt TAP Air Portugali netotulu, võib enam kui 18 teenindusaja ülekandmine seada kahtluse alla tema elujõulisuse taastumise kõige ebasoodsamas turuolukorras.

Järeldus Lissaboni lennujaamas teenindusaegade ülekandmise kohustuse kohta

- (320) Võttes arvesse kõike eespool nimetatut, järeldab komisjon, et Portugali pakutud kohustus piirata konkurentsimoonutusi Lissaboni lennujaamas, kus TAP Air Portugalil on pärast ümberkorraldamist oluline turupositsioon, on päästmis- ja ümberkorraldusabi suunistega kooskõlas ja seda täidetakse suunistes sätestatud vastuvõetavustingimusedena.

iv) Hinnang omandamiskeelu ja reklaamikeelu kohta

- (321) Seoses käitumuslike meetmetega kohustub Portugal järgima päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 84 sätestatud meetmeid, nimelt: i) mis tahes äriühingu aktsiate omandamise keeld, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik abisaaja pikaajalise elujõulisuse tagamiseks ja kui komisjon annab selleks nõusoleku, ning ii) oma tooteid ja teenuseid turundades tuleb hoiduda riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelisena (põhjendus 98). Kooskõlas päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktiga 83 tagavad need meetmed, et „abi kasutatakse ainult pikaajalise elujõulisuse taastamiseks ning seda ei kuritarvitata tõsiste ja püsivate turu struktuuri moonutuste pikendamiseks või abisaaja kaitsmiseks eluterve konkurentsi eest“.
- (322) Seetõttu leiab komisjon, et konkurentsimeetmed on ümberkorraldusabi negatiivse mõju vähendamiseks asjakohased.

6.4.2.7. Läbipaistvus

- (323) Päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punkti 38 alapunkti g kohaselt peab liikmesriikidel, komisjonil, ettevõtjatel ja avalikkusel olema hea juurdepääs kõigile asjaomastele õigusaktidele ja nende alusel antavat abi käsitlevale teabele. See tähendab, et Portugal peab järgima päästmis- ja ümberkorraldusabi suuniste punktis 96 sätestatud läbipaistvussätteid. Komisjon märgib, et Portugal teeb asjakohase teabe kättesaadavaks järgmisel veebisaidil:

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

6.5. Järeldus siseturuga kokkusobivuse kohta

- (324) Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾ artikli 9 lõike 6 kohaselt tehakse ametliku uurimismenetluse lõpetamise otsused niipea, kui on kõrvaldatud kahtlused teatatud meetme siseturuga kokkusobivuse kohta.
- (325) Eespool öeldu põhjal teeb komisjon järelduse, et kuigi menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused on kõrvaldatud, on ümberkorraldusabi negatiivne mõju lennutranspordisektorile piiratud, arvestades eelkõige konkurentsimoontonutusi piiravaid meetmeid, mille rakendamise peaks tagama Portugal. Seega kaalub ümberkorraldusabi positiivne mõju, mis tekib Portugali ühendatust tagava lennutranspordiga seotud majandustegevuse arengule ja sellest kasu saavale seotud tegevusele turismisektoris, tingimusel et Portugal tagab ümberkorralduskava elluviimise, üles ülejäänud negatiivsed mõjud konkurentsile ja kaubandusele, mis ei saa seega sellisel määral kahju, et see oleks vastuolus ühiste huvidega. Seetõttu tuleks abi kokkusobivuse tingimusena sätestada Portugali võetud kohustuste täitmine.
- (326) Seetõttu järeldab komisjon oma üldhinnangus, et ümberkorraldusabi on kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktiga c, kuna see hõlbustab lennutranspordi ja sellega seotud tegevuste arengut ega moonuta konkurentsi määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega.
- (327) Lisaks peab komisjon vajalikuks, et Portugal esitaks iga kuue kuu järel kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni korrapäraseid aruandeid ümberkorralduskava rakendamise kohta. Nendes aruannetes täpsustatakse eelkõige Portugali võetud rahastamiskohustuse ja abisaaja omapanuse maksekuupäevi, TAP Air Portugali lennukiparki kuuluvate õhusõidukite ja veomahtude muutusi ning kõiki kõrvalekaldeid lennuettevõtja ümberkorralduskavas sätestatud finants- või tegevustrajektooridest, mis puudutab tulusid, ümberkorraldusmeetmetest tulenevate kulude piiramist ja kulude vähendamist ja sissetulekuid ning Portugali või vajaduse korral abisaaja kavandatud või võetud parandusmeetmeid.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Ümberkorraldusabi, mida Portugali Vabariik kavatseb anda praegu Portugali riigi ainukontrolli all oleva majandusüksuse kasuks, millesse kuuluvad äriühingud Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) ja kõik nende kontrolli all olevad tütarettevõtjad, meetmetena summas 2 550 miljonit eurot, on siseturuga kokkusobiv artiklis 2 sätestatud tingimustel.

Artikkel 2

1. Portugali Vabariik kannab hoolt selle eest, et Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) või nende tütarettevõtjad rakendaksid asjakohaste tähtaegade jooksul täielikult käesolevas otsuses kirjeldatud ümberkorralduskavas sisalduvad meetmed.

⁽⁹¹⁾ Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad ELi toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

2. Portugali Vabariik kannab hoolt selle eest, et Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) või nende tütarettevõtjad rakendaksid ümberkorralduskavas ettenähtud tähtaegade jooksul täielikult käesolevas otsuses kirjeldatud konkurentsimoонutusid piiravad meetmed, nimelt:

- a) osaluse täielik võõrandamine äriühingutes SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. ja Catering de Portugal, S.A.;
- b) Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) lennukipargi suuruse piiramine kuni [90–100] õhusõidukini;
- c) kaheksateistkümne igapäevase teenindusaja pakkumine ülekandmiseks Lissaboni lennujaamas;
- d) mis tahes äriühingu aktsiate omandamisest hoidumine, välja arvatud juhul, kui see on hädavajalik Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A. (TAP Air Portugal) või nende tütarettevõtjate pikaajalise elujõulisuse tagamiseks, ja käesoleval juhul tingimusel, et komisjon kiidab omandamise heaks, ning
- e) hoidumine nende toodete ja teenuste turustamisel riigi toetuse reklaamimisest konkurentsieelena.

3. Portugali Vabariik esitab komisjonile korrapäraseid aruandeid ümberkorralduskava rakendamise kohta iga kuue kuu tagant alates käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäevast kuni ümberkorraldusperioodi lõpuni 31. detsembrini 2025. Nendes aruannetes täpsustatakse eelkõige riigi võetud rahastamiskohustuse ja abisaaja omapanuse tegeliku väljamakse kuupäevi, Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP Air Portugal) liinivõrgu, turupositsiooni, tema lennukiparki kuuluvate õhusõidukite ja veomahtude muutusi ning kõiki kõrvalekaldeid ümberkorralduskavas sätestatud finants- või tegevustrajektooridest, mis puudutab tulusid, kulude piiramist ja kulude vähendamist ning ümberkorraldusmeetmetest saadud sissetulekuid ning Portugali või vajaduse korral abisaaja kavandatud või võetud parandusmeetmeid.

Artikkel 3

Portugali Vabariik peab teavitama komisjoni otsuse täitmiseks võetud meetmetest kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse kättesaamist.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Portugali Vabariigile.

Brüssel, 21. detsember 2021

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Margrethe VESTAGER