

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2022/763**z 21. decembra 2021****o štátnej pomoci č. SA.60165 – 2021/C (ex 2021/N), ktorú Portugalsko plánuje zaviesť v prospech spoločnosti TAP SGPS***[oznámené pod číslom C(2021) 9941]***(Iba anglické znenie je autentické)****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

so zreteľom na rozhodnutie, ktorým sa Komisia rozhodla začať konanie stanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o pomoc SA.60165 (2021/C) ⁽¹⁾,po vyzvaní zainteresovaných strán, aby predložili pripomienky v súlade s uvedenými ustanoveniami ⁽²⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. KONANIE

- (1) Dňa 10. júna 2021 Portugalsko notifikovalo svoje plány poskytnúť štátnu pomoc vo výške 3,2 miliardy EUR ako pomoc na reštrukturalizáciu podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (ďalej len „usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu“) ⁽³⁾ hospodárskej jednotke, ktorá je v súčasnosti pod výlučnou kontrolou portugalského štátu a ktorú tvoria spoločnosť Transportes Aéreos Portugueses SGPS, S.A. (ďalej len „TAP SGPS“) a jej súčasná sesterská spoločnosť Transportes Aéreos Portugueses, S.A., (ďalej len „TAP Air Portugal“) vrátane všetkých ich kontrolovaných dcérskych spoločností (odôvodnenia 8 až 14). Notifikáciou predchádzalo poskytnutie úveru na záchranu spoločnosti TAP SGPS vo výške 1,2 miliardy EUR, proti ktorému Komisia v rozhodnutí z 10. júna 2020 (ďalej len „počiatočné rozhodnutie o pomoci na záchranu“) ⁽⁴⁾ nevzniesla žiadne námietky. Portugalsko zaviedlo a vyplatilo pomoc na záchranu spoločnosti TAP SGPS v júli 2020 a 10. decembra 2020 predložilo plán reštrukturalizácie spoločnosti TAP SGPS. Súčasťou notifikácie bola aktualizovaná verzia plánu reštrukturalizácie a iné sprievodné dokumenty.
- (2) Všeobecný súd 19. mája 2021 zrušil počiatočné rozhodnutie o pomoci na záchranu, ale pozastavil účinnosť tohto zrušenia až do prijatia nového rozhodnutia zo strany Komisie ⁽⁵⁾. Komisia 16. júla 2021 prijala nové rozhodnutie, v ktorom nevzniesla žiadne námietky voči pomoci na záchranu ⁽⁶⁾, v dôsledku čoho bola podaná ďalšia žaloba o neplatnosť ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Komisie C(2021) 5278 final zo 16. júla 2021 vo veci SA.60165 (Ú. v. EÚ C 317, 6.8.2021, s. 13).

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 317, 6.8.2021, s. 13.

⁽³⁾ Oznámenie Komisie – Usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach (Ú. v. EÚ C 249, 31.7.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozhodnutie Komisie z 10. júna 2020 vo veci SA.57369 (2020/N) – COVID-19 – Portugalsko – Pomoc spoločnosti TAP (Ú. v. EÚ C 228, 10.7.2020, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozsudok z 19. mája 2021, Ryanair DAC/Komisia, T-465/20, EU:T:2021:284. Všeobecný súd zistil, že Komisia vo svojom počiatočnom rozhodnutí o pomoci na záchranu neuviedla dôvody v súlade s článkom 296 ZFEÚ, a najmä zabudla uviesť, či spoločnosť TAP SGPS patrí do skupiny v zmysle bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Všeobecný súd nariadil pozastavenie účinnosti zrušenia tohto rozhodnutia na maximálne obdobie dvoch mesiacov od dátumu rozsudku, ak by sa Komisia rozhodla prijať nové rozhodnutie podľa článku 108 ods. 3 ZFEÚ, a na ďalšie primerané obdobie, ak by sa Komisia rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 ZFEÚ.

⁽⁶⁾ Rozhodnutie Komisie zo 16. júla 2021 vo veci SA.57369 – Pomoc na záchranu spoločnosti TAP SGPS (Ú. v. EÚ C 345, 27.8.2021, s. 1).

⁽⁷⁾ Vec T-743/21, Ryanair/Komisia, ktorá je v súčasnosti predmetom konania na Všeobecnom súde.

- (3) Listom zo 16. júla 2021 Komisia oznámila Portugalsku, že sa v súvislosti s pomocou na reštrukturalizáciu rozhodla začať konanie podľa článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie („ZFEÚ“) (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“). Portugalsko predložilo pripomienky k tomuto rozhodnutiu listami z 19. augusta a 27. augusta 2021.
- (4) Rozhodnutie Komisie začať konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽⁸⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili pripomienky do jedného mesiaca od uverejnenia.
- (5) V lehote, ktorá uplynula 6. septembra 2021, bolo Komisii doručených 39 pripomienok od zainteresovaných strán. Komisia ich postúpila Portugalsku, ktoré dostalo možnosť reagovať. Listom z 5. októbra 2021 Portugalsko predložilo pripomienky k pripomienkam zainteresovaných strán.
- (6) Komisia listom z 29. októbra 2021, na ktorý Portugalsko odpovedalo 16. novembra 2021, požiadala o ďalšie informácie o pláne reštrukturalizácie a podpornej pomoci na reštrukturalizáciu a financovanie. Komisia a portugalské orgány usporiadali videokonferencie týkajúce sa opatrení v oblasti hospodárskej súťaže plánovaných v notifikácii a Komisia 25. októbra 2021 takisto požiadala o ďalšie informácie o konkurenčnej štruktúre trhu s osobnou leteckou dopravou na lisabonské letisko a z neho vrátane aktualizovaných informácií o prevádzkových intervaloch leteckých dopravcov pôsobiacich na letisku. Portugalsko odpovedalo 2. a 8. novembra 2021 a ďalšie informácie predložilo 16., 25., 27. a 30. novembra 2021 a napokon 3. decembra 2021.
- (7) Portugalsko výnimočne súhlasilo, že sa vzdá práv vyplývajúcich z článku 342 ZFEÚ spolu s článkom 3 nariadenia č. 1/1958 ⁽⁹⁾ a že toto rozhodnutie sa prijme a notifikuje podľa článku 297 ZFEÚ v angličtine.

2. OPIS POMOCI

2.1. Prijemca: vlastnícka štruktúra a prevádzkové dcérske spoločnosti

- (8) Prijemca pomoci na reštrukturalizáciu je hospodárska jednotka, ktorá je v súčasnosti pod výlučnou kontrolou portugalského štátu (odôvodnenia 11 a 12) a ktorú tvorí spoločnosť TAP SGPS a jej súčasná sesterská spoločnosť TAP Air Portugal vrátane všetkých ich kontrolovaných dcérskych spoločností. Spoločnosť TAP SGPS je holdingová spoločnosť zriadená v roku 2003, zatiaľ čo spoločnosť TAP Air Portugal bola založená v roku 1945 ako hlavná portugalská letecká spoločnosť. Do roku 2017 bola spoločnosť TAP SGPS pod spoločnou kontrolou verejného podniku spravujúceho účasť portugalského štátu Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A., (ďalej len „verejný podnik Parpública“) a dvoch spoločností HPGB SGPS, S.A., ⁽¹⁰⁾ (ďalej len „spoločnosť HPGB“) a DGN Corporation (ďalej len „spoločnosť DGN“), pričom tieto dve spoločnosti pôsobia prostredníctvom konzorcia Atlantic Gateways SGPS, Lda. (ďalej len „konzorcium AGW“) ⁽¹¹⁾. Keď Komisia prijala počiatočné rozhodnutie o pomoci na záchranu, verejný podnik Parpública vlastnil 50 % a konzorcium AGW 45 % akcií spoločnosti TAP SGPS, zatiaľ čo zvyšných 5 % akcií vlastnili zamestnanci spoločnosti TAP SGPS. Táto vlastnícka situácia sa zmenila v súvislosti s vykonávaním prebiehajúceho procesu záchrany a reštrukturalizácie spoločnosti TAP SGPS.
- (9) Keď sa začal proces záchrany a reštrukturalizácie spoločnosti TAP SGPS, spoločnosť TAP Air Portugal bola v úplnom vlastníctve spoločnosti TAP SGPS a bola jej najväčšou dcérskou spoločnosťou, pričom tvorila približne 98 % obratu spoločnosti TAP SGPS. Portugalské orgány vysvetlili, že do júna 2020 sa nezvažovali žiadne zmeny akcionárskej štruktúry spoločnosti TAP SGPS, keďže všetci akcionári prijemcu sa zhodli na nevyhnutnosti pomoci na záchranu v záujme zachovania činnosti spoločnosti TAP Air Portugal a životaschopnosti spoločnosti TAP SGPS z dlhodobého hľadiska.

⁽⁸⁾ Porovnaj poznámku pod čiarou č. 1.

⁽⁹⁾ Nariadenie Rady č. 1 z 15. apríla 1958 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve (Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385).

⁽¹⁰⁾ Spoločnosť HPGB SGPS, S.A., sídli v Lisabone a je súčasťou odvetvia riadenia spoločností a podnikov. Spoločnosť HPGB SGPS, S.A., má v tejto prevádzke [...] zamestnancov. Skupina spoločností HPGB SGPS, S.A., sa skladá z [...] spoločností.

⁽¹¹⁾ Podrobnejšie informácie o spoločnosti HPGB, spoločnosti DGN a konzorciu AGW sa nachádzajú v odôvodneniach 11 až 15 rozhodnutia Komisie zo 16. júla 2021 vo veci SA.57369 uvedeného v poznámke pod čiarou č. 6.

- (10) Portugalské orgány začali zvažovať otázku kontroly spoločnosti TAP SGPS až začiatkom júla 2020, keď rokovania s konzorciom AGW týkajúce sa plnenia zmluvy o úvere na záchranu uviazli na mŕtvom bode. [...]. Portugalské orgány čeliace blížiacemu sa finančnému kolapsu spoločnosti TAP SGPS, ktorý si nevyhnutne vyžadoval poskytnutie pomoci na záchranu, sa rozhodli uzavrieť súkromnú zmluvu s akcionármi konzorcia AGW s cieľom odkúpiť akcie spoločnosti DGN, [...]. [...], portugalské ministerstvo financií [Direcção-Geral do Tesouro e Finanças (ďalej len „ministerstvo DGTF“)] priamo získalo akcie spoločnosti TAP SGPS predstavujúce 22,5 % základného imania spoločnosti TAP SGPS, ktoré predtým vlastnilo konzorcium AGW. V dôsledku toho má portugalský štát v súčasnosti priamo a nepriamo väčšinové postavenie zodpovedajúce 72,5 % základného imania a príslušné hospodárske práva v spoločnosti TAP SGPS (50 % prostredníctvom verejného podniku Parpública a 22,5 % prostredníctvom ministerstva DGTF). Spoločnosť HPGB mala v minulosti podiel v konzorciu AGW, a nie priamo v spoločnosti TAP SGPS, po získaní podielu v konzorciu AGW však v súčasnosti priamo vlastní 22,5 % podiel v spoločnosti TAP SGPS.
- (11) Portugalské orgány potvrdzujú, že podľa akcionárskej zmluvy uzavretej Portugalskou republikou prostredníctvom ministerstva DGTF [...]. [...] ⁽¹²⁾, [...] ⁽¹³⁾. Vďaka kontrole 72,5 % základného imania [...] má portugalský štát výlučnú kontrolu nad spoločnosťou TAP SGPS.
- (12) Od poskytnutia pomoci na záchranu sa zmenil aj podiel spoločnosti TAP SGPS v spoločnosti TAP Air Portugal, keď portugalský štát prostredníctvom ministerstva DGTF prispel k zvýšeniu základného imania spoločnosti TAP Air Portugal sumou 462 miliónov EUR ⁽¹⁴⁾. Od 24. mája 2021 štát prostredníctvom ministerstva DGTF priamo vlastní približne 92 % základného imania spoločnosti TAP Air Portugal. Spoločnosť TAP SGPS v súčasnosti vlastní zvyšných 8 %. Spoločnosť TAP Air Portugal je jediným akcionárom spoločnosti TAP Logistics Solutions, S.A., zriadenej 30. decembra 2019 na prevádzkovanie činností nákladnej dopravy a poštových služieb.
- (13) Spoločnosť TAP SGPS vlastní podiely v týchto spoločnostiach, ktoré pôsobia v oblasti poskytovania služieb súvisiacich s leteckou dopravou v Portugalsku a iných krajinách:
- podiel 100 % v spoločnosti Portugalia Airlines – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A., (ďalej len „spoločnosť Portugalia“),
 - podiel 100 % v spoločnosti U.C.S. – Cuidados Integrados de Saúde, S.A., spoločnosti pôsobiacej v oblasti zdravotníckych služieb, ktorej hlavným klientom je aj spoločnosť TAP Air Portugal,
 - podiel 100 % v spoločnosti TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A., a podiel 99,83 % v spoločnosti Aeropar Participações Lda., ktoré obe pôsobia ako holdingové spoločnosti,
 - podiel 78,72 % v spoločnosti TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A., (ďalej len „spoločnosť M&E Brasil“) pôsobiacej v oblasti údržby pre spoločnosť TAP Air Portugal a pre tretie krajiny,
 - podiel 49 % (43,9 % priamo a 5,1 % prostredníctvom spoločnosti Portugalia) v spoločnosti SpdH – Serviços Portugueses de Handling, S.A., (takisto nazývanej Groundforce Portugal) pôsobiacej v odvetví pozemnej obsluhy na letiskách v Portugalsku, ako aj
 - podiel 51 % v spoločnosti CATERINGPOR – Catering de Portugal, S.A., pôsobiacej v odvetví poskytovania stravovacích služieb pre leteckú dopravu, ktorej hlavným klientom je spoločnosť TAP Air Portugal.
- (14) Bez ohľadu na uvedené zmeny kontroly v priebehu procesu záchrany a reštrukturalizácie na účely tohto rozhodnutia každý odkaz na prijímajúci podnik, ktorý má prospech z pomoci na reštrukturalizáciu, zahŕňa spoločnosť TAP SGPS a všetky jej dcérske spoločnosti v čase začatia procesu jej záchrany a reštrukturalizácie v júni 2020, a to vrátane spoločnosti TAP Air Portugal, ak sa neuvádza inak. Každý odkaz na spoločnosť TAP Air Portugal zahŕňa všetky dcérske podniky spoločnosti TAP SGPS pôsobiace v oblasti leteckej dopravy vrátane spoločnosti Portugalia, ak sa neuvádza inak.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Rozhodnutie Komisie C(2021) 2991 final z 23. apríla 2021 vo veci SA.62304 (2021/N) – Portugalsko – COVID 19: Náhrada škody v prospech spoločnosti TAP Portugal (Ú. v. EÚ C 240, 18.6.2021, s. 1).

2.2. Prijemca: hlavné činnosti v odvetví leteckej dopravy

- (15) Spoločnosť TAP Air Portugal pôsobí v oblasti osobnej a nákladnej leteckej dopravy. Spoločnosť TAP Air Portugal pred svojou reštrukturalizáciou v roku 2019 prevádzkovala lietadlový park pozostávajúci zo 108 lietadiel vrátane lietadiel prevádzkovaných na základe dohôd o prenájme s posádkou a obsluhovala 92 destinácií v 38 krajinách, prepravila viac ako 17 miliónov cestujúcich a prevádzkovala viac ako 130 000 letov. Tieto lety boli v roku 2019 najmä na pravidelných tratiach z letísk, ako sú Lisabon, Porto, Faro a štyri ostrovy na Azorách a Madeire, a takisto do medzinárodných destinácií vrátane [...] letísk v Európe (mimo Portugalska), [...] destinácií v Brazílii ⁽¹⁵⁾, [...] v Afrike ⁽¹⁶⁾ a [...] v Severnej Amerike ⁽¹⁷⁾. Spoločnosť TAP Air Portugal zakladala svoju prevádzku najmä na lisabonskom letisku, ktoré slúžilo ako jej hlavná centrála.
- (16) Portugalsko uviedlo, že spoločnosť TAP Air Portugal je hlavným poskytovateľom dopravnej prepojenosti pre cestujúcich a náklad do Portugalska, z Portugalska a v rámci neho. Spoločnosť TAP Air Portugal bola v roku 2019 jediná letecká spoločnosť prevádzkujúca [...] zo svojich [...] tratí v letnej sezóne a [...] z [...] v zimnej sezóne. Spoločnosť TAP Air Portugal zohráva kľúčovú úlohu najmä v rámci dopravnej prepojenosti Portugalska a krajín s portugalsky hovoriacou diasporou. Spoločnosť TAP Air Portugal sa takisto považuje za pilier portugalského hospodárstva, a to najmä pre svoj príspevok k rozvoju odvetvia cestovného ruchu v Portugalsku.
- (17) Služby osobnej a nákladnej leteckej dopravy do Portugalska poskytujú aj iné letecké spoločnosti, ako napríklad Ryanair ako druhá najväčšia letecká spoločnosť pôsobiaca v Portugalsku, Wizzair a easyJet, letecké spoločnosti skupiny Lufthansa (vrátane Brussels Airlines a Austrian Airlines), Air France-KLM, Finnair a letecké spoločnosti skupiny IAG (najmä Vueling a Iberia).

2.3. Príčiny ťažkostí prijemcu a finančná situácia

- (18) Súčasnú ťažkú situáciu prijemcu spôsobili problémy so platobnou schopnosťou aj s likviditou, ktoré výrazne prehĺbila vážna kríza v oblasti likvidity spôsobená pandémiou COVID-19.
- (19) Po prvé, od roku 2006 do roku 2015 spoločnosť TAP SGPS nadobudla [...] miliónov EUR [...]. Vzhľadom na váhu leteckého podniku v rámci príjmov spoločnosti TAP SGPS, [...].
- (20) Spoločnosti TAP SGPS v posledných rokoch takisto vznikli mimoriadne náklady spôsobené narušeniami, ktoré bránili zvyšovaniu ziskovosti a konkurencieschopnosti. [...] [...] miliónov EUR [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] [...] miliónov EUR [...], spôsobené vysokým počtom meškajúcich a zrušených letov, ako aj veľmi vysokou devízovou expozíciou v dôsledku podnikania v Brazílii a Angole.
- (21) Po druhé, vzhľadom na to, že spoločnosť TAP Air Portugal zarobila približne [...] % príjmov spoločnosti TAP SGPS, výkonnosť tohto leteckého dopravcu mala významný vplyv na celkovú finančnú situáciu jeho materskej spoločnosti. Po privatizácii spoločnosti TAP SGPS v roku 2015 ⁽¹⁹⁾ spoločnosť TAP Air Portugal začala proces transformácie a z operatívneho hľadiska zaznamenávala rast tvoriaci [...] % rastu príjmov do roku 2019. Proces transformácie bol zameraný na [...].
- (22) Opatrenia týkajúce sa procesu transformácie sa vykonávali najmä v rokoch 2018 a 2019, konkrétne v súvislosti s dodaním [...] palivovo úsporného lietadla A339, po ktorom nasledovala transformácia produktu, predaja a nástrojov, zlepšenie obstarávania a systémov. Z prevádzkového hľadiska spoločnosť TAP Air Portugal zintenzívnila svoje činnosti na trhoch s vysokou hodnotou, ako je Brazília a Severná Amerika. Proces transformácie, najmä zavádzanie nového a postupné vyradovanie starého lietadlového parku uskutočnené do roku 2019 prispelo k zníženiu úrovne celkových nákladov na počet dostupných miest na kilometer (CASK) ⁽²⁰⁾. Priniesol však so sebou aj vysoké jednorazové náklady súvisiace s [...]. Spoločnosť TAP Air Portugal bola okrem toho naďalej menej konkurencieschopná než jej konkurenti, pokiaľ ide o náklady práce a efektívitu.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Mimoriadne prevádzkové náklady stanovuje letecká spoločnosť alebo poskytovateľ služieb pozemnej obsluhy konajúci v mene leteckej spoločnosti, keď v dôsledku narušenia v deň cesty alebo deň pred cestou cestujúci nie je schopný použiť zakúpené letenky.

⁽¹⁹⁾ V roku 2015 sa sprivatizovalo 61 % základného imania spoločnosti TAP SGPS. Portugalský štát v roku 2017 znova odkúpil časť základného imania od konzorcia AGW, čím zvýšil svoju účasť na 50 %.

⁽²⁰⁾ Náklady na počet dostupných miest na kilometer sa používajú na meranie jednotkových nákladov vyjadrených v odkupnej hodnote (v eurocentoch na miesto) na prevádzkovanie každého miesta na každý kilometer.

- (23) Spoločnosť TAP Air Portugal 2. decembra 2019 uzavrela emisiu nadradených nezabezpečených dlhopisov v hodnote 375 miliónov EUR s päťročnou splatnosťou a pravidelným ročným kupónom s hodnotou 5,625 % a efektívnou úrokovou mierou 5,75 % ⁽²¹⁾. Táto emisia bola zameraná na pokrytie všeobecných výdavkov spoločnosti a čiastočne na splatenie dlhu a predĺženie jeho priemernej splatnosti. Emisia získala predbežné hodnotenia BB- (Standard & Poor's) a B2 (Moody's), t. j. hodnotenie nižšie ako investičný stupeň. Niekoľko mesiacov pred tým, 24. júna 2019, spoločnosť TAP Air Portugal emitovala dlhopisy v hodnote 200 miliónov EUR so štvorročnou splatnosťou s pravidelnými ročnými kupónmi s hodnotou 4,375 % ⁽²²⁾. Hoci sa hodnoty a podmienky týchto dvoch emisií v júni a decembri 2019 líšia, zo záujmu o tieto emisie vyplýva, že príjemca mal prístup k financovaniu na trhu pred pandémiou COVID-19 za primeraných podmienok.
- (24) Proces transformácie sa prerušil v dôsledku celosvetovej pandémie COVID-19 a hospodárskej krízy, ktorá nasledovala, v čase, keď spoločnosť TAP Air Portugal ešte nebola schopná výrazne znížiť svoje náklady, najmä náklady práce, v porovnaní s konkurentmi, najmä s nízkonákladovými leteckými spoločnosťami.
- (25) V dôsledku toho a vzhľadom na bezprecedentné vládne obmedzenia cestovania a karantény nariadenú pre pandémiu COVID-19 ratingová agentúra Standard & Poor's 20. marca 2020 znížila rating spoločnosti TAP Air Portugal na dlhodobý rating B- a výhľad v oblasti krátkodobej likvidity na CCC+. Agentúra Standard & Poor's v tom isto oznámení pripísala emisii dlhopisov v hodnote 375 miliónov EUR 45 % vyhliadky na opätovné nadobudnutie. Ratingová agentúra Moody's 19. marca 2020 takisto znížila rating pravdepodobnosti platobnej neschopnosti spoločnosti TAP Air Portugal na Caa1-PD a rating spoločnosti na Caa1. Dňa 28. mája 2020 bol ročný výnos nadradených dlhopisov v hodnote 375 miliónov EUR emitovaných v decembri 2019 do splatnosti (v decembri 2024) na sekundárnom trhu 9,45 %. Inými slovami, kupujúci týchto dlhopisov vydaných spoločnosťou TAP Air Portugal v tejto fáze vyžadovali zľavu nominálnej hodnoty cenného papiera s cieľom získať návratnosť 9,45 %, aby súhlasili s ich držbou až do ich splatnosti. Informácie poskytnuté portugalskými orgánmi potvrdzujú [...] finančnej situácie spoločnosti TAP Air Portugal a príjemcu [...] ⁽²³⁾, [...].
- (26) Ťažkosti spoločností TAP SGPS a TAP Air Portugal sa nahromadili a viedli k prudkému zhoršeniu kapitálovej pozície. Koncom roka 2019 spoločnosť TAP SGPS zaznamenala záporné vlastné imanie vo výške [...] miliónov EUR, ktoré v roku 2020 narástlo na [...] miliárd EUR. Spoločnosť TAP Air Portugal bola v roku 2020 takisto v zápornej kapitálovej pozícii ([...] miliárd EUR).

2.4. Opis plánu reštrukturalizácie a pomoci na reštrukturalizáciu

- (27) Pomoc na reštrukturalizáciu je určená na podporu vykonávania plánu reštrukturalizácie, ktorý sa vzťahuje na obdobie od roku 2020 do konca roku 2025 (ďalej len „obdobie reštrukturalizácie“). Plán sa vzťahuje na hospodársku jednotku, ktorá je v súčasnosti pod výlučnou kontrolou portugalského štátu (odôvodnenia 11 a 12) a ktorú tvorí spoločnosť TAP SGPS a jej súčasná sesterská spoločnosť TAP Air Portugal vrátane všetkých ich kontrolovaných dcérskych spoločností.

2.4.1. Reštrukturalizácia

- (28) Cieľom plánu reštrukturalizácie je riešiť hlavné príčiny ťažkostí spoločnosti TAP SGPS a ozdravenie spoločnosti do roku 2025. V dôsledku váhy spoločnosti TAP Air Portugal v rámci súvahy spoločnosti TAP SGPS, keď sa dostala do ťažkostí v súvislosti s činnosťami, na ktoré sa vzťahuje plán reštrukturalizácie, väčšina prevádzkových reštrukturalizačných opatrení na zníženie nákladov a posilnenie príjmov a prognóz uvedených v pláne reštrukturalizácie sa týka spoločnosti TAP Air Portugal. Plán reštrukturalizácie takisto obsahuje opatrenia, ktoré sa začali vykonávať od júna 2020 alebo ktoré sa budú vykonávať a ktoré sa týkajú štyroch pilierov: i) zameranie sa na základnú stratégiu; ii) prispôbenie kapacity; iii) zlepšenie prevádzkových nákladov a iv) zvýšenie príjmov. V pododdieloch 2.4.1.1 až 2.4.1.4 sa opisuje každý pilier plánu reštrukturalizácie spoločnosti TAP podľa jeho poslednej aktualizácie.

⁽²¹⁾ Vyhlásenie: „TAP Announces the pricing of EUR 375 million 5.625 % senior notes due 2024“ („Spoločnosť TAP oznámila emisiu nadradených dlhopisov v hodnote 375 miliónov EUR s kupónom vo výške 5,625 % a so splatnosťou v roku 2024“) z 22. novembra 2019. Vďaka dopytu zo strany investorov sa prostredníctvom emisie napokon vyzbieralo viac finančných prostriedkov (o 75 miliónov EUR viac ako pôvodných 300 miliónov EUR) a za nižšiu cenu (20 bazických bodov), než sa pôvodne predpokladalo.

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

⁽²³⁾ Príjmy pred započítaním úrokov, daní, odpisov a amortizácie a nákladov na reštrukturalizáciu alebo nájom. EBITDAR je miera používaná najmä na analýzu finančného zdravia a výkonnosti spoločností, ktoré za posledný rok podstúpili reštrukturalizáciu.

2.4.1.1. Zameranie sa na základnú stratégiu

- (29) Logikou plánu reštrukturalizácie je zamerať sa na hlavné činnosti, najmä na obchodnú činnosť v oblasti leteckej dopravy, ktorá sa vykonáva prostredníctvom spoločností TAP Air Portugal a Portugalia, a zároveň postupne upúšťať od činností, ktoré nesúvisia s hlavným predmetom podnikania, a odčleňovať podniky, ktoré tieto činnosti vykonávajú. Na základe tejto logiky sa v pláne reštrukturalizácie predpokladá, že spoločnosť TAP SGPS postupne ukončí všetky ostatné činnosti v oblasti služieb generujúce príjem, ktoré dodávala na trhu, tým, že predá tri oblasti činností, odčlení ich alebo ich ukončí, a to takto. Po prvé, spoločnosť TAP SGPS plánuje odčleniť svoj podiel v brazílskej dcérskej spoločnosti pôsobiacej v oblasti leteckej údržby, v spoločnosti M&E Brasil, [...]. Druhé odčlenenie sa týka [...] v spoločnosti Groundforce poskytujúcej služby pozemnej obsluhy, [...]. Po tretie, spoločnosť TAP SGPS plánuje odčleniť svoj podiel v spoločnosti Cateringpor poskytujúcej stravovacie služby, [...].

2.4.1.2. Prispôsobenie kapacity

- (30) Opatrenia zamerané na prispôsobenie kapacity spoločnosti TAP Air Portugal spočívajú najmä v prispôbení veľkosti lietadlového parku spoločnosti TAP Air Portugal a optimalizácii siete spoločnosti TAP Air Portugal. V pláne lietadlového parku sa navrhuje [...]. Plán lietadlového parku spoločnosti TAP Air Portugal v roku 2025 celkovo povedie k viac rovnorodému zloženiu lietadlového parku a k zníženiu prevádzkových nákladov v dôsledku nižšej spotreby paliva a požiadaviek nových lietadiel na údržbu.
- (31) Pokiaľ ide o optimalizáciu siete, v pláne reštrukturalizácie sa posilňuje úloha Lisabonu ako centra dopravnej prepojenosti, ktorá je vzhľadom na malú veľkosť domáceho trhu spoločnosti TAP Air Portugal kľúčová. Prevádzkovanie centrály dopravnej prepojenosti bude prínosné pre stratégiu [...]. [...] Napokon medzi opatrenia na optimalizáciu siete patrí aj nákladovo efektívnejšie párovanie tratí a lietadiel, zníženie počtu stratových tratí a tratí s nízkou hodnotou dopravnej prepojenosti. V roku 2020 spoločnosť TAP Air Portugal napríklad prevádzkovala o [...] menej destinácií než v roku 2019 (od [...] do [...]) a na neurčito pozastavila spustenie ďalších [...] tratí.
- (32) Vzhľadom na postavenie spoločnosti TAP Air Portugal na lisabonskom letisku sa zmenšením lietadlového parku spoločnosti TAP Air Portugal znižuje jej schopnosť poskytovať služby osobnej leteckej dopravy, ale bez toho, aby sa spochybnilo významné postavenie na trhu, ktoré v súčasnosti zastáva a ktoré podľa očakávaní bude mať na konci obdobia reštrukturalizácie vo svojej lisabonskej centrále.⁽²⁴⁾ Existujú dva hlavné dôvody na zachovanie významného postavenia spoločnosti TAP Air Portugal na trhu na lisabonskom letisku do roku 2025:
- a) Po prvé, v rámci plánu reštrukturalizácie spoločnosť TAP Air Portugal plánuje ďalej sa zameriavať na svoje hlavné činnosti, ktoré tvoria služby hviezdového letiska, na lisabonskom letisku.⁽²⁵⁾ V dôsledku toho sa neočakáva, že by sa postavenie na trhu a konkurenčná štruktúra na letisku zásadne zmenili, hoci spoločnosť TAP Air Portugal v zimnej sezóne IATA 2021/2022 znížila počet svojich prevádzkových intervalov o [...] % ([...] intervalov za deň) v porovnaní so zimnou sezónou IATA 2019/2020 a druhému a tretiemu najväčšiemu držiteľovi prevádzkových intervalov (spoločnostiam Ryanair a easyJet) sa predbežne podarilo zvýšiť počet svojich prevádzkových intervalov na letnú sezónu IATA 2022 v porovnaní s letnou sezónou IATA 2019.⁽²⁶⁾ Z informácií predložených Portugalskom konkrétne vyplýva, že prevádzkové intervaly spoločnosti TAP Air Portugal by v letnej sezóne IATA 2022 a v nasledujúcich sezónach IATA tvorili [45 – 55] % celkovej kapacity lisabonského letiska v porovnaní s [10 – 20] % v prípade spoločnosti Ryanair a [5 – 10] % v prípade spoločnosti easyJet. Okrem toho by spoločnosť TAP Air Portugal v priebehu obdobia reštrukturalizácie na lisabonskom letisku nasadila jednoznačne najväčší lietadlový park pozostávajúci z [90 – 100] lietadiel. Podľa odhadov Portugalska by malo na lisabonskom letisku základňu sedem lietadiel spoločnosti Ryanair a päť lietadiel spoločnosti easyJet.⁽²⁷⁾

⁽²⁴⁾ V súlade s rozhodovacou praxou Komisie sa predpokladá, že prevádzkové intervaly leteckého dopravcu na letisku a obmedzenia kapacity letiska sú meradlom schopnosti leteckého dopravcu konkurovať na trhu so službami osobnej leteckej dopravy na toto letisko alebo z tohto letiska [pozri napr. odôvodnenie 209 rozhodnutia Komisie C(2021) 2488 final z 5. apríla 2021 vo veci SA.59913 (Ú. v. EÚ C 240, 18.6.2021, s. 1), odôvodnenie 178 rozhodnutia Komisie C(2020) 4372 final z 25. júna 2020 vo veci SA.57153 (Ú. v. EÚ C 397, 20.11.2020, s. 1)].

⁽²⁵⁾ Na ilustráciu počet lietadiel, ktoré majú základňu na lisabonskom letisku, sa v porovnaní so situáciou pred reštrukturalizáciou znižuje len nepatrne. V letnej sezóne IATA 2019 mala spoločnosť TAP Air Portugal priemerný lietadlový park s približne [90 – 100] lietadlami, ktoré mali základňu na lisabonskom letisku, a [5 – 15] lietadlami, ktoré mali základňu na portskom letisku. V letnej sezóne IATA 2022 by bol sezónny priemer približne [90 – 100] lietadiel, ktoré majú základňu na lisabonskom letisku, a [0 – 10] lietadiel, ktoré majú základňu na portskom letisku. Spoločnosť TAP Air Portugal očakáva, že v rokoch 2023 až 2025 v porovnaní s rokom 2022 pridá malý počet lietadiel. Rozdelenie na lietadlový park so základňou na lisabonskom letisku a na lietadlový park so základňou na portskom letisku je založené na počte lietadiel vyčlenenom na základe blokových hodín vyčlenených na prevádzku v Lisabone alebo Porte. Všetky lietadlá spoločnosti TAP Air Portugal majú formálnu základňu na lisabonskom letisku, hoci nie všetky lety sa uskutočňujú na toto letisko alebo z neho. Prevádzka v Porte sa zabezpečuje striedaním lietadiel so základňou v Lisabone, a to vrátane ich prenocovania. Spoločnosť TAP Air Portugal nevyčleňuje lietadlá na žiadne iné letiská, na ktorých pôsobí.

⁽²⁶⁾ Informácie predložené Portugalskom 16. novembra 2021.

⁽²⁷⁾ Informácie predložené Portugalskom 8. novembra 2021.

- b) Po druhé, v dôsledku pomerne silnej, hoci nestabilnej obnovy dopytu zo strany cestujúcich sa očakáva, že lisabonské letisko v období reštrukturalizácie opäť nadobudne vysokú úroveň preťaženia [90 – 100] %, ktorú dosiahlo pred pandémiou COVID-19 po fáze rýchleho rastu spoločnosti TAP Air Portugal a nízkonákladových leteckých dopravcov. V dôsledku toho sa očakáva, že počas celého obdobia reštrukturalizácie závažné kapacitné obmedzenia na lisabonskom letisku spojené najmä s jeho jedinou vzletovou a pristávacou dráhou, budú pre konkurentov spoločnosti TAP Air Portugal predstavovať prekážku vo vstupe alebo v rozširovaní, pre ktorú zostane časť ich dopytu po prístupe k službám letiskovej infraštruktúry na lisabonskom letisku neuspokojená.

2.4.1.3. Znižovanie nákladov

- (33) Spoločnosť TAP Air Portugal plánuje zníženie prevádzkových nákladov v priebehu trvania plánu reštrukturalizácie tromi prostriedkami.
- (34) Prvým je opätovné prerokovanie zmlúv s dodávateľmi a prenajímateľmi lietadiel. Spoločnosť TAP Air Portugal sa so svojimi dodávateľmi dohodla [...] na období [...], ako sa stanovuje v pôvodnej zmluve, na [...], čo viedlo k odkladu kapitálových výdavkov v hodnote [...] miliárd EUR až na obdobie po skončení plánu reštrukturalizácie. Okrem toho spoločnosť TAP Air Portugal ďalej dosiahla peňažné úspory v hodnote [...] miliónov EUR prostredníctvom opätovného rokovania s prenajímateľmi a [...] miliónov EUR peňažných ziskov z predaja a prenájmu lietadiel.
- (35) Druhým prostriedkom na zníženie prevádzkových nákladov je súbor opatrení na zníženie nákladov súvisiacich s tretími stranami. Po prvé, spoločnosť TAP Air Portugal očakáva úspory nákladov na palivo v hodnote [...] miliónov EUR za obdobie podnikateľského plánu (z toho [...] miliónov EUR v [...]) prostredníctvom prevádzky novších, energeticky efektívnejších lietadiel, lepšieho párovania tratí a lietadiel a zavedenia softvéru na optimalizáciu paliva. Po druhé, spoločnosť TAP Air Portugal plánuje do [...] dosiahnuť úspory nákladov vo výške [...] miliónov EUR ročne. [...]. Po tretie, v pláne reštrukturalizácie sa plánujú ročné úspory nákladov vo výške [...] miliónov EUR prostredníctvom opätovných rokovaní s dodávateľmi určitých služieb, [...].
- (36) Tretím prostriedkom na plánované zníženie prevádzkových nákladov spoločnosti TAP Air Portugal je zníženie nákladov práce, od ktorého spoločnosť TAP Air Portugal očakáva, že jej prinesie úspory vo výške [...] miliónov EUR ročne, ktoré v priebehu trvania plánu reštrukturalizácie dosiahnu výšku približne [...] miliárd EUR. V záujme dosiahnutia týchto úspor nákladov spoločnosť TAP Air Portugal prijala tieto opatrenia:
- a) zníženie počtu zamestnancov (v ekvivalente plného pracovného času) o 1 200 v roku 2020 a začiatkom roka 2021, najmä prostredníctvom neobnovenia dočasných pracovných zmlúv, s ďalším znížením počtu zamestnancov o 2 000 v roku 2021;
- b) okrem toho opatrenia v podobne znižovania plátov, pozastavenia automatického zvyšovania plátov, zrušenie doložiek kolektívnych zmlúv s cieľom zvýšiť produktivitu a znížiť náklady práce do roku 2024, ktoré sa uplatňujú na všetkých zamestnancov prostredníctvom tzv. núdzových dohôd s odborovými zväzmi, a to takto:
- i) prierezové zníženie fixného platu vyššieho ako 1 330 EUR o 25 % v rokoch 2021 až 2023 a o 20 % v roku 2024 (toto zníženie sa u pilotov zvýši až o 50 % v roku 2021 a postupne sa zníži na 35 % v roku 2024); palubní sprievodcovia a konkrétni odboroví mechanici spoločnosti M&E takisto súhlasili so skrátením svojho pracovného času o 15 % v roku 2021, ktoré sa postupne zníži na 5 % v roku 2023, aby sa umožnilo financovanie 750 ekvivalentov plného pracovného času namiesto zníženia ich počtu;
- ii) pozastavenie automatického zvyšovania plátov a automatických postupov, ako aj viacerých prvkov odmeňovania; ako aj
- iii) zníženie počtu členov palubných sprievodcov v každom lietadle na minimálne zloženie palubných sprievodcov podľa výrobcu lietadla;
- c) spoločnosti TAP Air Portugal sa v núdzových dohodách viacero odborových zväzov zaviazalo k cieľom zníženia nákladov práce do roku 2025. Tieto ciele sa dosiahnu buď podpísaním nových kolektívnych zmlúv, alebo v prípade zlyhania rokovaní vypovedaním súčasných kolektívnych zmlúv a nastavením pracovných predpisov podľa všeobecného pracovného práva, ktoré je oveľa menej obmedzujúce než súčasná kolektívne zmluvy. [...].

2.4.1.4. Zvýšenie príjmov

- (37) Spoločnosť TAP Air Portugal očakáva zvýšenie svojich príjmov vo výške [...] miliónov EUR ročne v stabilnej situácii, t. j. po ukončení plánu reštrukturalizácie, no v pláne reštrukturalizácie zohľadňuje len [...] miliónov EUR (ročne, v stabilnej situácii). K zvyšovaniu príjmov dôjde najmä [...].

2.4.2. Prehľad nákladov na reštrukturalizáciu a zdrojov financovania

- (38) Vykonávanie reštrukturalizačných opatrení prinesie podľa plánu reštrukturalizácie čisté náklady na reštrukturalizáciu, ktoré nepokrýva očakávané znižovanie nákladov súvisiacich so zamestnancami ani iné príjmy, odhadom vo výške [...] miliárd EUR do roku 2025. Väčšina nákladov na reštrukturalizáciu vo výške [...] miliárd EUR sa pripisuje najmä deficitu pokrytia nákladov počas tohto obdobia, ktorý budú musieť pokryť činnosti spoločnosti TAP SGPS, aby nevzniklo riziko platobnej neschopnosti alebo neschopnosti udržať si prevádzkovú licenciu. Zvyšné náklady na reštrukturalizáciu sa pripisujú splácaniu dlhu vo výške do [...] miliónov EUR, nákupu nových lietadiel v hodnote do [...] miliónov EUR a odškodneniu pracovnej sily pre zamestnancov vo výške [...] miliónov EUR. Náklady na reštrukturalizáciu sú očistené od pomoci notifikovanej pred týmto rozhodnutím predstavujúcej náhradu škody, ktorú spoločnosť TAP Air Portugal utrpela v dôsledku mimoriadnej udalosti vyplývajúcej z verejných obmedzení leteckej dopravy podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, ako sa stanovuje v príslušných rozhodnutiach Komisie ⁽²⁸⁾.
- (39) Podľa Portugalska v dôsledku zhoršenej finančnej situácie a závažného vplyvu pandémie COVID-19 na odvetvie a hospodárstvo nie je spoločnosť TAP SGPS v súčasnosti bez podpory zo strany štátu schopná [...]. Napriek tomu spoločnosť TAP Air Portugal zaistila [...] miliónov EUR so zárukou Portugalskej republiky na úrovni [...] %, zatiaľ čo zvyšných [...] % má zabezpečiť kolaterálom spoločnosť TAP Air Portugal, [...]. Portugalsko sa domnieva, že vykonávanie významných opatrení na posilnenie vlastného imania by malo spoločnosti TAP SGPS umožniť získať prístup ku kapitálovým trhom od [...] s cieľom získať ďalšie finančné prostriedky od súkromných investorov.
- (40) Keď už sa poskytnú štátom zaručené finančné prostriedky vo výške [...] miliónov EUR a zvýši sa kapitál, spoločnosť TAP Air Portugal by od [...] získala financovanie bez verejnej záruky vo výške najmenej [...] miliónov EUR [...]. Prístupom k finančným prostriedkom zo súkromného trhu sa eliminuje potreba dodatočného vankúša likvidity v podobe úverového financovania v rámci štátnej záruky až do výšky [...] miliónov EUR, ktorá bola zahrnutá v pôvodnej notifikácii pomoci na reštrukturalizáciu ako pohotovostná rezerva.
- (41) Celkové štátne financovanie, ako bolo revidované 16. novembra 2021, zahŕňa opatrenia týkajúce sa vlastného kapitálu alebo kvázi vlastného kapitálu, sa má poskytovať takto:
- a) úver na záchranu vo výške 1,2 miliardy EUR, ktorý sa prevedie na vlastné imanie, spolu so vzniknutým úrokom vo výške približne [...] miliónov EUR v roku 2021;
 - b) [...] miliónov EUR na [...] % časť z úveru vo výške [...] miliónov EUR so zárukou štátu na úrovni [...] %, ktoré sa majú poskytnúť do konca [...] a splatiť v [...] prostredníctvom kapitálovej injekcie od štátu. Úver bude mať úrokovú sadzbu v súlade s trhovými podmienkami platnými v čase poskytnutia ([...]), no nepresiahne referenčnú mieru stanovenú podľa oznámenia Komisie o referenčných sadzbách ⁽²⁹⁾;
 - c) priama kapitálová injekcia vo výške [...] miliónov EUR, ktorú má vykonať štát v [...].

⁽²⁸⁾ Rozhodnutie Komisie z 23. apríla 2021 vo veci SA.62304 (2021/N) – Portugalsko – COVID 19: Náhrada škody v prospech spoločnosti TAP Portugal (Ú. v. EÚ C 240, 18.6.2021, s. 1), rozhodnutie Komisie z 21. decembra 2021 vo veci SA.63402 (2021/N) – Náhrada škody spôsobenej pandemiou COVID-19 v prospech spoločnosti TAP II (nezverejnené) a vec SA.100121 (2021/N) – Náhrada škody spôsobenej pandemiou COVID-19 v prospech spoločnosti TAP III. Sumy poskytnuté ako náhrada škody v prospech spoločnosti TAP Air Portugal sú príjmom, ktorým sa podobne ako prevádzkovými príjmami znižujú zostatkové náklady, ktoré nemožno pokryť minulými a súčasnými prevádzkovými príjmami ani vlastnými príspevkami od príjemcu pomoci na reštrukturalizáciu, ani napríklad od veriteľov, ani dodávateľov.

⁽²⁹⁾ Oznámenie Komisie o revízii spôsobu stanovenia referenčných a diskontných sadzieb (Ú. v. EÚ C 14, 19.1.2008, s. 6).

- (42) Portugalsko uviedlo, že opatrenia bude financovať priamo zo štátneho rozpočtu⁽³⁰⁾, čo si vyžaduje potrebné vykonávacie akty vrátane podnikového schválenia zmien základného imania a uzavretie zmlúv o úvere a záruke.
- (43) Vlastný príspevok spoločnosti TAP SGPS a jej rôznych prispievateľov k nákladom na reštrukturalizáciu bude predstavovať približne [...] miliárd EUR rozložených na roky 2020 až 2025 a bude zahŕňať tieto opatrenia:
- a) platba odškodnenia pracovnej sily – [...] – [...] [...] miliónov EUR ([...] [...] miliónov EUR [...]);
 - b) príspevky od tretích strán alebo nákladová efektívnosť v celkovej výške [...] miliónov EUR, z čoho sa suma [...] miliónov EUR realizovala už v roku 2021 a [...] miliónov EUR pochádza z prebiehajúcich zmlúv vrátane:
 - i) [...] miliónov EUR súvisiacich s letiskovými službami a stravovaním a letmi v dôsledku opätovného prerokovania zmlúv (t. j. nové žiadosti o predloženie návrhu) v oblasti stravovania v externých pobočkách, opätovných rokovaní s dodávateľmi stravovacích služieb na lisabonskom letisku, opätovného prerokovania systému nákupu jedál na palube, opätovného prerokovania upratovacích služieb, predaja lístkov a iných letiskových služieb);
 - ii) [...] miliónov EUR súvisiacich s lietadlovým parkom a monitorovaním a hodnotením (t. j. opätovné prerokovanie zariadenia dodaného kupujúcim, materiálov a zliav);
 - iii) [...] miliónov EUR súvisiacich s podnikovými službami a nehnuteľnosťami (t. j. opätovné prerokovanie poplatkov za parkovanie a mediálnych poplatkov, reklamy a právnej podpory atď.);
 - iv) [...] miliónov EUR súvisiacich s IT (t. j. opätovné prerokovanie licencií, komunikačných platforiem, externé zabezpečovanie podpory atď.), ako aj
 - v) [...] miliónov EUR súvisiacich s ubytovaním palubných sprievodcov a palivom (t. j. opätovné prerokovanie dopravy a ubytovania v externých pobočkách);
 - c) prenájom nových lietadiel v hodnote najmenej [...] miliónov EUR, ktoré sú už vyčlenené, [...];
 - d) iné príspevky súvisiace s postupným rušením aktív a opätovnými rokovaniami s výrobcami pôvodného zariadenia v celkovej výške približne [...] miliónov EUR rozdelené takto:
 - i) [...] miliónov EUR, [...] [...] miliónov EUR;
 - ii) [...] [...] miliónov EUR;
 - iii) [...] [...] miliónov EUR;
 - e) nové financovanie na [...] miliónov EUR získaných alebo dohodnutých prostredníctvom [...], a to najmä:
 - i) úver vo výške [...] miliónov EUR bez záruky štátu a zabezpečený kolaterálom spoločnosti TAP Air Portugal z úveru vo výške [...] miliónov EUR, ako aj
 - ii) nový dlh vo výške [...] miliónov EUR s ratingom nástroja [...] vo výške [...] miliónov EUR; tento nový dlh je podmienený potrebami likvidity, ktoré by mohli vzniknúť, a *de facto* nahrádza pôvodne notifikovanú podmienenú likviditu so zárukou štátu vo výške [...] miliónov EUR, ktorá sa už nepovažuje za poskytnutú ako pomoc na reštrukturalizáciu⁽³¹⁾;
 - f) platba nepredpokladaných výdavkov súvisiacich s odčlenením dcérskej spoločnosti [...] vo výške [...] miliónov EUR ([...] % [...], [...] % [...] % [...]), [...] ⁽³²⁾;
 - g) odklady splácania zostatkovej nominálnej sumy dvoch emisií dlhopisov vo výške [...] miliónov EUR (odôvodnenie 23) a syndikovaných úverov vyplývajúce z výnimiek z finančných dohôd k príslušným dlhopisom a úverom; existujúci veritelia sa vzdali svojho práva na vyplatenie splatných súm ([...] [...] miliónov EUR, [...] [...] miliónov EUR, [...] [...] miliónov EUR) zo strany príjemcu; [...].
- (44) Vo svojich podaniach z 10. júna a 16. novembra 2021 Portugalsko konštatuje, že všetky tieto opatrenia vlastných príspevkov sa vykonávajú alebo sa budú čoskoro vykonávať. Zakladajú sa na záväzných záväzkoch, na ktorých sa už dohodli príslušné strany a ktoré sa vykonávajú na základe vnútorných pokynov na vykonanie. Pokiaľ ide o opatrenia na reštrukturalizáciu pracovnej sily, úspory nákladov vychádzajú z núdzových dohôd uzavretých medzi spoločnosťou TAP Air Portugal, spoločnosťou Portugalia a odborovými zväzmi zamestnancov po pozastavení kolektívnych zmlúv, ktoré dovtedy platili.

⁽³⁰⁾ Zákony o štátnom rozpočte schválené v rokoch plánu reštrukturalizácie. V prípade roku 2021 pozri článok 166 zákona č. 75-B/2020 z 31. decembra 2020, ktorým sa schvaľuje štátny rozpočet na rok 2021.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Pokiaľ ide o rozdelenie zaťaženia, Portugalsko uvádza, že spoločnosť TAP Air Portugal má celkové základné imanie vo výške [...] miliónov EUR, [...]. S cieľom zabezpečiť primerané rozdelenie zaťaženia medzi akcionármi príjemcu sa celková výška základného imania na účtoch spoločnosti TAP SGPS zníži na [...]. Pred týmto znížením [...] na účely absorpcie strát. Treba poznamenať, že [...]. Po uvedenom znížení kapitálu a absorpcii strát Portugalský štát prostredníctvom ministerstva DGTF prispeje zvýšením základného imania spoločnosti TAP SGPS vo výške [...] miliónov EUR, čím sa stane jediným akcionárom spoločnosti TAP SGPS. Okrem toho bude spoločnosť TAP Air Portugal príjmom priamej pomoci prostredníctvom zníženia kapitálu na účely absorpcie strát, po ktorom bude nasledovať kapitálová injekcia. Prvé opatrenie pomoci v podobe prevodu existujúceho úveru na záchranu vo výške 1,2 miliardy EUR na vlastné imanie sa vykoná až po absorpcii strát a znížení kapitálu.
- (46) V notifikácii z 10. júna 2021 v aktualizovanom znení zo 16. novembra 2021 Portugalsko uznáva, že výška vlastného príspevku je menej ako 50 % odhadovaných nákladov na reštrukturalizáciu. Portugalsko v tejto súvislosti zdôrazňuje, že za súčasných okolností s nejasným výhľadom odvetvia leteckej dopravy, ktoré výrazne zasiahli priame a nepriame účinky pandémie COVID-19, je príjemca [...]. Portugalsko uviedlo, že [...]. Trhy na financovanie dlhu však boli po vypuknutí pandémie COVID-19 vo veľkej miere pre letecké spoločnosti uzavreté a finančné inštitúcie vo všeobecnosti drasticky znížovali svoje úverové limity pre odvetvie leteckej dopravy.
- (47) Portugalsko zdôrazňuje rozsah opatrení na úsporu nákladov, ktorých nositeľmi sú zainteresované strany príjemcu, a tvrdí, že tieto opatrenia sa rovnajú reálnym a skutočným zdrojom vlastného príspevku k plánu reštrukturalizácie vzhľadom na to, že sú účinné a trvalé. Na záver možno uviesť, že podľa Portugalska je úroveň vlastného príspevku významná, keďže zodpovedá maximálnej úrovni, ku ktorej je príjemca schopný sa zaviazat za mimoriadnych okolností súvisiacich s pandemiou COVID-19.

2.4.3. Potreby platobnej schopnosti a likvidity: možný návrat k životaschopnosti

- (48) Portugalsko poskytlo finančné prognózy v základnom scenári plánu reštrukturalizácie notifikovanom 10. júna 2021 a zmenenom 16. novembra 2021, ktoré sa týkajú hlavných činností spoločnosti TAP Air Portugal (ktorá bude zahŕňať spoločnosť Portugalia) v oblasti leteckej dopravy, ako sú opísané v oddiele 2.4.1.1. V týchto prognózach sa predpokladá [...]. Na konci plánu reštrukturalizácie v roku 2025 spoločnosť TAP Air Portugal očakáva, že dosiahne rentabilitu vlastného kapitálu (ROE) na úrovni [...] % a návratnosť investovaného kapitálu (ROCE) na úrovni [...] %.
- (49) Pokiaľ ide o prognózy likvidity, spoločnosť TAP Air Portugal očakáva, že [...]. Podľa finančných prognóz sa takisto očakáva, že pomer vlastného imania a aktív dosiahne v roku 2025 úroveň [...] % a pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu dosiahne úroveň [...] %. A napokon, prognózy pomeru čistého dlhu k EBITDA sa postupne znižujú z [...] v roku 2022 na [...] v roku 2025.

Tabuľka 1

Finančné prognózy plánu reštrukturalizácie notifikovaného 10. júna 2021 (základný scenár)

v mil. EUR	Obdobie reštrukturalizácie					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Príjmy	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Príjmy pred započítaním úrokov a daní (EBIT)	(965)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý príjem	(1 230)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Čistý dlh	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Prevádzkové peňažné toky	(244)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vlastné imanie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Zdroj: Informácie o spoločnosti. Všetky údaje sa týkajú spoločnosti TAP Air Portugal (vrátane spoločnosti Portugalia).

- (50) Návrat spoločnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti závisí od znižovania nákladov, keďže prognózy príjmov vychádzajú z obnovy leteckej dopravy. Znižovanie nákladov vyplýva z reštrukturalizačných opatrení uvedených v oddieloch 2.4.1.1 – 2.4.1.3, pomocou ktorých spoločnosť TAP Air Portugal očakáva, že zníži náklady na počet dostupných miest na kilometer z [...] eurocentov v roku 2019 na [...] eurocentov v roku 2025. Týchto [...] eurocentov nákladov na počet dostupných miest na kilometer pramení najmä z reštrukturalizačných opatrení, ktoré majú vplyv na najväčšie nákladové položky spoločnosti TAP Air Portugal v roku 2019, konkrétne na palivo ([...] eurocentov v roku 2019) a pracovnú silu ([...] eurocentov v roku 2019). Pokiaľ ide o palivo, spoločnosť TAP Air Portugal očakáva úspory vo výške [...] eurocentov na ASK (dostupné miesto na kilometer) za predpokladu, že výmenný kurz a cena paliva bude v súlade so súčasnými trhovými očakávaniami získanými od agentúry Bloomberg, z nákupu palivovo úspornejších lietadiel, lepšieho párovania tratí a lietadiel a zo zavedenia softvéru na optimalizáciu paliva (oddiel 2.4.1.3). Pokiaľ ide o pracovnú silu, spoločnosť TAP Air Portugal očakáva, že opatrenia na zníženie počtu ekvivalentov plného pracovného času a opätovné prerokovanie zmlúv so zamestnancami (oddiel 2.4.1.3) prinesú úspory vo výške [...] eurocentov na ASK.
- (51) Pokiaľ ide o prognózy príjmov, väčšina z nich pochádza z osobnej leteckej dopravy, pričom príjem z údržby, nákladnej dopravy a poštových služieb v roku 2025 predstavuje zhruba [...] % celkových príjmov. Na účely odhadu príjmov z osobnej leteckej dopravy spoločnosť TAP Air Portugal v predpokladoch počíta s oživením v súlade so základnými prognózami IATA (z októbra 2020) ⁽³³⁾, ale s nižšími úrovňami leteckej dopravy za rok. Napríklad, zatiaľ čo združenie IATA vzhľadom na počet cestujúcich, ktorí leteli v roku 2019, očakáva zvýšenie leteckej dopravy zo 49 % v roku 2021 na 109 % v roku 2025, spoločnosť TAP predpokladá zvýšenie na [...] % v roku 2021 a na [...] % v roku 2025. Spoločnosť TAP Air Portugal ďalej v roku 2025 predpokladá výnosnosť [...] eurocentov, ktorá je nižšia ([...] eurocentov) než jej hodnota v roku 2019, a koeficient vyťaženia [...] %, ktorý je vyšší ([...] eurocentov) než jeho hodnota v roku 2019. A napokon, spoločnosť TAP Air Portugal vo svojich prognózach počíta so zvýšením príjmov pochádzajúcich z opatrení súvisiacich s činnosťami v oblasti nákladnej dopravy a pomocnými činnosťami opísanými v oddiele 2.4.1.4. So zohľadnením všetkých zdrojov príjmov spoločnosť TAP Air Portugal celkovo očakáva, že príjmy na náklady na počet dostupných miest na kilometer sa znížia z [...] eurocentov v roku 2019 na [...] eurocentov v roku 2025.
- (52) V pláne reštrukturalizácie notifikovanom 10. júna 2021 sa predpokladá nepriaznivý scenár na základe pesimistického vývoja troch parametrov: náklady na palivo, dopyt a výnos. S negatívnymi variáciami parametrov v nepriaznivom scenári, prevádzkovými peňažnými tokmi a EBIT spoločnosti TAP Air Portugal [...] sa v rámci pesimistického predpokladu mení len závažnosť výsledkov. Len podľa najnepriaznivejšieho scenára za predpokladu negatívneho vývoja všetkých troch dotknutých parametrov [...].
- (53) Portugalsko napokon 9. novembra 2021 predložilo aktualizáciu finančných prognóz notifikovaného plánu reštrukturalizácie. V tejto aktualizácii sa zohľadňuje najnovší vývoj na trhu leteckej dopravy vo vzťahu k notifikovaným prognózam, najmä zlepšenie vyhliadok na obnovu dopravy ⁽³⁴⁾ a rast cien leteckého paliva, a predpokladá sa [...] % nárast dopravných nákladov, ktorý je odrazom nedávnej inflačnej dynamiky. Tieto revidované predpoklady viedli v porovnaní s notifikovanými prognózami k zvýšeniu príjmov aj nákladov. EBIT celkovo [...], no dosahuje [...], a to [...] miliónov EUR namiesto [...] miliónov EUR v notifikovaných prognózach. V rovnakom duchu čistý príjem dosahuje pozitívnu hodnotu [...] ([...] [...] miliónov EUR), [...] [...] miliónov EUR. V roku [...] bude návratnosť investovaného kapitálu [...] a rentabilita vlastného kapitálu bude [...] % [...].

2.5. Predbežné zistenia v rozhodnutí o začatí konania

- (54) Na základe informácií, ktoré Portugalsko poskytlo v notifikácii z 10. júna 2021, Komisia v rozhodnutí o začatí konania posúdila notifikovanú štátnu pomoc v prospech spoločnosti TAP SGPS ako oprávnenú štátnu pomoc podľa článku 107 ods. 1 a článku 108 ods. 3 ZFEÚ. Posúdila zlučiteľnosť tejto pomoci s vnútorným trhom podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, a keď zistila, že sa zdá, že viacero podmienok zlučiteľnosti stanovených v týchto usmerneniach *prima facie* nie sú splnené, rozhodla sa začať formálne vyšetrovacie konanie.
- (55) V rozhodnutí o začatí konania Komisia dospela k predbežnému záveru, že spoločnosť TAP SGPS uvedená ako príjemca pomoci mala nárok na pomoc na reštrukturalizáciu, najmä v dôsledku nahromadeného záporného vlastného imania, ktoré narástlo z [...] miliónov EUR koncom roka 2019 na [...] miliárd EUR v roku 2020. Komisia takisto zistila, že pomoc na reštrukturalizáciu je nevyhnutná na úspešné dokončenie plánu reštrukturalizácie a že jej forma je vhodná na riešenie problémov v oblasti likvidity a platobnej schopnosti, ktorým spoločnosť čelí.

⁽³³⁾ Údaje o obnove dopytu po vnútroštátnej doprave v Európe a z Európy do Severnej a Južnej Ameriky, subsaharskej a severnej Afriky. Zdroj: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report* (Svetová správa o prognóze v oblasti osobnej leteckej dopravy), október 2020.

⁽³⁴⁾ Údaje o obnove dopytu po vnútroštátnej doprave v Portugalsku, z Portugalska do Európy a z Portugalska do Severnej a Južnej Ameriky a Afriky podľa váhy cestujúcich spoločnosti TAP z roku 2019. Zdroj: IATA/Oxford Economics – *Air Passenger Forecast Global Report* (Svetová správa o prognóze v oblasti osobnej leteckej dopravy), október 2021.

- (56) Komisia zistila, že posúdenie očakávaných ziskov a rentability vlastného kapitálu okolo [...] % [...] do konca obdobia reštrukturalizácie na základe obozretných predpokladov podporuje argument Portugalska, podľa ktorého by sa plánom reštrukturalizácie zabezpečila dlhodobá životaschopnosť príjemcu a zostala by stabilná aj za nepriaznivého scenára. Bez zásahu štátu by príjemca a v dôsledku toho spoločnosť TAP Air Portugal nevyhnutne odišli z trhu, čo by viedlo k sociálnym ťažkostiam, negatívnym účinkom presahovania na celé portugalské hospodárstvo, ktoré vo výraznej miere závisí od odvetvia cestovného ruchu, a k narušeniu dôležitej služby, ktorú možno ťažko nahradiť.
- (57) Komisia následne vyjadrila svoje pochybnosti, po prvé pokiaľ ide o primeranosť pomoci ⁽³⁵⁾, pričom uviedla, že okrem nových zmlúv o prenájme lietadiel z roku 2021 väčšina zdrojov vlastného príspevku pochádzala zo znižovania nákladov, t. j. len z predchádzania nákladom, bez akýchkoľvek nových finančných prostriedkov od trhového investora alebo veriteľa. Komisia uviedla, že vlastný príspevok by v najlepšom prípade zodpovedal len [...] % nákladov na reštrukturalizáciu, hoci nebolo jasné, či znižovanie nákladov práce, ktoré predstavuje viac ako [...] % vlastného príspevku, bolo prípustné. Pokiaľ ide o požiadavky na rozdelenie zaťaženia, Komisia uviedla, že nebolo poskytnuté žiadne odôvodnenie toho, prečo by čiastočné zníženie dlhu, ktorého nositeľmi sú držiteľia dlhopisov spoločnosti TAP SGPS, v zásade nebolo dosiahnuteľné.
- (58) Po druhé, Komisia vyjadrila obavy týkajúce sa opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže ⁽³⁶⁾. Komisia najmä konštatovala, že: i) je otázne, či sa navrhované odčlenenia určitých aktív týkajúcich sa stratových činností môžu považovať za riešenie narušenia hospodárskej súťaže vytvoreného pomocou a či sú navrhované odčlenenia v každom prípade dostatočné na riešenie tohto narušenia; ii) stanovisko portugalských orgánov, že postúpenie prevádzkových intervalov je predčasné a nepotrebné, nie je opodstatnené žiadnou kvantitatívnou analýzou, z ktorej by vyplývalo, že takéto odčlenenia skutočne ohrozia návrat spoločnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti vzhľadom na jej silné postavenie, pokiaľ ide o prevádzkové intervaly na vysoko vyťaženom lisabonskom letisku; a iii) hoci celková kapacita lietadlového parku podľa prognóz na rok 2025 bola nižšia než pred reštrukturalizáciou, nič neumožnilo overiť, že kapacita vytvorená nákupom nových lietadiel počas obdobia reštrukturalizácie nebude neprimeraná a že neexistuje záväzok zachovať nižšiu kapacitu počas trvania plánu reštrukturalizácie.
- (59) Komisia napokon poznamenala, že plán trvá dlhšie než päť rokov, zatiaľ čo prognózy obsahovali neistoty týkajúce sa vývoja dopytu do konca roku 2025 vo veľmi stresových scenároch, ktoré si môžu vyžadovať väčšiu pomoc ⁽³⁷⁾.

3. PRIPOMIENKY PORTUGALSKA

- (60) Portugalsko predložilo svoje pripomienky k rozhodnutiu o začatí konania 19. augusta 2021.
- (61) V rámci prvej pripomienky Portugalsko pripomína bezprecedentné a všeobecné zastavenie leteckej dopravy spôsobené pandémiou COVID-19 a ničivé a nerovnomerné následky, ktoré mala na leteckých dopravcov. Portugalsko poukazuje na to, že pred pandémiou bola spoločnosť TAP Air Portugal ako samostatný subjekt zisková a vykazovala jasné znaky finančnej stability. Portugalsko napokon uvádza, že pandémia viedla k odkladu preskúmania usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ktoré sa malo uskutočniť do 31. decembra 2020. Hoci usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nie sú určené na mimoriadne okolnosti, ako je pandémia COVID-19, ponechávajú priestor na flexibilnejšie uplatňovanie ich pravidiel, najmä pokiaľ ide o vlastný príspevok, ktorý sa má považovať za dostatočne vysoký a primeraný. Podľa Portugalska výnimočné okolnosti a výzvy spojené s ochorením COVID-19 a jeho vplyvom na obchodný model spoločnosti TAP odôvodňujú flexibilnejší prístup v porovnaní s konvenčnými precedensmi v oblasti záchran a reštrukturalizácie v tomto odvetví. Bezprecedentný kontext pandémie COVID-19 si vyžaduje takéto flexibilné presadzovanie pravidiel a zásad záchran a reštrukturalizácie.

3.1. Finančné prognózy a návrat k životaschopnosti

- (62) Portugalsko zdôrazňuje, že prognózy v pláne reštrukturalizácie sa zakladajú na spoľahlivých a konzervatívnych predpokladoch. Portugalsko zdôrazňuje, že hoci prognózy IATA presahujú úrovne z roku 2019 už do roku 2024, podľa prognóz dopytu v základnom scenári plánu nedôjde k obnove úrovni z roku 2019 skôr než v roku [...]. Rovnako aj vývoj príjmov spoločnosti TAP Air Portugal sa začína v roku 2021 z nižšieho bodu v porovnaní s prognózou počtu cestujúcich, napr. príjem z osobnej leteckej dopravy v roku 2021 predstavuje [...] % úrovni z roku 2019 v porovnaní s [...] % v prípade počtu cestujúcich.

⁽³⁵⁾ Pozri odôvodnenia 83 až 88 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³⁶⁾ Pozri odôvodnenia 97 až 100 rozhodnutia o začatí konania.

⁽³⁷⁾ Pozri odôvodnenia 74 a 75 rozhodnutia o začatí konania.

- (63) Portugalsko zdôrazňuje aktívne nasadzovanie kapacít spoločnosti TAP Air Portugal. Spoločnosť bola schopná presunúť svoje kapacity so zameraním sa na bubliny v dopyte, pričom sa cesty do Brazílie a z nej vykompenzovali silnejšou obnovou afrických tokov. Takisto aktívne nahrádza väčšie lietadlá menšími veľkosťami v prípade nízkych koeficientov vyťaženia a rekonfigurovala osobné lietadlá na prepravu nákladu atď. Takéto aktívne nasadzovanie kapacít a flexibilné operácie spolu s politikou prísnej kontroly nákladov viedli k nižšiemu negatívnemu peňažnému toku, než sa očakávalo v pláne reštrukturalizácie, a to napriek scenáru horšieho dopytu (napr. príjmy EBIT spoločnosti TAP Air Portugal v prvom polroku 2021 boli o [...] miliónov EUR lepšie než prognóza v pláne).
- (64) Portugalsko konštatuje, že spoločnosť TAP Air Portugal predpokladala úroveň príjmu za počet dostupných miest na kilometer (RASK) pod historickým minimom ([...] eurocentov do roku 2025 v porovnaní s úrovňou do [...] eurocentov v roku 2018) a pod úrovňou, ktorú je v súčasnosti schopná dosiahnuť (kompenzovanie nižšieho objemu cestujúcich v porovnaní s počtom cestujúcich po reštrukturalizácii a s plánom). Portugalsko takisto poznamenáva, že v pláne reštrukturalizácie sa nezohľadňujú dodatočné príjmy vo výške [...] miliónov EUR pochádzajúce zo zlepšovania procesov/metodík, modernizácie kľúčových systémov/nástrojov a iniciatív zameraných na ďalšie zníženie nákladov (napr. prenájom lietadlového parku, odklady a budúce kolá rokovanií po schválení), ktoré sa identifikovali po notifikácii.
- (65) Pokiaľ ide o trvanie obdobia reštrukturalizácie, Portugalsko tvrdí, že mnohé z opatrení, ktoré sú súčasťou plánu reštrukturalizácie, sa vykonávali už v roku 2020, hoci pomoc na reštrukturalizáciu sa poskytne až v poslednom štvrtroku 2021. Trvanie zásahu štátu, ktorý je kľúčový pre návrat spoločnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti [...], bude preto kratšie než päť rokov.

3.2. Primeranosť a obmedzenie štátnej pomoci na minimum

- (66) V informáciách predložených 16. novembra 2021 Portugalsko uvádza nové zdroje vlastného príspevku, netrvá už na kvalifikácii znížovania nákladov práce ako zdroja vlastného príspevku, predstavuje nové rozdelenie nákladov na reštrukturalizáciu a vyjadruje sa k opatreniam na rozdelenie zaťaženia.

3.2.1. Nové zdroje vlastného príspevku

- (67) Portugalsko identifikovalo tieto nové zdroje vlastného príspevku:
- a) *Podpora od existujúcich veriteľov*: Portugalsko konštatuje, že spoločnosti TAP Air Portugal sa podarilo získať pomoc od existujúcich veriteľov. V dôsledku pandémie COVID-19 a následného zhoršenia EBITDAR spoločnosť TAP Air Portugal [...]. Spoločnosti sa však podarilo získať výnimky, vďaka ktorým predišla uplatneniu predajných opcí a opcí na predčasné splatenie. Podľa Portugalska tieto výnimky svojím spôsobom predstavujú formu vlastného príspevku a rozdelenia zaťaženia, keďže [...] [odôvodnenie 43 písm. g)].
 - b) *Noví investori a trhové financovanie*: Portugalsko konštatuje, že spoločnosť TAP Air Portugal oslovili potenciálni noví investori, ktorí mali záujem o nadobudnutie podielu v budúcnosti, a dohodla nové financovanie [odôvodnenie 43 písm. e)].
 - c) *Ďalšie finančné prostriedky na lietadlá*: Portugalsko predkladá dôkazy preukazujúce nové záväzky týkajúce sa financovania prenájmu lietadiel, ktorými sa zvýši úroveň tohto financovania z [...] miliónov EUR na celkovú sumu [...] miliónov EUR [odôvodnenie 43 písm. c)].

3.2.2. Znižovanie nákladov práce

- (68) Pokiaľ ide o znížovanie nákladov práce, v súvislosti s ktorým Komisia vyjadrila pochybnosti, Portugalsko sa v podstate vyjadrilo, že prispieva k minimalizácii pomoci a predstavuje účinné, trvalé a nevratné príspevky od veriteľov v prospech príjemcu. Portugalsko tvrdí, že podľa portugalského práva pracovníci predstavujú vo vzťahu k zamestnávateľom prednostných veriteľov, keďže pohľadávky pracovníkov sa likvidujú prioritne pred všetkými ostatnými zaručenými alebo prednostnými pohľadávkami. Znižovanie nákladov práce navrhované ako vlastný príspevok v celkovej výške [...] miliónov EUR preto zahŕňa tieto úvery. Portugalsko napokon uvádza, že spoločnosť TAP Air Portugal dosiahla toto znížovanie nákladov prostredníctvom rokovanií a požiadala pracovníkov, aby sa vzdali časti svojich budúcich pohľadávok. Preto sa rovnajú odpisu dlhu alebo inému zníženiu zmluvných nákladov od partnerov (napr. dodávateľov/prenajímateľov lietadiel), pokiaľ ide o účasť na úsilí, ako aj o prejav dôvery v dlhodobú životaschopnosť príjemcu.

- (69) Hoci Portugalsko uznáva, že vlastný príspevok by za bežných okolností mal byť porovnateľný s pomocou poskytnutou z hľadiska účinkov na platobnú schopnosť alebo likvidnú pozíciu príjemcu a že znižovanie nákladov nepredstavuje opatrenia na zvýšenie vlastného imania, vzhľadom na výnimočné okolnosti aj tak možno akceptovať vlastný príspevok, ktorý nemá účinok porovnateľný s poskytnutou pomocou. Portugalsko v informáciách zo 16. novembra 2021 napokon už nezahrnulo znižovanie nákladov práce do zdrojov vlastného príspevku príjemcu k nákladom na reštrukturalizáciu.

3.2.3. Rozdelenie a zdroje financovania nákladov na reštrukturalizáciu

- (70) Portugalsko 16. novembra 2021 predložilo rozdelenie nákladov na reštrukturalizáciu a príslušný výpočet a pomer vlastného príspevku, v ktorých sa zohľadňovali nové zdroje vlastného príspevku, ktorý je znázornený takto.

Tabuľka 2

Rozdelenie a zdroje financovania nákladov na reštrukturalizáciu (zaokrúhlené na milióny EUR)

Náklady na reštrukturalizáciu		Zdroje financovania	mil. EUR	%
		Vlastný príspevok		
Nákup nových lietadiel	[...]	Odškodnenie pracovnej sily	[...]	[...] %
Splácanie dlhu	[...]	Opätovné prerokovanie zmlúv s tretími stranami	[...]	[...] %
[...]	[...]	Prenájom nových lietadiel	[...]	[...] %
Pracovná sila (odškodnenie)	[...]	Iné príspevky	[...]	[...] %
Prevádzkové straty	[...]	Dlhopisové a bankové dlhové zmluvy (trhová hodnota)	[...]	[...] %
		Dočasná likvidita ([...] % nezaručených)	[...]	[...] %
		Nový bankový dlh	[...]	[...] %
		Nepredpokladané výdavky M&E Brasil	[...]	[...] %
		Štátna pomoc		
		Kapitálová injekcia	[...]	[...] %
		Dočasná likvidita ([...] % záruka)	[...]	[...] %
		Výška vlastného príspevku	[...]	[...] %
		Výška pomoci na reštrukturalizáciu	[...]	[...] %
		FINANČNÉ PROSTRIEDKY SPOLU	[...]	

- (71) Portugalsko uvádza, že príspevky nižšie ako 50 % nákladov na reštrukturalizáciu už boli akceptované v iných prípadoch pomoci na reštrukturalizáciu v odvetví leteckej dopravy ⁽³⁸⁾ a že pandémie COVID-19 spĺňa podmienky mimoriadnych okolností, ako ich uznáva Komisia v dočasnom rámci pre COVID-19 ⁽³⁹⁾ (ďalej len „dočasný rámec“). V dôsledku toho Portugalsko uvádza, že revidovaná výška vlastného príspevku je významná najmä v kontexte neistoty, ktorej odvetvie leteckej dopravy čelí z dôvodu pandémie COVID-19.

⁽³⁸⁾ Rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 o štátnej pomoci SA.34191 – Údajná pomoc spoločnosti airBaltic (Ú. v. EÚ L 183, 10.7.2015, s. 1). a rozhodnutie Komisie z 27. júna 2012 o štátnej pomoci SA.33015 – Air Malta (Ú. v. EÚ L 301, 30.10.2012, s. 29).

⁽³⁹⁾ Oznámenie Komisie – Dočasný rámec pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 (C/2020/1863, Ú. v. EÚ C 91I, 20.3.2020, s. 1) naposledy zmenené oznámením Komisie C(od šiestej zmeny dočasného rámca pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 a zmeny prílohy k oznámeniu Komisie členským štátom o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na krátkodobé poistenie vývozných úverov, C/2021/8442 final z 18. novembra 2021 (Ú. v. EÚ C 473, 24.11.2021, s. 1).

3.2.4. Rozdelenie zaťaženia

- (72) Portugalsko opakuje, že rozdelenie zaťaženia sa zabezpečí na úrovni akcionárov spoločnosti TAP SGPS. Straty spoločnosti TAP SGPS boli v plnej miere zohľadnené v konsolidovanej účtovnej závierke za rok 2020 a predstavujú záporné vlastné imanie v celkovej výške [...] miliónov EUR. Po schválení plánu reštrukturalizácie sa celková suma [...] miliónov EUR [...] v účtovníctve spoločnosti TAP SGPS zníži na [...]. Pred tým [...] na účely absorpcie strát.
- (73) Portugalsko ďalej vysvetľuje, že spoločnosť TAP SGPS sa bude musieť čo najskôr vrátiť na úverové trhy, ako sa plánovalo v pláne reštrukturalizácie. Prenesenie strát na veriteľov negatívne ovplyvní akékoľvek budúce úsilie spoločnosti TAP SGPS o získanie finančných prostriedkov zo súkromného sektora, a to aj na základe zábezpeky. Účastníci úverových trhov to budú vnímať ako *de facto* situáciu platobnej neschopnosti, ktorá okamžite povedie k tomu, že ratingové agentúry znížia rating na najhoršiu kategóriu. To zasa spôsobí, že banky sa budú v budúcnosti vyhýbať obchodovaniu s touto spoločnosťou. Portugalsko napokon uvádza, že vzdanie sa určitých práv zo strany veriteľov podľa príslušných zmlúv o úvere/emisiách dlhu [odôvodnenie 43 písm. g)] by sa malo považovať za formu rozdelenia zaťaženia podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

3.3. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

- (74) Pokiaľ ide o odčlenenie aktív, zníženie kapacity alebo trhovú účasť, v pláne reštrukturalizácie notifikovanom 10. júna 2021 Portugalsko navrhlo predaj podielov, ktoré spoločnosť TAP SGPS vlastní v podnikoch, ktorých predmet podnikania nesúvisí s jej hlavným predmetom podnikania, t. j. v spoločnostiach Groundforce, M&E Brasil a Cateringpor. Pokiaľ však ide o potenciálny presun prevádzkových intervalov, Portugalsko spočiatku zastávalo názor, že na zabezpečenie efektívnej hospodárskej súťaže by bol v prípade spoločnosti TAP Air Portugal záväzok vzdať sa intervalov na lisabonskom letisku predčasný a pravdepodobne nepotrebný, prinášal by so sebou riziko zhoršenia dopravnej prepojenosti a uzlového modelu tejto spoločnosti a potenciálne by ohrozil jej návrat k životaschopnosti. Portugalsko ďalej počas formálneho vyšetrovacieho konania tvrdilo, objasnilo alebo podrobnejšie vysvetlilo opatrenia zamerané na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Navrhované opatrenia mali preto takúto záverečnú formu.

3.3.1. Odčlenenie podnikov pôsobiacich v činnostiach vertikálne integrovaných s leteckou dopravou

- (75) Portugalsko uvádza, že spoločnosť Groundforce je historicky zisková, pričom v roku 2019 dosiahla čistý príjem vo výške [...] miliónov EUR a tržby vo výške [...] miliónov EUR, no kríza spôsobená pandémiou COVID-19 ju vážne zasiahla. Spoločnosť Groundforce v roku 2020 utrpela stratu príjmov vo výške [...] miliónov EUR v porovnaní s rokom 2019 a [...]. Pre tieto ťažkosti spoločnosť Groundforce začala riadené insolvenčné konanie, ktoré v konečnom dôsledku povedie k reštrukturalizácii alebo likvidácii spoločnosti. Spoločnosť Groundforce v tejto súvislosti už priťahla pozornosť viacerých popredných poskytovateľov služieb pozemnej obsluhy v Európe.
- (76) Cateringpor je spoločnosť zabezpečujúca stravovacie služby zriadená v roku 1994. Je hlavným poskytovateľom stravovacích služieb spoločnosti TAP SGPS, ktorá je zároveň jej väčšinovým akcionárom (51 % podiel) a hlavným zdrojom príjmov ([...] % príjmov v roku 2019). Táto spoločnosť je historicky zisková, pričom v roku 2019 dosiahla čistý príjem vo výške [...] miliónov EUR a čisté tržby vo výške [...] miliónov EUR. Podobne ako spoločnosť Groundforce však spoločnosť Cateringpor utrpela v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou COVID-19, ktorá viedla k zníženiu počtu poskytovaných pokrmov o [...] % a poklesu čistého príjmu o [...] miliónov EUR v porovnaní s rokom 2019. V záujme riešenia týchto ťažkostí spoločnosť Cateringpor začala proces reštrukturalizácie, ktorý prebieha [...] a na konci ktorého spoločnosť TAP SGPS plánuje [...] % [...]. Podľa prognóz [...] miliónov EUR.
- (77) Spoločnosť M&E Brasil je poskytovateľ služieb údržby, opravy a generálnej opravy so sídlom v Brazílii, ktorého väčšinovým akcionárom je spoločnosť TAP SGPS. Spoločnosť M&E Brasil poskytuje spoločnosti TAP SGPS služby údržby lietadiel so širokým trupom, ktoré v roku 2019 tvorili [...] % jej príjmov. [...] bol [...], a to napriek [...]. Kríza spôsobená pandémiou COVID-19 prehlbila ťažkosti spoločnosti, pričom príjmy v roku 2020 (približne [...] miliónov EUR) klesli na polovicu príjmov z roku 2019 ([...] miliónov EUR) [...] ([...] miliónov EUR [...], [...] miliónov EUR [...]). [...] [...] miliónov EUR [...].
- (78) Keďže uvedenými odčleneniami sa značne zníži počet vertikálne integrovaných činností spoločnosti TAP Air Portugal, ktoré predstavujú pomocné činnosti leteckej dopravy, Portugalsko sa domnieva, že predstavujú prijateľné opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

3.3.2. Zmenšenie a zmrazenie lietadlového parku

- (79) V pláne reštrukturalizácie sa takisto zvažuje zmenšenie kapacity v dôsledku zmeny veľkosti lietadlového parku, optimalizácie siete a prispôsobenia sa znižovaniu dopytu. Spoločnosť TAP Air Portugal už uskutočnila zmenšenie lietadlového parku zo 108 na [90 – 100] lietadiel do februára 2021. Portugalsko sa zaviazalo, že počas trvania plánu reštrukturalizácie a do roku 2025 vrátane neho lietadlový park spoločnosti TAP Air Portugal nepresiahne [90 – 100] lietadiel.

3.3.3. Uvoľnenie prevádzkových intervalov

- (80) Najmä vzhľadom na vysoký počet prevádzkových intervalov spoločnosti TAP Air Portugal na jeho vysoko vyťaženej lisabonskej základni (odôvodnenie 32) ⁽⁴⁰⁾ sa Komisia domnieva, že na účely tohto rozhodnutia bude mať spoločnosť TAP Air Portugal po reštrukturalizácii významné postavenie na trhu so službami osobnej leteckej dopravy na lisabonskom letisku.
- (81) Portugalsko v tejto súvislosti 3. decembra 2021 oznámilo dodatočný štrukturálny záväzok ešte viac obmedziť rušivý vplyv pomoci na hospodársku súťaž v oblasti poskytovania služieb osobnej leteckej dopravy na tratiach na lisabonské letisko alebo z neho, na ktorom si spoločnosť TAP Air Portugal podľa očakávaní po reštrukturalizácii zachová významné trhové postavenie.
- (82) Portugalsko sa konkrétne zaviazalo, že spoločnosť TAP Air Portugal postúpi balík maximálne 18 denných prevádzkových intervalov (zimných a letných) inému leteckému dopravcovi (súčasnému alebo potenciálnemu konkurentovi), aby mu umožnila zriadiť novú základňu ⁽⁴¹⁾ alebo rozšíriť jeho existujúcu základňu na lisabonskom letisku (ďalej len „vykonávateľ nápravného opatrenia“) ⁽⁴²⁾.
- (83) Prevádzkové intervaly sprístupnené spoločnosťou TAP Air Portugal v prospech vykonávateľa nápravného opatrenia v čase podpísania dohody o presune prevádzkových časov budú zodpovedať prevádzkovým intervalom, o ktoré požiadal vykonávateľ nápravného opatrenia v rozpätí +/- 20 minút v prípade letov na krátku vzdialenosť a +/- 60 minút v prípade letov na dlhú vzdialenosť. V prípade, že spoločnosť TAP Air Portugal nemá prevádzkové intervaly v príslušnom časovom rozpätí, spoločnosť TAP Air Portugal ponúkne presun prevádzkových intervalov, ktoré sa časovo čo najviac približujú žiadosti vykonávateľa nápravného opatrenia.
- (84) Spoločnosť TAP Air Portugal by výnimočne nebola povinná postúpiť:
- a) viac ako jeden prevádzkový interval do 8.00 h (miestneho času) na každé lietadlo, pre ktoré vykonávateľ nápravného opatrenia zriadil základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov;
 - b) viac ako polovicu z celkového počtu nápravných prevádzkových intervalov do 12.00 h (miestneho času); ako aj
 - c) viac prevádzkových intervalov do 20.00 h (miestneho času) než celkový počet nápravných prevádzkových intervalov po odpočítaní jedného prevádzkového intervalu na každé lietadlo, pre ktoré vykonávateľ nápravného opatrenia zriadil základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov na účely letov na krátke vzdialenosti.
- (85) V prípade, že sa podá žiadosť o viac ako jeden prevádzkový interval do 8.00 h (miestneho času) na každé lietadlo so základňou na letisku, žiadosť o viac ako polovicu celkového počtu nápravných prevádzkových intervalov do 12.00 h (miestneho času) alebo žiadosť o viac nápravných prevádzkových intervalov do 20.00 h (miestneho času), než je celkový počet nápravných prevádzkových intervalov po odpočítaní jedného prevádzkového intervalu na každé lietadlo, pre ktoré vykonávateľ nápravného opatrenia zriadil základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov na účely letov na krátke vzdialenosti, spoločnosť TAP Air Portugal ponúkne vykonávateľovi nápravného opatrenia ďalší najbližší prevádzkový interval po 8.00 h (miestneho času), po 12.00 h (miestneho času) alebo po 20.00 h (miestneho času).
- (86) Načasovanie príletových a odletových prevádzkových intervalov by malo byť také, aby vykonávateľovi nápravného opatrenia v čo najväčšej miere umožňovalo primerané striedanie lietadiel s ohľadom na obchodný model oprávneného potenciálneho vykonávateľa nápravného opatrenia a na jeho obmedzenia v súvislosti s využívaním lietadiel.
- (87) Portugalsko sa zaviazalo, že spoločnosť TAP Air Portugal znova nezíska postúpené prevádzkové intervaly od vykonávateľa nápravného opatrenia.

⁽⁴⁰⁾ Kombinácia týchto faktorov (vysoký počet prevádzkových intervalov na vysoko vyťaženej letisku používanom ako základňa) sa nevyskytuje na žiadnom inom letisku v EÚ, na ktoré alebo z ktorého spoločnosť TAP Air Portugal poskytuje služby osobnej leteckej dopravy.

⁽⁴¹⁾ Základňa znamená, že lietadlá na letisku parkujú cez noc a že lietadlá so základňou na letisku sa používajú na prevádzkovanie viacerých tratí z tohto letiska. V prípade letov na krátku vzdialenosť to znamená, že každý deň je prvou cestou lietadla odlet z lisabonského letiska a poslednou cestou je prílet na lisabonské letisko.

⁽⁴²⁾ Ako sa ďalej vysvetľuje v odôvodnení 88, potenciálni vykonávatelia nápravného opatrenia sa musia zaviazat, že lietadlá využívajúce prevádzkové intervaly postúpené spoločnosťou TAP Air Portugal budú mať základňu na lisabonskom letisku. Požiadavka prevádzkovať novú alebo rozšírenú základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov je opodstatnená z dôvodu relatívneho stupňa konkurenčného tlaku, ktorý na tradičných dopravcov vyvíjajú dopravcovia so základňou na letisku a dopravcovia, ktorí nemajú základňu na letisku.

- (88) Na to, aby bol potenciálny vykonávateľ nápravného opatrenia oprávnený, musí:
- a) byť leteckým dopravcom, ktorý je držiteľom prevádzkovej licencie vydané členským štátom EÚ/EHP;
 - b) byť nezávislý od spoločnosti TAP Air Portugal a nesmie s ňou byť prepojený;
 - c) nesmú sa na neho vzťahovať nápravné opatrenia zamerané na hospodársku súťaž na základe prijatia nástroja na rekapitalizáciu po pandémie COVID-19 v hodnote viac ako 250 miliónov EUR;
 - d) zaviazat sa, že bude prevádzkovať určitý počet lietadiel so základňou na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov až do konca plánu reštrukturalizácie. Potenciálni vykonávatelia nápravného opatrenia uvedú vo svojich návrhoch počet lietadiel, ktoré majú mať základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov. ⁽⁴³⁾ Na účely záväzku vytvoriť základňu pre lietadlá na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov sa potenciálny vykonávateľ nápravného opatrenia musí zaviazat, že bude dodržiavať platné právne predpisy EÚ a vnútroštátne právne predpisy, ktoré súdne dvory EÚ vykladajú ako relevantné ⁽⁴⁴⁾.
- (89) Vykonávateľa nápravného opatrenia Komisia schváli po transparentnom a nediskriminačnom výberovom konaní (výzva na predkladanie návrhov).
- (90) Komisii bude pomáhať monitorovací správca, ktorý bude priamo vymenovaný po prijatí tohto rozhodnutia.
- (91) Monitorovací správca zverejní výzvu na predkladanie návrhov v dostatočnom predstihu pred začatím všeobecného postupu pridelovania prevádzkových intervalov na každú sezónu IATA, až kým Komisia neschváli vykonávateľa nápravného opatrenia, a tejto výzve sa venuje náležitá publicita.
- (92) Komisia s pomocou monitorovacieho správcu posúdi prijaté návrhy. Ak návrhy nie sú vierohodné z hospodárskeho alebo prevádzkového hľadiska alebo vzhľadom na právo hospodárskej súťaže EÚ, môže ich zamietnuť.
- (93) V prípade konkurenčných návrhov Komisia uprednostní v zostupnom poradí potenciálnych vykonávateľov nápravného opatrenia, ktorí najmä: i) zabezpečia najväčšiu kapacitu miest vzhľadom na lietadlá so základňou na letisku využívajúce nápravné prevádzkové intervaly od začiatku činnosti až do konca plánu reštrukturalizácie; a ii) obsluhujú najväčší počet destinácií priamymi letmi vykonávanými lietadlami so základňou na letisku využívajúcimi nápravné prevádzkové intervaly od začiatku činnosti až do konca plánu reštrukturalizácie (priama dopravná prepojenosť, bez ohľadu na frekvencie).
- (94) Ak Komisia po posúdení dvoch kritérií rovnako alebo podobne vyhodnotí viacero návrhov (rovnaké ponuky), uprednostní návrh, ktorý ako najlepšie vyhodnotí spoločnosť TAP Air Portugal (ktorá môže použiť ľubovoľné kritériá podľa svojho uváženia za predpokladu, že sú transparentné).
- (95) Krátko po hodnotiacom rozhodnutí Komisie spoločnosť TAP Air Portugal s potenciálnym vykonávateľom nápravného opatrenia s najlepším hodnotením, ktorý potvrdil, že plánuje zriadiť základňu alebo rozšíriť svoju základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov, uzavrie dohodu o presune prevádzkových intervalov, ktorú preskúma monitorovací správca a schváli Komisia.
- (96) Tieto prevádzkové intervaly spoločnosť TAP Air Portugal postúpi vykonávateľovi nápravného opatrenia bezplatne podľa článku 8b nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 ⁽⁴⁵⁾ (ďalej len „nariadenie o prevádzkových intervaloch“).

⁽⁴³⁾ Komisia posúdi prevádzkovú a finančnú vierohodnosť návrhov predložených potenciálnymi vykonávateľmi nápravného opatrenia vrátane podnikateľského plánu na prevádzku lietadiel, ktoré majú mať základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov. Aby bol potenciálny vykonávateľ nápravného opatrenia schválený, musí preukázať prevádzkovú a finančnú vierohodnosť podnikateľského plánu pre svoju novú alebo rozšírenú lisabonskú základňu. Aby sa však predišlo akýmkoľvek pochybnostiam, záväzok prevádzkovať určitý počet lietadiel so základňou na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov nie je podmienkou ich účinného presunu ani ich použitia uloženého vykonávateľovi nápravného opatrenia po jeho schválení. Inými slovami, hneď ako sa vykonávateľ nápravného opatrenia schváli, nápravné prevádzkové intervaly sa bezpodmienečne presunú a vykonávateľ nápravného opatrenia ich môže slobodne využívať.

⁽⁴⁴⁾ Pozri napr. rozsudok Nogueira, spojené veci C-168/16 a C-169/16, EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1). Podľa článku 8b tohto nariadenia „[n]árok na sériu prevádzkových intervalov podľa článku 8 ods. 2 neoprávňuje k žiadnym nárokom na náhradu na základe obmedzenia, zníženia alebo vylúčenia uloženého podľa práva Spoločenstva, najmä pri uplatnení pravidiel zmluvy vzťahujúcich sa na leteckú dopravu. Toto nariadenie nemá vplyv na právomoc verejných orgánov podľa vnútroštátneho práva o hospodárskej súťaži alebo podľa článkov 81 alebo 82 zmluvy alebo podľa nariadenia Rady (EHS) č. 4064/89 z 21. decembra 1989 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi, požadovať presun prevádzkových intervalov medzi leteckými dopravcami a regulovať spôsob, akým sa pridelujú. Tieto presuny sa môžu uskutočniť bez peňažnej náhrady.“

- (97) Tieto prevádzkové intervaly budú ponúknuté na presun do konca obdobia reštrukturalizácie (koniec roku 2025, pozri odôvodnenie 27). Bez ohľadu na okolnosti sa až do konca obdobia reštrukturalizácie nezverejnia žiadne výzvy na predkladanie návrhov.

3.3.4. Zákaz nadobudnutia a reklamy

- (98) Okrem odčlenenia aktív a opatrení na zníženie trhovej kapacity a prítomnosti na trhu Portugalsko navrhlo záväzky, že príjemca i) počas obdobia reštrukturalizácie nenadobudne akcie v žiadnej spoločnosti s výnimkou prípadov, v ktorých je to nevyhnutné na zabezpečenie jeho dlhodobej životaschopnosti, a na základe súhlasu Komisie; a ii) nebude pri predaji svojich výrobkov a služieb propagovať štátnu podporu ako konkurenčnú výhodu.

4. PRIPOMIENKY TRETÍCH STRÁN

- (99) V lehote do 6. septembra 2021 tretie strany zaslali 39 odpovedí na výzvu na predkladanie pripomienok. Po tejto lehote boli predložené ďalšie štyri pripomienky. Pripomienky predložené včas zahŕňali veľké množstvo informácií od dvoch priamych konkurentov – spoločností Ryanair a euroAtlantic Airways (ďalej len „EAA“) – a od obchodných partnerov, ako sú cestovné agentúry, cestovné kancelárie alebo ich združenia (13), veľké hotelové skupiny (1), agentúry na predaj leteniek (2), dodávatelia (1), riaditelia letísk/agentúry pre riadenie letovej prevádzky (2). Ďalšie podania pochádzali od orgánov štátnej správy, ako sú zastúpenia viacerých brazílskych štátov, ako aj od brazílskeho ministerstva cestovného ruchu (8) a od orgánov na podporu cestovného ruchu a obchodnej alebo kultúrnej výmeny (10).
- (100) Všetky tretie strany okrem dvoch priamych konkurentov a ďalšej strany vo všeobecnosti podporujú pomoc na reštrukturalizáciu a potvrdzujú dôležitú úlohu, ktorú spoločnosť TAP Air Portugal zohráva pre dopravnú prepojenosť Portugalska s Úniou a inými regiónmi sveta a pre portugalské hospodárstvo.

4.1. Pripomienky konkurentov

4.1.1. Spoločnosť Ryanair

Prínos k jasne vymedzenému cieľu spoločného záujmu

- (101) Spoločnosť Ryanair nesúhlasí s predbežným zistením Komisie, podľa ktorého pomoc na reštrukturalizáciu prispieva k cieľu spoločného záujmu. Podľa spoločnosti Ryanair neexistujú dôkazy o riziku narušenia dôležitej služby, ktorú možno ťažko nahradiť, keďže službu spoločnosti TAP Air Portugal nahradia konkurenti, ktorí vstupujú do hry. Konkrétne spoločnosť Ryanair zabezpečuje aj spojenia do destinácií mimo EÚ, ako je Izrael, Turecko alebo Ukrajina. Spoločnosť Ryanair ďalej uviedla, že z portugalských letísk prevádzkuje lety do Maroka a Spojeného kráľovstva.
- (102) Spoločnosť Ryanair okrem toho nesúhlasí s tvrdením, že iní veľkí leteckí dopravcovia z EÚ, ktorí by ponúkali medzikontinentálne spojenia cez Lisabon, prevádzkujú model hviezdicového letiska, a preto by dopravovali cestujúcich z Portugalska do svojich centráľ v iných členských štátoch namiesto toho, aby zriadili ďalšiu centrálu v Portugalsku. Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti uvádza, že kľúčové destinácie na dlhé vzdialenosti (napr. New York, São Paulo, Toronto, Montreal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubaj) takisto obsluhujú medzinárodní dopravcovia, ako sú American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways a Emirates, priamo z Lisabonu, zatiaľ čo spoločnosť TAAG Angola Airlines ponúka priame lety medzi Lisabonom a Luandou. Podľa názoru spoločnosti Ryanair by bolo naďalej možné lietať do týchto destinácií z Portugalska bez prestupu alebo tranzitu cez centrálu inej leteckej spoločnosti aj v prípade, že spoločnosť TAP Air Portugal preruší prevádzku na niektorých tratiach na dlhé vzdialenosti.
- (103) Podľa spoločnosti Ryanair viacerí konkurenti prevádzkujú vnútroštátne tie isté trate ako spoločnosť TAP Air Portugal, a to do autonómnych regiónov Madeira a Azory, do iných portugalsky hovoriacich krajín a diaspóry, ako aj do iných krajín v Európe a mimo nej. Okrem spoločnosti TAP Air Portugal budú trate z Portugalska do autonómnych regiónov Madeira a Azory zabezpečovať viaceré iné letecké spoločnosti, ako sú Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores a Azores Airlines.

- (104) Spoločnosť Ryanair v tejto súvislosti uvádza, že spoločnosť TAP Air Portugal takisto čelí konkurencii na svojich vnútroštátnych tratiach zo strany vysokorychlostných železníc alebo medzimestských autobusových spoločností, ako je Flixbus, ktoré môžu naďalej zabezpečovať dopravnú prepojenosť celého Portugalska a jeho regiónov.
- (105) Spoločnosť Ryanair uvádza, že priamo konkuruje spoločnosti TAP Air Portugal vo veľkom počte tratí medzi dvojicami miest – miestom odletu a miestom priletu (tzv. O&D, *origin & destination*). Spoločnosť Ryanair na podporu svojich zistení predložila prílohy s údajmi o „tratiach medzi dvojicami portugalských miest, na ktorých si spoločnosti Ryanair a TAP Air Portugal konkurovali v roku 2020“ a „európskych tratiach a konkurentoch spoločnosti TAP v marci 2021“. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že skupina Ryanair Group konkurovala spoločnosti TAP Air Portugal v prípade 17 dvojíc miest v roku 2019, 29 dvojíc miest v roku 2020 a 24 dvojíc miest v roku 2021, čo je oveľa viac než akákoľvek iná letecká spoločnosť. Spoločnosť Ryanair takisto predložila štúdiu⁽⁴⁶⁾ vypracovanú na jej žiadosť. V štúdiu sa analyzuje veľkosť a pôvod prevádzkovej licencie najväčších leteckých spoločností na viacerých hlavných európskych trhoch. Zahŕňa celkovú kapacitu v rámci Európy ponúkanú v roku 2014 a v roku 2019 a súčasné prognózy na rok 2021. Okrem identifikácie podielov kľúčových leteckých spoločností v týchto rokoch sa v štúdiu skúma päťročná miera rastu najväčších trhov v rokoch 2014 až 2019, prínos popredných leteckých spoločností k tomuto rastu a celkový rast na tratiach obsluhovaných týmito leteckými spoločnosťami v tom istom období. V štúdiu sa následne opakuje ten istý výpočet na dva roky do konca roka 2021 podľa súčasnej prognózy. Pokiaľ ide konkrétne o Portugalsko, v štúdiu sa zistilo, že nízkonákladoví leteckí dopravcovia v rokoch 2014 až 2019 zodpovedali za 44,3 % nárastu kapacity miest, pričom ostatné letecké spoločnosti, ktoré nie sú poprednými domácimi leteckými spoločnosťami zodpovedali za ďalších 29,3 % rastu. Podľa štúdie dve popredné domáce portugalské letecké spoločnosti zodpovedali len za 26,4 % rastu zaznamenaného za toto päťročné obdobie. V štúdiu sa zistilo, že pokiaľ ide o dopravnú prepojenosť, nízkonákladoví leteckí dopravcovia v tom istom päťročnom období prispeli ešte viac, pričom do svojich kombinovaných sietí pridali 199 nových tratí. Na porovnanie, dvaja poprední portugalskí leteckí dopravcovia znížili počet svojich tratí spolu o 12 tratí. Pokiaľ ide o iné ako vnútroštátne trate v rámci Európy, predstavovalo by to +199, resp. –10. Tento rozdiel by bol údajne sklamaním pre popredných portugalských leteckých dopravcov, keďže z hľadiska kapacity miest kontrolujú 30 % celkového trhu a 65 % domáceho trhu. Štúdia takisto obsahuje tabuľku s prognózou toho, ako nízkonákladoví leteckí dopravcovia zvýšia svoj podiel na portugalskom trhu počas pandémie. Po týchto siedmich zisteniach sa v štúdiu dospelo k záveru, že história podporovania tradičných „vlajkových dopravcov“ na vnútroštátnej úrovni neprináša ani väčší rast, ani väčšiu dopravnú prepojenosť, a ďalej sa v nej uvádza, že práve celoeurópski nízkonákladoví leteckí dopravcovia majú v tejto súvislosti na otvorenejších trhoch väčší prínos.
- (106) Spoločnosť Ryanair napokon uvádza, že Portugalsko je jedným z cieľov rozširovania skupiny Ryanair Group. Podľa spoločnosti Ryanair sú v tejto súvislosti trate, na ktorých si skupina Ryanair Group a spoločnosť TAP Air Portugal priamo konkurujú, hospodársky významné. Skupina Ryanair Group a spoločnosť TAP Air Portugal by si priamo konkurovali najmä na medzinárodných tratiach do významných miest vrátane Londýna, Berlína, Dublinu, Paríža, Ríma, Milána a Viedne, ktoré sú hospodársky významné, pretože prepájajú Portugalsko s najväčšími a najprosperujúcejšími mestami v Európe. Spoločnosť Ryanair a spoločnosť TAP Air Portugal by si takisto konkurovali na vnútroštátnych tratiach prepájajúcich Lisabon a mesto Ponta Delgada a ostrov Terceira.
- (107) V súvislosti s prínosom k jasne vytýčenému cieľu spoločného záujmu spoločnosť Ryanair ďalej tvrdí, že v rozhodnutí o začatí konania sa neuvádza vysvetlenie, prečo má byť spoločnosť TAP Air Portugal systémový podnik, a dokonca sa v ňom ani nepoužíva prídavné meno „systémový“. Podľa spoločnosti Ryanair by teraz, keď sa európske letecké spoločnosti zotavujú z krízy, stratenú kapacitu jednej leteckej spoločnosti rýchlo nahradili iné letecké spoločnosti, ktoré chcú využiť svoju nadmernú kapacitu a fungujú efektívnejšie.
- (108) Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že aj v prípade, že niektoré činnosti spoločnosti TAP Air Portugal majú skutočne systémový charakter, Komisii sa nepodarilo stanoviť, či by tieto systémové činnosti nebolo možné zachovať zmenšením skupiny alebo znížením počtu alebo obmedzením nesystémových alebo stratových činností. Podľa spoločnosti Ryanair totiž iné letecké spoločnosti a poskytovatelia dopravných služieb už zohrávajú významnú úlohu v dopravnej prepojenosti Portugalska a jeho regiónov a môžu poskytovať rovnaké služby ako spoločnosť TAP Air Portugal a mohli by prevziať služby spoločnosti TAP Air Portugal v prípade jej odchodu z trhu.
- (109) Záverom spoločnosť Ryanair predpokladá, že spoločnosť TAP Air Portugal nahradia efektívnejšie letecké spoločnosti, ktoré už slúžia spoločnému záujmu. Reštrukturalizácia tak nebude neslúžiť spoločnému záujmu, pretože by ohrozila tento proces.

⁽⁴⁶⁾ *Landing market shares in key European passenger markets* (Hlavné podiely na kľúčových európskych trhoch so službami osobnej leteckej dopravy), 10. august 2021, vypracované v kontexte odvolania sa spoločnosti Ryanair voči rozhodnutiu Európskej komisie z 23. apríla 2021 vo veci štátnej pomoci SA.62304 (2021/N) – Portugalsko – COVID-19: Náhrada škody v prospech spoločnosti TAP Portugal; autor: Mark Simpson, analytik spoločnosti Goodbody pre letecké spoločnosti, Spojené kráľovstvo.

Dlhodobá životaschopnosť spoločnosti TAP Air Portugal

- (110) Po prvé, spoločnosť Ryanair namietala, že odôvodnenie 73 a oddiel 2.3.3 rozhodnutia o začatí konania, v ktorých sa hovorí o dlhodobej životaschopnosti, sú výrazne redigované a všetky finančné údaje a časové míľniky plánu reštrukturalizácie boli vypustené. V dôsledku nedostatku informácií tak pre spoločnosť Ryanair nebolo možné predložiť akékoľvek podrobné pripomienky. Spoločnosť Ryanair napriek tomu všeobecne poznamenáva, že problémy spoločnosti TAP Air Portugal vyplývajú z prudkého rastu, ktorý spoločnosť TAP nebola schopná využiť na vytvorenie príjmu a pokrytie svojich nákladov, keďže nebola dostatočne konkurencieschopná. V tejto súvislosti sa zdá, že plán spoločnosti TAP Air Portugal pokračovať v raste kapacity, hneď ako sa podmienky na trhu vrátia do normálu, bude opakovaním neúspešnej stratégie, ktorá už viedla k ťažkostiam spoločnosti TAP Air Portugal.

Vhodnosť pomoci

- (111) Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že overenie spokojnosti s touto podmienkou by si vyžadovalo porovnanie rôznych dostupných možností s cieľom identifikovať najmenej rušivú možnosť. V rozhodnutí o začatí konania sa však neuvádzajú iné možnosti ani sa neporovnáva pomoc s inými možnosťami zahŕňajúcimi alebo nezahŕňajúcimi štátnu pomoc, a preto sa ním neoverilo, či je pomoc vhodná.

Primeranosť pomoci

- (112) Pokiaľ ide o primeranosť pomoci na reštrukturalizáciu, spoločnosť Ryanair tvrdí, že v rozhodnutí o začatí konania sa neuvádzajú žiadne dôkazy o úsilí spoločnosti TAP Air Portugal získať súkromné finančné prostriedky. Podľa spoločnosti Ryanair vzhľadom na to, že sa nezistil chýbajúci prístup spoločnosti TAP SGPS k finančným trhom pred poskytnutím pomoci, chýbajúci prístup po jej poskytnutí je vysoko nepravdepodobný. Spoločnosť Ryanair okrem toho tvrdí, že spoločnosť TAP SGPS by mala byť schopná získať súkromné finančné prostriedky po vykonaní opatrení na zvýšenie vlastného kapitálu, a „vankúš“ vo výške [...] miliónov EUR je preto nadbytočný. Spoločnosť Ryanair takisto namietala, že v rozhodnutí o začatí konania chýbajú dostatočné finančné údaje, ktoré by zainteresovaným stranám umožnili podrobne posúdiť primeranosť veľkosti pomoci.
- (113) Spoločnosť Ryanair kriticky poznamenáva, že v rozhodnutí o začatí konania sa neuvádza odôvodnenie predpokladu Portugalska, že finančný rating agentúry Standard & Poor B– znemožňuje získavanie pôžičiek na finančných trhoch. Podľa spoločnosti Ryanair Portugalsko neopísalo žiadne konkrétne neúspešné úsilie zo strany spoločnosti TAP o získanie finančných prostriedkov ani nevysvetľuje, prečo na zaistenie dlhu nebolo k dispozícii zabezpečenie kolaterálom. Spoločnosť Ryanair zastáva názor, že portfólio letiskových prevádzkových intervalov a iných aktív spoločnosti TAP Air Portugal predstavuje významný kolaterál.
- (114) Pokiaľ ide o rozdelenie zaťaženia, spoločnosť Ryanair vyjadruje obavy, že so zvyšným súkromným akcionárom (spoločnosťou HPGB) sa bude zaobchádzať priaznivejšie. Podľa spoločnosti Ryanair sa v rozhodnutí o začatí konania neuvádzali žiadne faktické podrobnosti, ktoré by spoločnosti Ryanair umožnili vyjadriť sa k spokojnosti s podmienkou rozdelenia zaťaženia zo strany spoločnosti HPGB a už vôbec nie iných zainteresovaných strán spoločnosti TAP SGPS.

Opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže

- (115) Spoločnosť Ryanair súhlasí so zistením Komisie, že opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže nie sú opodstatnené a zdajú sa nedostatočné, a to aj na základe nedostatočných informácií poskytnutých v rozhodnutí o začatí konania.
- (116) Pokiaľ ide o uvoľnenie prevádzkových intervalov, spoločnosť Ryanair tvrdí, že obrovská výška poskytnutej pomoci a nedostatočná úroveň vlastného príspevku sú v prospech postúpenia prevádzkových intervalov v miere presahujúcej úroveň postúpenia spoločnosti Lufthansa ⁽⁴⁷⁾.
- (117) Podľa spoločnosti Ryanair postúpenie prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku v rovnakom rozsahu ako postúpenie prevádzkových intervalov v rozhodnutí týkajúcom sa spoločnosti Lufthansa (24 prevádzkových intervalov denne) nepoškodí dopravnú prepojenosť Portugalska (a to ani do Brazílie) ani činnosti centrály spoločnosti TAP Air Portugal (napr. tým, že by jej trate prestali byť ziskové). Spoločnosť Ryanair sa domnieva, že umožnenie toho, aby si spoločnosť TAP Air Portugal ponechala prevádzkové intervaly, ktoré by nebola schopná využívať napríklad z dôvodu poklesu objemu prepravy alebo zmenšenia lietadlového parku, by sa rovnalo hromadeniu vzácných zdrojov, a preto by postúpenie prevádzkových intervalov malo byť aspoň úmerné zmenšeniu lietadlového parku spoločnosti TAP Air Portugal. Okrem toho bude dopyt po prevádzkových intervaloch zo strany životaschopných leteckých spoločností na lisabonskom a portskom letisku vysoký.

⁽⁴⁷⁾ Rozhodnutie Komisie z 25. júna 2020 vo veci SA.57153 (2020/N) – COVID-19 – Portugalsko – Pomoc pre spoločnosť Lufthansa (Ú. v. EÚ C 397, 20.11.2020, s. 1).

- (118) V záujme toho spoločnosť Ryanair navrhuje, aby Komisia zvážila správnu veľkosť pre spoločnosť TAP Air Portugal, ktorá by Portugalsku umožnila primeranú dopravnú prepojenosť a nevylučovala by hypotézu, že správna veľkosť pre spoločnosť TAP Air Portugal sa môže rovnať odchodu z trhu. Podľa spoločnosti Ryanair by Komisia nemala vopred vylučovať scenár, v ktorom by spoločnosť TAP Air Portugal poskytovala len služby na dlhé vzdialenosti a iné (a to aj nízkonákladové) letecké spoločnosti by pôsobili ako prevádzkovatelia spoločne využívajúci kódy alebo dokonca *de facto* prevádzkovatelia súčasných zberných tratí do Lisabonu.
- (119) A napokon, pokiaľ ide o zmrazenie kapacít a zníženie intenzity činností, spoločnosť Ryanair tvrdí, že v rozhodnutí o začatí konania sa scenár zmenšenia veľkosti neskúma dostatočne.

4.1.2. Spoločnosť EAA

- (120) Spoločnosť EAA najskôr poznamenáva, že schválením zákona o verejnom štátnom rozpočte na rok 2021 v novembri 2020, v ktorom portugalská vláda vyčlenila finančnú podporu v prospech spoločnosti TAP SGPS vo výške 500 miliónov EUR, sa portugalský štát zaviazal sprístupniť štátne zdroje, čo spoločnosť EAA považuje za štátnu pomoc, ktorá nebola notifikovaná Komisii.
- (121) Spoločnosť EAA namieta proti diskriminačnému zaobchádzaniu v prospech spoločnosti TAP SGPS, keď štát spoločnosti TAP SGPS poskytol finančnú podporu na pomoc pri jej reštrukturalizácii. V podkladových informáciách spoločnosť EAA uvádza, že od Portugalska opakovane žiadala primeranú podporu. Napriek maximálnemu úsiliu spoločnosti EAA a predloženiu výhod pre hospodárstvo Portugalska odmietlo preskúmať skutočnosti a neposkytlo žiadnu významnú pomoc.
- (122) Spoločnosť EAA ďalej informuje, že na svojich 8 500 letoch prepravila viac ako 1,4 milióna cestujúcich, z ktorých 430 000 (t. j. 30 % celkového počtu cestujúcich letecky prepravených počas tohto obdobia) letelo z Portugalska alebo do Portugalska. Spoločnosť EAA bola prvou portugalskou leteckou spoločnosťou, ktorá začala prevádzku do severnej Brazílie, a keď spoločnosť TAP Air Portugal spustila pravidelné lety do tohto regiónu a cestovným kanceláriám poskytovala veľmi nízke sadzby, spoločnosť EAA si našla nové príležitosti. V roku 2020 sa v dôsledku pandémie COVID-19 hlavnou činnosťou spoločnosti EAA stala charterová prevádzka.

Primeranosť nástroja pomoci

- (123) Podľa spoločnosti EAA je cieľom pomoci na reštrukturalizáciu poskytnúť podporu likvidity na vykonávanie plánu reštrukturalizácie a vyváženie záporného vlastného kapitálu spoločnosti TAP SGPS. Predmetnú pomoc však tvorí najmä vlastný kapitál a čiastočne záruka, ktorá sa za najnepriaznivejšieho scenára tiež prevedie na vlastné imanie, ak sa nedosiahne prístup na kapitálové trhy. Nástroj pomoci sa nezdá primeraný, keďže presahuje to, čo je nevyhnutné. Menej narušajúce opatrenie v podobe finančnej záruky bez charakteru vlastného imania by bolo dostatočné na umožnenie prístupu na kapitálové trhy, a tak by obnovilo likviditu a platobnú schopnosť spoločnosti TAP SGPS. Spoločnosť TAP SGPS by si tak musela nájsť svoje vlastné spôsoby financovania, a tak by dosiahla aj ciele vlastného príspevku.

Primeranosť pomoci

- (124) Spoločnosť EAA súhlasí s obavami, ktoré Komisia vyjadrila vo svojich predbežných zisteniach týkajúcich sa primeranosti pomoci, a to najmä v súvislosti s tým, či spoločnosť TAP SGPS bude mať dostatočnú úroveň vlastných príspevkov. Spoločnosť EAA okrem toho vyjadruje obavy, že Portugalsko už očakáva udelenie náhrady škody podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ.
- (125) Spoločnosť EAA rovnako ako spoločnosť Ryanair namieta proti nadmerne redigovanému obsahu rozhodnutia o začatí konania, čo znemožnilo zmysluplne sa vyjadriť k primeranosti.

Opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže opodstatnené v prípade spoločnosti TAP Air Portugal

- (126) Spoločnosť EAA súhlasí s obavami Komisie, že ukončenie stratových činností nestačí na riešenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou na reštrukturalizáciu, a tvrdí, že opatrenia navrhované portugalskou vládou v pláne reštrukturalizácie nestačia na riešenie narušení hospodárskej súťaže spôsobených pomocou. Podľa spoločnosti EAA sú na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže potrebné komplexnejšie opatrenia zohľadňujúce veľkosť pomoci v prospech spoločnosti TAP Air Portugal. Spoločnosť EAA na tento účel identifikovala súbor opatrení, ktoré by sa spoločne mali zvážiť ako nevyhnutné na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže spôsobeného pomocou tejto veľkosti, druhu a charakteristík.
- (127) Spoločnosť EAA takisto uvádza konkrétne návrhy opatrení v oblasti hospodárskej súťaže. Konkrétne navrhuje, že spoločnosť TAP Air Portugal by mala zmenšiť svoj podiel na tratiach, na ktorých je prítomná aj spoločnosť EAA, a uzavrieť dohody o spoločnom využívaní kódu so spoločnosťou EAA v prípade letov z Portugalska do Svätého Tomáša a do Guiney Bissau. Spoločnosť EAA uvádza, že je jediným portugalským prevádzkovateľom, ktorý je od roku 2008 schopný sústavne prevádzkovať priame lety do Svätého Tomáša. Okrem toho spoločnosť TAP Air Portugal od Vianoc 2013 a na ďalšie tri roky z bezpečnostných dôvodov pozastavila lety do Guiney Bissau a v tomto období bola spoločnosť EAA jediným portugalským prevádzkovateľom schopným zabezpečovať spojenie medzi týmito krajinami a v konečnom dôsledku s portugalsky hovoriacim svetom. Spoločnosť EAA okrem toho tvrdí, že Komisia by mala spoločnosť TAP Air Portugal požiadať, aby neuplatňovala predátorské ceny na tratiach do Svätého Tomáša a do Guiney Bissau, na ktorých by si spoločnosť TAP Air Portugal a spoločnosť EAA priamo konkurovali.
- (128) Spoločnosť EAA žiada, aby spoločnosť TAP Air Portugal nevyužívala štátnu pomoc na otváranie nových tratí v porovnaní s traťami, ktoré prevádzkovala pred pandémiou, a aby sa vzdala frekvencií na letoch do ziskových destinácií. Spoločnosť EAA ďalej navrhuje, že spoločnosť TAP Air Portugal by mala zmenšiť počet svojich prevádzkových intervalov o jednu tretinu na stanovených ziskových destináciách s cieľom dať priestor iným leteckým spoločnostiam vrátane spoločnosti EAA. Spoločnosť EAA okrem toho zastáva názor, že spoločnosť TAP Air Portugal musí zrušiť všetky trate, ktoré spustila počas pandémie.
- (129) Spoločnosť EAA okrem toho vyzýva Komisiu, aby zvážila dva ďalšie záväzky – záväzok spoločnosti TAP Air Portugal, že nerozšíri svoje činnosti o nové činnosti, ako je osobná a nákladná doprava, a to ani so spoločnosťou Portugalia, a druhý záväzok spoločnosti TAP Air Portugal, že upustí od charterovej prevádzky a nebude ponúkať charterové lety cestovným kanceláriám ani iným klientom (napr. športovým tímom).
- (130) Spoločnosť EAA pozitívne vníma plány spoločnosti TAP Air Portugal znížiť kapacitu, pokiaľ ide o počet lietadiel, a navrhuje dodatočný záväzok, že spoločnosť TAP Air Portugal najmenej päť rokov nenakúpi žiadne nové lietadlá na rozšírenie svojho lietadlového parku.
- (131) Spoločnosť EAA takisto vyjadruje svoj všeobecný názor na hospodársku súťaž v odvetví leteckej dopravy v Portugalsku. Podľa spoločnosti EAA by Portugalsko malo uprednostňovať vstup nových konkurentov a rozšírenie existujúcich malých konkurentov tým, že udelí menším prevádzkovateľom povolenie na prevádzku na hlavných tratiach nákladnej dopravy, ktoré v súčasnosti prevádzkuje spoločnosť TAP Air Portugal, aby na týchto tratiach mohli súťažiť ďalšie (portugalské) spoločnosti.

4.2. Pripomienky ďalších tretích strán

- (132) Ostatné tretie strany s výnimkou Obchodnej komory mesta Porto vyjadrili podporu štátnemu zásahu v prospech spoločnosti TAP SGPS. Z dôkazov predložených ďalšími tretími stranami vyplýva, že spoločnosť TAP Air Portugal skutočne zabezpečuje vyššiu dopravnú prepojenosť a hospodársku súťaž. Obchodní partneri a vládne orgány poukazujú najmä na:
- objem a význam osobnej leteckej dopravy medzi Portugalskom a portugalsky hovoriacimi krajinami, ktorú zabezpečuje spoločnosť TAP Air Portugal, ako aj stabilne rastúce odvetvie obchodného cestovného ruchu na základe kultúrnych a/alebo historických prepojení ⁽⁴⁸⁾,
 - význam služieb poskytovaných spoločnosťou TAP Air Portugal pre rozvoj cestovného ruchu, ako aj všeobecne nielen portugalského hospodárstva, ale aj hospodárstva iných regiónov sveta, ako sú Kapverdy alebo Brazília ⁽⁴⁹⁾,

⁽⁴⁸⁾ Pozri informácie od: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), brazílskeho ministerstva cestovného ruchu; štátnej správy rôznych brazílskych štátov.

⁽⁴⁹⁾ Pozri informácie od: brazílskeho ministerstva cestovného ruchu; štátnej správy rôznych brazílskych štátov.

- špecifickosť a jedinečnosť siete spoločnosti TAP Air Portugal, v ktorej sa zohľadňujú aj politické, hospodárske, kultúrne a historické väzby Portugalska a EÚ s viacerými tretími krajinami, rôznorodosť poskytovaných spojení (desať rôznych miest v Brazílii vrátane nedostatočne obsluhovaných regiónov Nordeste; spojenia s viacerými ostrovmi súostrovia Kapverdy; jedinečné spojenia s portugalsky hovoriacimi africkými krajinami), ako aj praktická zemepisná (okrajová) poloha lisabonskej centrál, ktorá umožňuje skrátiť lety na dlhú vzdialenosť a prilákať do Portugalska zámorských turistov/klientov ⁽⁵⁰⁾,
- význam, ktorý má pre Portugalsko letecká spoločnosť, ktorá je dostatočne veľká na vytvorenie a udržiavanie ⁽⁵¹⁾ centrál v Lisabone, ktorá sa považuje za kľúčovú na rozvoj dopravnej prepojenosti s portugalsky hovoriacimi krajinami (s Brazíliou, portugalsky hovoriacimi africkými krajinami),
- význam dlhodobého a dobre fungujúceho vzťahu spoločnosti TAP Air Portugal pre jej činnosť/činnosť jej členov/klientov, pre rozvoj odvetvia cestovného ruchu a posilnenie obchodných a kultúrnych výmen medzi Portugalskom a inými krajinami,
- a napokon na význam stabilných spojení zabezpečovaných vnútroštátnym prepravcom.

(133) Obchodná komora mesta Porto reaguje na tvrdenie Portugalska, že spoločnosť TAP Air Portugal je pilierom portugalského hospodárstva, najmä pre jeho príspevok k rozvoju odvetvia cestovného ruchu v Portugalsku. Podľa Obchodnej komory mesta Porto sa však obyvateľstvo, hospodárska činnosť a odvetvie cestovného ruchu nesústreďujú len v Lisabone, ale aj na ostrovoch Azory a Madeira, ako aj na severe a na juhu krajiny. V tejto súvislosti Obchodná komora mesta Porto kritizuje, že sa zdá, že v pláne reštrukturalizácie sa nezohľadňuje územná súdržnosť a služby pre odvetvie cestovného ruchu celej krajiny, hoci v čase pomoci na záchranu sa o nich hovorilo.

(134) Obchodná komora mesta Porto vo svojom liste uznáva význam lisabonskej centrál. Podľa jej názoru možno leteckú dopravnú prepojenosť a ochranu hospodárskych činností vrátane činností odvetvia cestovného ruchu najlepšie dosiahnuť dvomi prostriedkami. Po prvé, prevádzkové intervaly spoločnosti TAP Air Portugal by sa mali prideliť spoločnosti bez záväzkov a záujmov v iných spoločnostiach. Zaručilo by sa tak, že lety na dlhú vzdialenosť, pri ktorých zemepisná poloha krajiny predstavuje konkurenčnú výhodu a ktorých absencia spôsobí straty pre obyvateľov Portugalska, možno prevádzkovať z Portugalska. Po druhé, poskytnutím podpory pre atraktívnosť tratí na konkurenčnom trhu (prostredníctvom výberového konania otvoreného pre prevádzkovateľov, ktorí vyjadria záujem) na vnútroštátnych a európskych letoch.

(135) Obchodná komora mesta Porto okrem toho súhlasí s obavami, ktoré vyjadrila Komisia. Poukazuje najmä na skutočnosť, že znižovanie platov zamestnancov príjemcu sa zdá dočasné, pretože kolektívna zmluva nebola zrušená, ale len pozastavená. Takisto tvrdí, že na základe historických záznamov spoločnosti TAP SGPS (a spoločnosti TAP Air Portugal) týkajúcich sa vývoja výsledkov vlastného imania za posledných jedenásť rokov nemožno predpokladať, že ich príspevok k plánu reštrukturalizácie bude vyšší.

(136) Pokiaľ ide o vzťah medzi vnútroštátnymi letiskami, Obchodná komora mesta Porto tvrdí, že v porovnaní so situáciou na letiskách v Porte a vo Fare, kde je prítomnosť spoločnosti TAP Air Portugal slabá, spoločnosť TAP Air Portugal dominuje na lisabonskom letisku na úkor ostatných dvoch vnútroštátnych letísk a obyvateľstva a hospodárskych činností, ktoré im slúžia a ktoré od nich závisia.

⁽⁵⁰⁾ Pozri informácie od: American Express Global Business Travel (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; brazílskeho ministerstva cestovného ruchu; štátnej správy rôznych brazílskych štátov; mesta Lisabon.

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

5. PRIPOMIENKY PORTUGALSKA K PRIPOMIENKAM TRETÍCH STRÁN

5.1. Potreba zabezpečenia dopravnej prepojenosti

- (137) Portugalské orgány zdôrazňujú, že zo 40 zainteresovaných strán, ktoré zareagovali na rozhodnutie o začatí konania, len tri predložili negatívne pripomienky, v ktorých vyjadrili obavy v súvislosti s poskytnutím pomoci na reštrukturalizáciu v prospech spoločnosti TAP SGPS. Prevažná väčšina prijatých pripomienok potvrdila význam spoločnosti TAP SGPS a potrebu zaistiť jej dlhodobú životaschopnosť. Portugalské orgány preto upozorňujú, že pomoc na reštrukturalizáciu v prospech spoločnosti TAP SGPS jasne prispieva k riadne vymedzenému cieľu spoločného záujmu vzhľadom na to, že spoločnosť TAP Air Portugal nepochybne zohráva kľúčovú úlohu v dopravnej prepojenosti Portugalska a v rámci portugalského hospodárstva, ako sa jasne stanovilo v rozhodnutí o začatí konania. Úzka väzba spoločnosti TAP Air Portugal na odvetvie cestovného ruchu v Portugalsku, ktoré má veľký význam pre hospodárstvo a obnovu krajiny po kríze v roku 2008, bude v období po pandémie COVID-19 rozhodujúca. Služby poskytované spoločnosťou TAP Air Portugal zabezpečujú dopravnú prepojenosť s portugalsky hovoriacimi krajinami a s krajinami, v ktorých sú významné portugalské komunity, ktoré nemôžu ľahko nahradiť iní leteckí dopravcovia, konkrétne nízkonákladoví dopravcovia.
- (138) Na rozdiel od tvrdení spoločnosti Ryanair by niektoré spojenia z Lisabonu na dlhú vzdialenosť mohli ponúkať iné letecké spoločnosti, no s obmedzenou frekvenciou a malým počtom destinácií. Trať do Bostonu v roku 2019 len krátko prevádzkovala spoločnosť Delta výlučne ako službu počas hlavnej sezóny, zatiaľ čo spoločnosť TAP Air Portugal poskytuje celoročnú službu, a to aj počas celého obdobia krízy. Spoločnosť United takisto prevádzkovala lety do Washingtonu DC len v letnej sezóne a túto službu nezachovala, zatiaľ čo spoločnosť TAP Air Portugal tam lieta naďalej. Pokiaľ ide o New York, spoločnosť Delta prevádzkovala dennú celoročnú službu, počas krízy ju však obmedzila na tri lety za týždeň, zatiaľ čo spoločnosť TAP Air Portugal zachovala dvojnásobnú dennú frekvenciu a naďalej zabezpečovala základnú dopravnú prepojenosť pre Portugalsko. Spoločnosť United prevádzkuje dennú službu, ktorá bola zachovaná, spoločnosti United a TAP Air Portugal sú však obe členmi skupiny Star Alliance a spoločnosť United preto využíva výhody vyplývajúce z dopravnej prepojenosti na služby spoločnosti TAP Air Portugal na krátku vzdialenosť, čo prispieva k zachovaniu jej prevádzky. To isté platí v prípade letov spoločnosti Air Canada z Toronta a Montrealu. Eliminácia činností spoločnosti TAP Air Portugal z centrál v Lisabone by takisto ohrozila tieto služby skupiny Star Alliance.
- (139) Okrem toho pripomienky spoločnosti Ryanair obsahujú viacero nepresností, ktoré môžu v rámci posúdenia Komisie pôsobiť zavádzajúco. Napríklad spoločnosť SATA Air Açores neprevádzkuje lety medzi Azorami a pevninským Portugalskom (to platí len v prípade spoločnosti Azores Airlines) a neexistujú žiadne trajektové spojenia s autonómnymi regiónmi Azory a Madeira. S výnimkou obmedzenej škály vnútroštátnych letov v pevninskom Portugalsku väčšinu služieb poskytovaných spoločnosťou TAP Air Portugal nemožno nahradiť vysokorýchlostnými železnicami, medzimiestskými autobusovými spoločnosťami ani neexistujúcimi trajektovými spojeniami, a to najmä preto, že tieto dopravné prostriedky nie sú k dispozícii v prípade destinácií, ktoré letecky obsluhuje spoločnosť TAP Air Portugal.
- (140) Portugalské orgány konštatujú, že žiadna iná letecká spoločnosť prevádzkujúca lety do Portugalska a z Portugalska nemá rovnocennú úlohu, ktorú by v predvídateľnej budúcnosti mohli zaisťovať alternatívne letecké spoločnosti. Tento aspekt totiž spoločnosti Ryanair a EAA nezohľadnili, keď porovnávali prevádzku spoločnosti TAP Air Portugal s prevádzkou nízkonákladovej leteckej spoločnosti prevádzkujúcej len vysoko ziskové trasy alebo s prevádzkou prevažne charterového leteckého dopravcu a poskytovateľa služieb prenájmu lietadiel s posádkou (ďalej len „LPÚP“: lietadlo, posádka, údržba, poistenie) s obmedzeným verejným záujmom. Na rozdiel od toho, čo vo svojich pripomienkach naznačuje spoločnosť Ryanair, Ryanair nepredstavuje alternatívu k spoločnosti TAP Air Portugal. Ako už bolo spomenuté, [...] z [...] destinácií ponúkaných spoločnosťou TAP Air Portugal z Lisabonu v lete 2019 neobsluhovali žiadne iné letecké spoločnosti, väčšinu z nich tvorili diaľkové lety do Severnej a Južnej Ameriky, ako aj do Afriky.
- (141) Hoci je správne tvrdenie, že spoločnosti Ryanair a TAP Air Portugal si navzájom konkurujú na určitých medzinárodných tratiach do niekoľkých veľkých európskych miest, treba pripomenúť, že spoločnosť Ryanair konkuruje spoločnosti TAP Air Portugal iba na ziskovejších tratiach a neposkytuje žiadne diaľkové lety. Odchodom spoločnosti TAP Air Portugal z trhu ostane obsluha ziskových letov na krátke vzdialenosti spoločnosti Ryanair a na medzikontinentálnych spojeniach do Lisabonu bude o jedného konkurenta menej. Výsledkom preto bude v podstate nižšia hospodárska súťaž na atraktívnych aj na menej atraktívnych tratiach.
- (142) V prípade spoločnosti EAA treba pripomenúť, že letecká spoločnosť nemá významné postavenie na portugalskom trhu, keďže ide o malého leteckého dopravcu so siedmimi lietadlami, ktorý sa zameriava na poskytovanie služieb (tzv. prenájom lietadla s posádkou a službami údržby a poistením) iným leteckým spoločnostiam a charterové lety, ktoré nepredstavujú trhy, na ktorých má spoločnosť TAP Air Portugal významné postavenie. Spoločnosť EAA nemá zastúpenie, zdroje ani organizáciu, ktoré potrebujú spoločnosť na to, aby mohla nahradiť leteckú spoločnosť, ako je TAP Air Portugal (napríklad EAA nemá dostatočné predajné a distribučné schopnosti ani zdroje).

- (143) Hoci spoločnosť EAA vo svojich pripomienkach poukazuje na určitý plánovaný rast lietadlového parku (ktorý nebol oznámený portugalským orgánom, keďže predstavuje dôverné informácie spoločnosti EAA), je nepravdepodobné, aby lietadlový park tejto spoločnosti dosiahol veľkosť porovnateľnú so spoločnosťou TAP Air Portugal. Keďže ide o malého leteckého dopravcu bez významnej prítomnosti na lisabonskom letisku, investície, ktoré sú potrebné na to, aby sa spoločnosť EAA dostala do pozície, v ktorej by mohla nahradiť spoločnosť TAP Air Portugal, sú značne vysoké a ich získanie v blízkej budúcnosti je mimoriadne nepravdepodobné. Vzhľadom na zameranie spoločnosti EAA na poskytovanie služieb na báze LPÚP iným leteckým dopravcom vrátane spoločnosti TAP Air Portugal portugalské orgány upozorňujú na to, že úspešná reštrukturalizácia spoločnosti TAP Air Portugal by mohla prípadne viesť k dodatočným dohodám o poskytovaní služieb medzi týmito dvomi spoločnosťami.

5.2. Vhodnosť pomoci

- (144) Portugalské orgány zopakovali svoj záver, že vzhľadom na predchádzajúce ťažkosti spoločnosti TAP SGPS a na vplyv pandémie COVID-19 štátna podpora vo forme vlastného imania vytvára lepšiu finančnú štruktúru pre spoločnosť TAP SGPS, ktorou sa posilní jej súvaha.
- (145) V súvislosti s pripomienkami spoločností Ryanair a EAA portugalské orgány zdôrazňujú, že členské štáty si podľa bodu 58 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu môžu zvoliť formu, v akej bude pomoc na reštrukturalizáciu poskytnutá. Pri tom nemusia vykonávať dôkladné porovnanie všetkých dostupných možností. Členské štáty by mali posúdiť povahu ťažkostí príjemcu a vybrať vhodné nástroje na ich riešenie. Portugalské orgány vykonali takéto rozsiahle posúdenie a predložili ho na posúdenie Komisii. Opatrenia štátnej pomoci, ktoré oznámilo Portugalsko, sa vykladali tak, že zaisťujú podporu likvidity na vykonanie opatrení plánu reštrukturalizácie a na riešenie negatívnej kapitálovej pozície spoločnosti TAP SGPS.
- (146) Spoločnosť TAP SGPS konkrétne dosiahla v rokoch 2006 až 2015 záporné základné imanie vo výške [...] miliónov EUR, a to najmä z dôvodu [...]. Vzhľadom na podiel leteckých činností na výnosoch spoločnosti TAP SGPS, [...]. Pokiaľ ide o spoločnosť TAP Air Portugal, hoci z hľadiska prevádzky letecká spoločnosť vykazovala rast z dôvodu spustenia procesu transformácie, spoločnosť TAP Air Portugal nebola zatiaľ schopná výrazne znížiť svoje náklady v porovnaní s jej konkurentmi a sústavne vykazovala nižšiu ziskovosť spôsobenú nižšou efektívnosťou a mimoriadnymi nákladmi.
- (147) Proces transformácie spoločnosti TAP Air Portugal bol navyše prerušený v dôsledku celosvetovej pandémie COVID-19 a následnej hospodárskej krízy, čo malo za následok akútnu krízu likvidity, ktorá viedla k poskytnutiu pomoci na záchranu portugalskými orgánmi v roku 2020. Už koncom roku 2020 z analýzy likvidity spoločnosti TAP Air Portugal jasne vyplývalo, že bez ďalšej štátnej podpory spoločnosť TAP Air Portugal dosiahne v rokoch 2021 a 2022 zápornú pozíciu z hľadiska čistých peňažných prostriedkov, pokiaľ nedôjde k obnove trhu.
- (148) Keďže dlžníci v oblasti leteckej dopravy, ako je napríklad spoločnosť TAP SGPS, nemali možnosť kapitálových trhov, jedinou možnosťou, ktorú mali k dispozícii v roku 2020, bolo využiť financovanie zo štátnych prostriedkov. Vedenie spoločnosti TAP SGPS [...]. Trhy na financovanie dlhu však boli pre letecké spoločnosti prevažne zatvorené po začiatku pandémie COVID-19, pričom finančné inštitúcie vo všeobecnosti zásadne znížili kreditné limity pre odvetvie. S cieľom maximalizovať likviditu sa spoločnosť TAP Air Portugal pokúsila predáť lietadlá, ktoré vlastnila spoločnosť ([...]). Ostatný majetok [...].
- (149) V súčasnosti, teda pred uplatnením zvyšujúcej sa štátnej pomoci a napriek úsiliu spoločnosti TAP SGPS a jej rokovaniu s finančnými inštitúciami a ďalšími zainteresovanými stranami, nebude možné získať dodatočné finančné prostriedky na súkromných trhoch v prospech spoločnosti TAP SGPS za týchto podmienok a určite nie pred schválením plánu reštrukturalizácie. V dôsledku toho portugalský štát, ktorý je takisto hlavný akcionár, ostáva ako jediný možný zdroj financovania (alebo ako jediný poskytovateľ záruky financovania) pre spoločnosť.
- (150) Portugalské orgány v tejto súvislosti vzhľadom na nedostupnosť kapitálových trhov pre spoločnosť TAP SGPS v tejto fáze a na jej vlastné imanie a likvidnú pozíciu dospeli k záveru, že štátna podpora vo forme vlastného imania vytvára lepšiu finančnú štruktúru pre spoločnosť TAP SGPS, ktorou sa posilní jej súvaha. V spojení s vykonávaním opatrení stanovených v pláne reštrukturalizácie (najmä opatrení týkajúcich sa reštrukturalizácie lietadlového parku, siete a nákladov) sa navyše predpokladá, že štátna pomoc uľahčí prístup spoločností TAP SGPS alebo TAP Air Portugal na kapitálové trhy v období od [...].

5.3. Návrat k dlhodobej životaschopnosti

- (151) Napriek súčasnej neistote plánu oživenia dopytu spojeného pandemickou situáciou portugalské orgány zopakovali, že finančné prognózy uvedené v pláne reštrukturalizácie vychádzajú zo spoľahlivých predpokladov, ktoré by sa dokonca mohli považovať za konzervatívne. V pláne reštrukturalizácie sa vychádza z predpokladu vyhládok na oživenie dopytu, pokiaľ ide o počet prepravených cestujúcich, pričom tento predpoklad je vo všeobecnosti nižší ako prognózy združenia IATA. Podobne plán týkajúci sa výnosov v pláne reštrukturalizácie sa začína od nižšieho bodu v roku 2021 v porovnaní s prognózami cestujúcich. Plán reštrukturalizácie okrem toho obsahuje určitú voľnosť na prispôbenie kapacít a operácií príjemcu predvídateľnému dopytu a zároveň sa v ňom dodržiava záväzok týkajúci sa maximálnej veľkosti lietadlového parku.
- (152) V rámci finančného posúdenia a prognóz sa názorne preukázalo, že plánované reštrukturalizačné opatrenia opierajúce sa o pomoc umožnia spoločnosti TAP SGPS dosiahnuť [...]. Prognózy obsahujú dôkazy o rentabilite vlastného kapitálu vo výške približne [...] % v rokoch 2024 a 2025, teda do konca obdobia reštrukturalizácie. Očakávané zisky podporujú tvrdenie, že realizáciou plánu reštrukturalizácie sa zaistí dlhodobá životaschopnosť príjemcu. V skutočnosti sú tieto zisky priaznivé v pomere k (alternatívnym) nákladom vlastného imania vo všetkých hospodárskych odvetviach v Portugalsku (10,9 %) a v odvetví leteckej dopravy (8,5 %). Ďalšie kľúčové ukazovatele, ako je návratnosť investovaného kapitálu a pomer vlastného imania a aktív, [...] a aj v nepriaznivom scenári ostávajú stabilné.
- (153) Navyše odčlenením stratových podnikov a podnikov, ktorých predmet podnikania nesúvisí s hlavným predmetom podnikania spoločnosti, najmä podniku M&E Brasil, ako sa uvádza v pláne reštrukturalizácie, sa zabezpečí, že žiadne ďalšie straty vyplývajúce z týchto činností neohrozia ozdravenie. Vzhľadom na uvedené skutočnosti Portugalská republika znovu pripomína, že plán reštrukturalizácie bol vypracovaný s cieľom osobitne riešiť ťažkosti spoločnosti TAP SGPS, ktoré mala v minulosti, a zabezpečiť jej dlhodobú životaschopnosť.

5.4. Primeranosť

- (154) Pokiaľ ide o primeranosť pomoci, portugalské orgány tvrdia, že príjemca sa snažil získať od svojich zainteresovaných strán dodatočné zdroje vlastného príspevku, najmä zdroje súvisiace s dodatočnými záväzkami vyplývajúcimi z ponukových konaní na prenájom lietadiel, ako aj významné odpustenia zo strany držiteľov dlhopisov, ktoré by sa mali považovať za rozdelenie zataženia zo strany existujúcich veriteľov príjemcu. Aj keby sa zohľadňovali len dodatočné prenájmy lietadiel, výška vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizáciu sa zvýši až o [...] %. Táto úroveň vlastného príspevku by sa mala považovať za dostatočnú v uvedenom prípade spoločnosti TAP SGPS a v kontexte pandémie COVID-19 vzhľadom na to, že usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu umožňujú voľnejšie a prispôbené uplatňovanie pravidiel štátnej pomoci, a to najmä za výnimočných okolností.
- (155) Návrhy spoločnosti Ryanair súvisiace s možnosťou využitia kolateralizácie nie sú v prípade spoločnosti TAP SGPS uskutočniteľné. Pokiaľ ide o tvrdenia spoločnosti Ryanair, že nedostatočný prístup na kapitálové trhy sa využíva na zvýšenie pomoci prostredníctvom vankúša vo výške [...] miliónov EUR, tento vankúš bol spočiatku zamýšľaný len ako ochranné opatrenie stanovené v pôvodnom pláne reštrukturalizácie a už sa s ním nepočíta.
- (156) Portugalské orgány opísali nedávne snahy spoločnosti TAP SGPS na zlepšenia pomeru vlastného príspevku, medzi ktoré patrí: i) hľadanie dodatočných zdrojov nového financovania napriek súčasným vonkajším problémom a trhovým podmienkam; ii) získanie podpory existujúcich veriteľov a iii) zvažovanie vstupu nových investorov. Od prijatia rozhodnutia o začatí konania spoločnosť TAP Air Portugal bola schopná dosiahnuť dodatočné záväzky na financovanie vo výške [...] miliónov EUR v rámci nových zmlúv na prenájom lietadiel, ktoré spoločnosť dostane v rokoch 2021 a 2022, popri záväzkoch v rámci finančného lízingu vo výške [...] miliónov EUR, ktoré už sú uvedené v pláne reštrukturalizácie. V súlade s tým sa celková suma vlastného príspevku vyplývajúceho z prenájmu lietadiel na základe záväzných právnych záväzkov uzatvorených s prenajímateľmi napokon zvýšila na [...] miliónov EUR. Spoločnosti TAP SGPS sa navyše podarilo získať podporu existujúcich veriteľov tým, že získali významné odpustenia, čím sa zabráni uplatneniu predajných opcií a opcií na predčasné splatenie s vážnymi následkami na likviditu príjemcu.
- (157) Čo sa týka rozdelenia zataženia, je dôležité zohľadniť kontext, v akom portugalský štát nadobudol akcie od konzorcia AGW predstavujúce 22,5 % základného imania spoločnosti TAP SGPS a v akom získal priamu kontrolu nad základným imaním spoločnosti TAP SGPS. Táto transakcia bola schválená s cieľom prekonať patovú situáciu v rámci rokovaní týkajúcich sa poskytnutia úveru na záchranu spoločnosti TAP SGPS a umožniť jeho rýchlu realizáciu.

- (158) V uvedenom čase strany nemohli predvídať konečnú výšku pomoci na reštrukturalizáciu, ktorú bolo potrebné upraviť z dôvodu zdĺhavosti pandémie, a ani skutočnú obeť, ktorú mali priniesť akcionári na účely rozdelenia zaťaženia. V tejto súvislosti [...] ([...] % [...]).
- (159) Popri tom a s cieľom zabrániť takémuto scenáru spoločnosť HPGB [...] %. [...]. Podľa Portugalska to predstavuje rozdelenie zaťaženia zo strany spoločnosti HPGB, keďže spoločnosť nemá podiel na žiadnych budúcich ziskoch príjemcu vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu na základe vloženého štátneho kapitálu.

6. POSÚDENIE OPATRENÍ

- (160) Komisia najprv posúdi, či opatrenia, ktoré sa majú prijať na financovanie plánu reštrukturalizácie spoločnosti TAP SGPS, a to najmä úver na záchranu vo výške 1,2 miliardy EUR, ktorý sa má konvertovať na vlastné imanie, štátna záruka vo výške [...] miliónov EUR na úver vo výške [...] miliónov EUR, ktorá sa má nahradiť vlastným imaním, ako aj priama kapitálová injekcia vo výške [...] miliónov EUR, ktorá sa má uskutočniť v roku 2022, predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, a v prípade, že áno, či je takáto pomoc oprávnená a zlučiteľná s vnútorným trhom.

6.1. Existencia štátnej pomoci

- (161) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ, „[a]k nie je zmluvami ustanovené inak, pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi“.
- (162) Na to, aby určité opatrenie spĺňalo kritériá štátnej pomoci v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ, musí toto opatrenie spĺňať tieto kumulatívne podmienky: i) opatrenie musí byť pripísateľné štátu a financované zo štátnych prostriedkov; ii) opatrenie musí svojmu príjemcovi poskytovať výhodu; iii) táto výhoda musí byť selektívna a iv) musí narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi. Je preto vhodné preskúmať opatrenia osobitne, či spĺňajú kritériá ako pomoc.

6.1.1. Štátne prostriedky a pripísateľnosť štátu

- (163) Opatrenia sa týkajú administratívnych aktov a rozhodnutí orgánov verejnej moci a budú sa financovať zo štátneho rozpočtu (odôvodnenie 42).
- (164) Na účely článku 107 ods. 1 ZFEÚ teda opatrenia zahŕňajú štátne prostriedky a rozhodnutie o poskytnutí týchto opatrení je pripísateľné portugalskému štátu.

6.1.2. Výhoda

- (165) Komisia konštatuje, že Portugalsko oznámilo opatrenia ako opatrenia predstavujúce štátnu pomoc. Toto vyhlásenie nezbavuje Komisiu povinnosti preskúmať, či uvedené opatrenia zahŕňajú štátnu pomoc, a najmä to, či zvýhodňujú príjemcu v tom zmysle, že účastník trhu, ktorý je akcionárom a ktorý sa nachádza v situácii čo najbližšej situácii Portugalska, by neprijal podobné rozhodnutie a neposkytol by rovnaké opatrenia za rovnakých podmienok, pričom sa nezohľadňujú výhody, ktoré by Portugalsko mohlo očakávať v postavení subjektu verejného sektora ⁽⁵²⁾.
- (166) Komisia musí preskúmať, či opatrenia spĺňajú kritériá pomoci v tom zmysle, že príjemcovi poskytujú hospodársku výhodu ⁽⁵³⁾. Existenciu takejto výhody možno odvodiť a určiť na základe skutočnosti, že príjemca nemôže získať kapitál alebo dlhové financovanie za trhových podmienok bez verejnej podpory (odôvodnenie 39 a poznámka pod čiarou č. 31). Podobne aj z posúdenia toho, či by účastník trhu v situácii čo najbližšej situácii ministerstva DGTF alebo verejného podniku Parpública poskytol rovnaké finančné prostriedky (tzv. kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve), vyplýva, že dotknuté verejné finančné prostriedky poskytujú výhodu v porovnaní trhovými podmienkami.

⁽⁵²⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 20. septembra 2017, Komisia/Frucona Košice, C-300/16 P, EU:C:2017:706, bod 59; rozsudok Súdneho dvora z 5. júna 2012, Komisia/EDF, C-124/10 P, EU:C:2012:318, body 78, 79 a 103.

⁽⁵³⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1996, SFEI a iní, C-39/94, EU:C:1996:285, bod 60; rozsudok Súdneho dvora z 29. apríla 1999, Španielsko/Komisia, C-342/96, EU:C:1999:210, bod 41.

- a) Po prvé, neexistujú žiadne dôkazy *prima facie* o tom, že financovanie možno prisúdiť správaniu a rozhodnutiam, ktoré by prijal súkromný akcionár v trhovom hospodárstve. Financovanie je založené na dôvodoch verejnej politiky zaručiť leteckú dopravnú prepojenosť Portugalska a zabrániť negatívnym účinkom presahovania konkurzu spoločnosti TAP Air Portugal na portugalské hospodárstvo (odôvodnenie 17). Akokoľvek sú tieto úvahy náležité pre subjekt verejného sektora, nie sú relevantné pre súkromného akcionára v trhovom hospodárstve. Kritérium súkromného subjektu v trhovom hospodárstve sa preto nezdá uplatniteľné.
- b) Po druhé, financovanie nemožno posudzovať ako schopné poskytovať akcionárovi zisk úmerný podstúpenému riziku. Portugalsko netvrdí, že by sa takýto zisk mohol skutočne dosiahnuť do konca obdobia reštrukturalizácie. Zároveň sa ostatní súkromní akcionári príjemcu vyhli poskytnutiu ďalšieho nového kapitálu, a už vôbec nedosiahli sumy potrebné na udržanie ich existujúceho pomeru vlastníckeho podielu, ktorý ich oprávňuje na prípadné zisky z neho. Z dostupných dôkazov vyplýva, že hoci je financovanie schopné zaistiť primeraný zisk a odmenu pre štát na konci plánu reštrukturalizácie (odôvodnenia 48 a 49 a tabuľka 1), kladné čisté príjmy celého obdobia reštrukturalizácie sa budú rovnať [...] [...] miliónov EUR [...]. [...] [...] miliónov EUR [...] % [...].

(167) Opatrenia teda predstavujú financovanie, ktoré príjemca nemôže a nemohol získať na trhu. Účastník trhu v situácii čo najbližšej situácii ministerstva DGTF alebo verejného podniku Parpública by neposkytol podobné finančné prostriedky.

(168) Opatrenia preto príjemcovi poskytujú hospodársku výhodu v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.3. Selektívnosť

(169) Opatrenia sa majú poskytnúť na základe vlastného uváženia *ad hoc* sumy stanovenej vzhľadom na konkrétne potreby plánu reštrukturalizácie príjemcu (odôvodnenia 38 až 43). Verejné finančné prostriedky, bez ohľadu na to, či ide o nástroje alebo finančnú sumu, nie sú súčasťou širšieho, všeobecného opatrenia hospodárskej politiky na poskytnutie podpory podnikom v porovnateľnej právnej a hospodárskej situácii, ktoré pôsobia v odvetví leteckej dopravy alebo v iných hospodárskych odvetviach. Ako konštatoval Súdny dvor, v prípadoch individuálnej pomoci určenie hospodárskej výhody v zásade umožňuje predpokladať selektívnosť predmetného opatrenia ⁽⁵⁴⁾. Toto platí bez ohľadu na to, či sú subjekty na relevantných trhoch v porovnateľnej skutkovej a právnej situácii.

(170) Opatrenia sú preto selektívne v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

6.1.4. Narušenie hospodárskej súťaže a vplyv na obchod

(171) Odvetvie služieb osobnej a nákladnej leteckej dopravy, v ktorom príjemca pôsobí, je otvorené hospodárskej súťaži a obchodu medzi členskými štátmi. Služby leteckej dopravy zabezpečujúce dopravné prepojenie portugalských letísk, najmä letiska v Lisabone, s inými mestami v Únii poskytujú aj iné letecké spoločnosti v Európskej únii. Prostredníctvom udržiavania nepretržitej prevádzky služieb leteckej dopravy, ktoré poskytuje príjemca, môžu preto opatrenia ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

(172) Poskytnutím prístupu k financovaniu za podmienok, za akých by financovanie inak nebolo možné získať na trhu, môže verejné financovanie zlepšiť pozíciu príjemcu voči skutočným konkurujúcim podnikom alebo potenciálnym konkurujúcim podnikom, ktoré nemajú prístup k podobnej štátnej podpore od Portugalska alebo ktoré musia financovať svoje operácie za trhových podmienok.

(173) Oznámené opatrenia teda môžu narušovať hospodársku súťaž alebo hroziť narušením hospodárskej súťaže a ovplyvňovať obchod medzi členskými štátmi.

6.2. Záver o existencii pomoci

(174) So zreteľom na uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že oznámené opatrenia v prospech spoločnosti TAP SGPS predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

⁽⁵⁴⁾ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. júna 2015, Komisia/MOL, C-15/14 P, EU:C:2015:362, bod 60.

6.3. Oprávnenosť pomoci

- (175) Keď Všeobecný súd 19. mája 2021 zrušil počiatočné rozhodnutie o pomoci na záchranu (odôvodnenie 2), zároveň pozastavil účinnosť rozsudku na základe článku 264 ods. 2 ZFEÚ až do prijatia nového rozhodnutia Komisiou, a to v lehote do dvoch mesiacov. Komisia 16. júla 2021 prijala nové rozhodnutie, v ktorom schválila pomoc na záchranu pre spoločnosť TAP SGPS oznámenú 8. júna 2020, v dôsledku čoho sa pomoc na záchranu tejto spoločnosti musí považovať za oprávnenú.
- (176) Podľa odôvodnenia 16 počiatočného rozhodnutia o pomoci na záchranu bolo splatenie pomoci na záchranu v maximálnej výške 1,2 miliardy EUR vo forme úveru alebo kombinácie úveru a záruk na úver naplánované do šiestich mesiacov od vyplatenia prvej splátky, pokiaľ Portugalsko do uvedeného dátumu nebude musieť predložiť plán reštrukturalizácie na schválenie Komisiou. Portugalsko predložilo Komisii plán reštrukturalizácie 10. decembra 2020, t. j. v lehote šiestich mesiacov po schválení pomoci na záchranu Komisiou prostredníctvom počiatočného rozhodnutia o pomoci na záchranu. Schválenie pomoci na záchranu a lehota na splatenie sa preto v súlade s bodom 55 písm. d) bodom ii) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu automaticky predlžujú, kým Komisia neprijme konečné rozhodnutie o pláne reštrukturalizácie a podpornej pomoci.
- (177) Vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania spoločnosť EAA tvrdí, že Portugalsko schválením zákona o verejnom štátnom rozpočte na rok 2021 v novembri 2020, v ktorom portugalská vláda vyčlenila 500 miliónov EUR na finančnú podporu spoločnosti TAP SGPS, poskytlo tejto spoločnosti neoprávnenú pomoc (odôvodnenie 120). Treba pripomenúť, že obvyčajné vyčlenenie finančných prostriedkov na osobitný účel v štátnom rozpočte nie je to isté ako poskytnutie pomoci. Na účely zváženia realizácie pomoci je potrebné, aby sa právo na prijatie podpory poskytovanej zo štátnych prostriedkov udelilo príjemcovi na základe platných vnútroštátnych právnych predpisov, čo sa v prípade vyčlenenej sumy 500 miliónov EUR nestalo.
- (178) Pokiaľ ide o uvedené finančné prostriedky, Portugalsko vysvetlilo, že neprijalo potrebný vykonávací akt ani nere realizovalo rozpočtové ustanovenie na sprístupnenie týchto prostriedkov spoločnosti TAP SGPS, ani tejto spoločnosti neudelilo právo na ich prijatie. Portugalsko teda neposkytlo pomoc na reštrukturalizáciu v rozpore s článkom 108 ods. 3 ZFEÚ.
- (179) V súlade s tým Portugalsko pripomenulo povinnosť zdržať sa konania stanovenú v článku 108 ods. 3 ZFEÚ a pripomenulo, že pomoc na reštrukturalizáciu v prospech spoločnosti TAP SGPS predstavuje oprávnenú štátnu pomoc.

6.4. Zlučiteľnosť pomoci s vnútorným trhom

- (180) Komisia môže podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ schváliť pomoc na rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí za predpokladu, že táto podpora nepriaznivo neovplyvní podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (181) Na to, aby sa štátna pomoc mohla považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom v súlade s týmto ustanovením, musí teda spĺňať dve podmienky, pričom prvou podmienkou je, že musí byť určená na podporu rozvoja určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí, a druhou podmienkou, formulovanou negatívne, je, že táto pomoc nesmie nepriaznivo ovplyvniť podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom. To platí bez toho, aby bola dotknutá skutočnosť, že rozhodnutiami, ktoré na uvedenom základe prijíma Komisia, sa musí zabezpečiť dodržiavanie práva Únie ⁽⁵⁵⁾.
- (182) Vzhľadom na oznámenie a informácie zhromaždené v priebehu formálneho vyšetrovania pomoci na reštrukturalizáciu z uvedeného nevyplýva, že by pomoc na reštrukturalizáciu alebo podmienky spojené s touto pomocou, či hospodárske činnosti podporované vďaka tejto pomoci mohli predstavovať porušenie príslušného ustanovenia práva Únie. Konkrétne, opatrenie v oblasti hospodárskej súťaže pozostávajúce z presunu prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku vychádza z pravidiel vymedzených v práve Únie (odôvodnenia 96 a 295) a nový držiteľ prevádzkového intervalu sa musí zaviazat, že bude dodržiavať platné pracovné právo Únie [odôvodnenie 88 písm. d)]. Navyše kritika zo strany spoločnosti EAA, že pomoc porušuje zásadu nediskriminácie uvedenú v ZFEÚ (odôvodnenie 121), je nepodložená. V práve Únie zásada rovnakého zaobchádzania nebráni poskytovaniu ad hoc pomoci na reštrukturalizáciu podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ. V každom prípade Komisia konštatuje, že pozícia príjemcu je objektívne odlišná od pozícií ostatných leteckých spoločností, ktoré prevádzkujú lety v rámci Portugalska alebo lety do Portugalska a z neho, a to aj z hľadiska oprávnenosti príjemcu na pomoc podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ako aj z hľadiska následkov, ktoré by predstavovalo

⁽⁵⁵⁾ Rozsudok Súdneho dvora z 22. septembra 2020, Rakúsko/Komisia, C-594/18 P, EU:C:2020:742, body 18 až 20.

jeho zlyhanie. Portugalsko preto môže rozhodnúť o poskytnutí pomoci na reštrukturalizáciu podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ len príjemcovi, a nie iným leteckým spoločnostiam pôsobiacim v danom členskom štáte. Komisia okrem toho Portugalsku neposlala odôvodnené stanovisko o možnom porušení práva Únie, ktoré by súviselo s týmto prípadom, ani jej neboli doručené žiadne sťažnosti či informácie, z ktorých by mohlo vyplývať, že by štátna pomoc, podmienky s ňou spojené alebo hospodárske činnosti rozvíjané touto pomocou mohli byť v rozpore s príslušnými ustanoveniami práva Únie inými ako s článkami 107 a 108 ZFEÚ.

- (183) Portugalsko sa domnieva, že pomoc na reštrukturalizáciu možno vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom podľa usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (184) Vzhľadom na charakter a ciele predmetnej štátnej pomoci a na tvrdenia portugalských orgánov Komisia posúdi, či je plánované financovanie na podporu pomoci na reštrukturalizáciu v súlade s príslušnými ustanoveniami uvedenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu stanovuje podmienky, za ktorých sa štátna pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu nefinančných podnikov v ťažkostiach môže považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom na základe článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.
- (185) Počas preskúmania, či pomoc na reštrukturalizáciu má nepriaznivý účinok na podmienky obchodu tak, že by to bolo v rozpore so spoločným záujmom, Komisia vykoná test vyváženosti podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ a usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. V tomto teste, za predpokladu, že príjemca je oprávnený na prijatie pomoci na reštrukturalizáciu, Komisia zváži pozitívne účinky pomoci na rozvoj činností, ktoré sa majú podporovať prostredníctvom pomoci, s ohľadom na negatívne účinky, ktoré vznikajú vplyvom štátnej pomoci na hospodársku súťaž a obchod medzi členskými štátmi, pričom posúdi najmä to, ako opatrenie pomoci znižuje narušenie hospodárskej súťaže a obchodu (potreba štátneho zásahu, vhodnosť, primeranosť, transparentnosť pomoci, zásada „jedenkrát a naposledy“ a opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže).

Oprávnenosť podnik v ťažkostiach

- (186) Na to, aby bol príjemca oprávnený na prijatie pomoci na reštrukturalizáciu, musí spĺňať kritériá podniku v ťažkostiach v zmysle oddielu 2.2 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Konkrétne v bode 20 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa vysvetľuje, že podnik sa považuje za podnik v ťažkostiach, keď je bez zásahu štátu takmer s určitou odsúdený na vylúčenie z podnikateľskej činnosti v krátkodobom alebo strednodobom horizonte. Toto bude platiť vtedy, keď nastane jedna z okolností opísaných v bode 20 písm. a) až d) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (187) Ako sa vysvetľuje v rozhodnutí o začatí konania (odôvodnenia 15 až 22), spoločnosť TAP SGPS zaznamenala na konci roku 2019 záporné vlastné imanie vo výške približne [...] miliónov EUR. Odvtedy sa finančná situácia spoločnosti TAP SGPS zhoršila. Podľa konsolidovanej účtovnej závierky spoločnosti TAP SGPS z roku 2020 sa záporné vlastné imanie zvýšilo na úroveň [...] miliárd EUR. Aj spoločnosť TAP Air Portugal sa v roku 2020 vyznačovala záporným vlastným imaním vo výške [...] miliárd EUR (odôvodnenie 26). Z týchto údajov vyplýva, že aspoň polovica upísaného základného imania spoločností TAP SGPS a TAP Air Portugal sa stratila, a tak obidve spoločnosti spĺňajú kritériá podniku v ťažkostiach podľa bodu 20 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (188) Novovytvorené podniky nie sú podľa bodu 21 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu oprávnené na pomoc na záchranu. Príjemca nie je novovytvorený podnik v zmysle usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže bol založený v roku 2003, takže pred viac ako tromi rokmi (pozri odôvodnenie 8).
- (189) Podľa bodu 22 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu spoločnosť, ktorá patrí do väčšej podnikateľskej skupiny alebo ktorú preberá väčšia podnikateľská skupina, nie je za bežných okolností oprávnená na pomoc na reštrukturalizáciu, s výnimkou prípadov, keď sa dá preukázať, že ťažkosti spoločnosti sú jej vlastné a nevznikli v dôsledku svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny a že ťažkosti sú príliš závažné na to, aby ich mohla riešiť len samotná skupina.
- (190) V druhom rozhodnutí o pomoci na záchranu (odôvodnenia 113 až 128) Komisia dospela k záveru, že spoločnosť TAP SGPS v čase oznámenia pomoci na záchranu 9. júna 2020 patrila do väčšej podnikateľskej skupiny. Na jednej strane neexistovali dôkazy o svojvoľnom rozdelení nákladov medzi spoločnosťou TAP SGPS, konzorciom AGW a verejným podnikom Parpública, ktorým by materské spoločnosti v uvedenom období umelo zaťažili spoločnosť TAP SGPS. (Navyše z odôvodnení 19 až 22 tohto rozhodnutia vyplýva, že ťažkosti spoločnosti TAP SGPS nie sú výsledkom svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny a sú príznačné pre odvetvie leteckej dopravy a súvisiace odvetvia, v ktorých spoločnosť pôsobí.) Na druhej strane konzorcium AGW ako druhý najväčší akcionár so 45 % podielom v spoločnosti TAP SGPS bola spoločnosť s ručením obmedzeným ovládaná jednotlivými spoločníkmi: Davidom Neelemanom, ktorý ovláda 50 % podiel konzorcia AGW prostredníctvom spoločnosti DGN

(40 %) a spoločnosti Gopal Azulair Projects, SGPS, SA (10 %), a Humbertom Pedrosom, ktorý má v držbe 50 % konzorcia AGW prostredníctvom spoločnosti HPGB, SGPS, SA. Právna forma konzorcia AGW ako taká bola nezávislá a nesúvisela so súkromným majetkom jej dvoch nepriamych spoločníkov a fyzických osôb, Davida Neeleman a Humberta Pedrosu, ktorí nenesú osobnú zodpovednosť za záväzky konzorcia AGW. Tieto dve súkromné fyzické osoby, ktoré sú nepriamymi spoločníkmi, preto nemohli zodpovedať za finančné ťažkosti spoločnosti TAP SGPS svojím súkromným majetkom.

- (191) Ako Komisia zistila v druhom rozhodnutí o pomoci na záchranu (odôvodnenie 127), spoloční kontrolujúci akcionári okrem verejného podniku Parpública (štátu) nemali potrebné kapacity na uspokojenie potrieb likvidity v odhadovanej sume 1,2 miliardy EUR, ktorá bola potrebná na zabezpečenie kontinuity činnosti spoločnosti TAP SGPS počas šiestich mesiacov, a na ďalšie financovanie reštrukturalizácie spoločnosti TAP SGPS (bez poskytnutia štátnej pomoci).
- (192) Pokiaľ ide o spoločnosť TAP Air Portugal, neexistuje dôkaz o tom, že jej neistá finančná situácia vyplýva zo svojvoľného rozdelenia nákladov v rámci skupiny alebo hospodárskej jednotky. To platí aj pre čas, keď spoločnosť TAP Air Portugal bola pod úplnou spoločnou kontrolou verejného podniku Parpública (štátu) a spoločností HPGB a DGN, ako aj pre aktuálnu situáciu, keď má nad ňou výlučnú kontrolu portugalský štát, a to v rámci rovnakej hospodárskej jednotky ako jej sesterská spoločnosť TAP SGPS, ktorá takisto vlastní nekontrolnú menšinovú účasť v spoločnosti TAP Air Portugal (odôvodnenia 11 a 12). Zistenie v odôvodnení 191 týkajúce sa nedostatočnej kapacity bývalých akcionárov vykonávajúcich spoločnú kontrolu na uspokojenie potrieb likvidity spoločnosti (bez poskytnutia štátnej pomoci) sa v rovnakej miere vzťahuje aj na spoločnosť TAP Air Portugal, ktorá je a bola súčasťou rovnakej hospodárskej jednotky ako spoločnosť TAP SGPS.
- (193) Po úprave kapitálovej štruktúry spoločnosti TAP SGPS, ktorá sa uskutočnila v dôsledku nadobudnutia 22,5 % akcií spoločnosti TAP SGPS ministerstvom DGTF, je spoločnosť TAP SGPS pod výlučnou kontrolou štátu [...] (pozri odôvodnenia 8, 11 a 12). Spoločnosti TAP SGPS a TAP Air Portugal sú preto súčasťou hospodárskej jednotky (alebo väčšej podnikateľskej skupiny), ktorú Komisia môže považovať za nezávislé centrum rozhodovania v rámci štátu poskytujúceho oznámenú pomoc na reštrukturalizáciu.
- (194) Komisia sa preto domnieva, že ani subjekty vykonávajúce spoločnú kontrolu, ani následne štát ako akcionár vykonávajúci výlučnú kontrolu, neboli v pozícii, aby mohli zmierniť napätú hospodársku a finančnú situáciu spoločností TAP SGPS a TAP Air Portugal spôsobom, ktorý by bol v súlade s trhovým hospodárstvom. Finančný zásah štátu na nápravu ťažkostí spoločností, či už priamo prostredníctvom ministerstva DGTF alebo prostredníctvom verejného podniku Parpública, by predstavoval štátnu pomoc s výnimkou prípadu, ak by ho za trhových podmienok uskutočnil štát samostatne alebo v spojení so subjektmi vykonávajúcimi spoločnú kontrolu. Verejný podnik Parpública ako subjekt vykonávajúci spoločnú kontrolu neposkytol a ani nemohol poskytnúť podporu spoločnosti TAP SGPS za trhových podmienok a rovnako ju neposkytli a ani nemohli poskytnúť súkromné subjekty vykonávajúce spoločnú kontrolu⁽⁵⁶⁾. Vzhľadom na existujúcu pozíciu štátu ako akcionára s 50 % podielom v spoločnosti TAP SGPS [...] a na neskorší kontrolný podiel preto skupina nemohla vyriešiť ťažkosti spoločností TAP SGPS a TAP Air Portugal.
- (195) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že spoločnosti TAP SGPS a TAP Air Portugal (vrátane ich kontrolovaných dcérskych spoločností) sú podniky v ťažkostiach a sú oprávnené na pomoc na reštrukturalizáciu.

6.4.1. *Pomoc uľahčuje rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí*

- (196) Ak sa má štátna pomoc považovať za zlučiteľnú s vnútorným trhom, podľa článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ musí uľahčovať rozvoj určitých hospodárskych činností alebo určitých hospodárskych oblastí.
- (197) V tejto súvislosti na dôkaz, že pomoc na reštrukturalizáciu je určená na rozvoj takýchto činností alebo oblastí, musí členský štát, ktorý ju poskytuje, preukázať, že účelom pomoci je zabrániť sociálnym ťažkostiam alebo riešiť zlyhanie trhu. Konkrétne v súvislosti s pomocou na reštrukturalizáciu Komisia konštatuje, že v skutočnosti, ako sa uvádza v bode 43 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, má odchod z trhu význam pre proces rastu produktivity, takže samotné zabránenie odchodu podniku z trhu nepredstavuje dostatočné odôvodnenie štátnej pomoci. Naopak, pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu patrí medzi najviac narúšajúce druhy štátnej pomoci, keďže zasahujú do procesu odchodu z trhu. V určitých situáciách však reštrukturalizácia podniku v ťažkostiach

⁽⁵⁶⁾ Toto zistenie sa nevyhnutne týka iba konzorcia AGW ako nástroja vlastníctva, v konečnom dôsledku, fyzických osôb, keďže preskúmanie prostriedkov subjektov vykonávajúcich spoločnú kontrolu sa týka zdrojov týchto subjektov, a nie súkromných prostriedkov, ktoré majú k dispozícii fyzické osoby, ktoré nenesú osobnú zodpovednosť za účasti týchto subjektov.

môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, a to aj nad rámec samotných činností vykonávaných príjemcom. Toto platí v prípade, keď bez takejto pomoci neúspech príjemcu povedie k situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam, čím sa zabrzdí rozvoj hospodárskych činností a/alebo oblastí, ktoré budú postihnuté týmito situáciami. V bode 44 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza neúplný zoznam takýchto situácií.

- (198) Podobné situácie vznikajú okrem iného v prípadoch, keď pomoc zabráni riziku prerušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť, a kde by bol ťažký vstup pre akéhokoľvek konkurenta alebo kde príjemca zohráva významnú systémovú úlohu v konkrétnom regióne alebo odvetví, v ktorých by jeho odchod mohol mať negatívne následky ⁽⁵⁷⁾. Tým, že pomoc umožní príjemcovi pokračovať v jeho operáciách, zabráňuje takémuto zlyhaniu trhu alebo sociálnym ťažkostiam. V prípade pomoci na reštrukturalizáciu to však platí iba v prípade, keď pomoc umožňuje príjemcovi obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami, čo sa môže zabezpečiť iba vtedy, ak je pomoc založená na vykonávaní plánu reštrukturalizácie, ktorým sa obnoví dlhodobá životaschopnosť príjemcu.
- (199) Komisia preto najprv posúdi, či je účelom pomoci predchádzať situácii zlyhania trhu alebo sociálnym ťažkostiam (oddiel 6.4.1.1) a či ju dopĺňa plán reštrukturalizácie, ktorým sa má obnoviť dlhodobá životaschopnosť príjemcu (oddiel 6.4.1.2).

6.4.1.1. Predchádzanie sociálnym ťažkostiam alebo zlyhaniu trhu, ktoré prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti

- (200) Medzi situáciami, pri ktorých záchrana podniku v ťažkostiach môže prispieť k rozvoju hospodárskych činností alebo oblastí, sa v bode 44 písm. b) a c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu uvádzajú prípady, keď je pomoc určená na odvrátenie rizika spomalenia hospodárskeho rastu v dôsledku narušenia dôležitej služby spôsobeného odchodom príjemcu z trhu [bod 44 písm. b) usmernení] alebo v dôsledku neúspechu podniku, ktorý plnil významnú systémovú úlohu v dotknutom odvetví alebo regióne [bod 44 písm. c) usmernení].

Pomoc zabráňuje narušeniu dôležitej služby

- (201) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania konštatovala, že cieľom pomoci na reštrukturalizáciu bolo zabrániť, aby bola spoločnosť TAP SGPS a následne aj spoločnosť TAP Air Portugal vylúčená z podnikateľskej činnosti z dôvodu ťažkostí, ktorým boli vystavené a ktoré sa prudko zhoršili v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou COVID-19 ⁽⁵⁸⁾. Keďže letecká spoločnosť musí ručiť dostatočnou likviditou na zachovanie svojej prevádzkovej licencie, vzhľadom na dostupné zdroje a nedávne a očakávané prevádzkové straty je evidentné, že spoločnosť TAP Air Portugal nebude schopná splniť svoje platobné povinnosti a záväzky, a tak bez pomoci na reštrukturalizáciu bude musieť požiadať o začatie insolvenčného konania a ukončiť činnosť (Tabuľka 1). Komisia na základe informácií poskytnutých v priebehu formálneho vyšetrovania zistila, že skutočne existuje konkrétne riziko bezprostrednej neschopnosti príjemcu plniť si platobné povinnosti, ktoré by viedlo k narušeniu neprerývajúcej leteckej dopravnej činnosti spoločnosti TAP Air Portugal.
- (202) V tejto súvislosti spoločnosť TAP Air Portugal zabezpečuje jedinečné služby dopravnej prepojenosti zo svojej centrály, lisabonského letiska, poskytovaním pravidelných cestovných poriadkov (odôvodnenia 15 a 16). Popri základných službách leteckej dopravy poskytovaných spoločenstvu portugalsky hovoriacich krajín na vnútroštátnej úrovni a v zahraničí spoločnosť TAP Air Portugal rozhodne a významne podporuje hospodársky rast jednej z najdôležitejších hospodárskych činností Portugalska – cestovného ruchu. Konkrétne by mal ďalšie ťažkosti z hľadiska prežitia krízy bez podpory operácií spoločnosti TAP Air Portugal, ktorá priváza cestovateľov, významný segment portugalských spoločností, predovšetkým hotely, reštaurácie, sociálne a kultúrne podujatia, maloobchodné predajne a ďalšie činnosti súvisiace s cestovným ruchom nachádzajúce sa najmä v najväčších regiónoch Lisabon a Porto a v regióne Algarve.
- (203) Portugalsko poukazuje na to, že väčšina týchto spoločností, ktoré môžu prežiť krízu spôsobenú pandémiou COVID-19 len vďaka podpore portugalskej vlády prostredníctvom dočasne dotovanej práce a opatrení, ktoré im umožňujú odložiť splatné platby, potrebuje, aby sa zvýšil objem cestovného ruchu. Portugalské cestovné agentúry a zástupcovia regiónov, ktorí predložili svoje pripomienky, upozorňujú na to, že časť ich podnikania a činností závisí od služieb spoločnosti TAP Air Portugal a že toto podnikanie a činnosti by bez obchodovania so spoločnosťou TAP Air Portugal utrpeli značné straty z hľadiska obratu.

⁽⁵⁷⁾ Bod 44 písm. b) a c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁵⁸⁾ Odôvodnenie 71 rozhodnutia o začatí konania.

- (204) Komisia sa teda domnieva, že bez pomoci na reštrukturalizáciu, ktorou sa zabránilo ukončeniu činností spoločnosti TAP Air Portugal, nielen cestujúci, ale aj komunita v odvetví cestovného ruchu by úplne záviseli od toho, či by nízkonákladoví dopravcovia v spojení s diaľkovými dopravcami zameriavajúcimi sa na priame letecké spojenia v rámci Únie a so zvyškom sveta v 92 destináciách, ktoré pred svojou reštrukturalizáciou ponúkala spoločnosť TAP Air Portugal, boli schopní a ochotní vybudovať rovnaké služby s rovnakou frekvenciou a geografickou pôsobnosťou, a to najmä so Severnou Amerikou, Latinskou Amerikou a Afrikou (odôvodnenie 15). Tretie strany (a to najmä obchodní partneri, ako sú cestovné agentúry, cestovné kancelárie, veľké hotelové skupiny, agentúry na predaj leteniek a dodávatelia, popri národných a zahraničných vládnych orgánoch vrátane orgánov na podporu cestovného ruchu a obchodnej alebo kultúrnej výmeny) potvrdzujú a dosvedčujú zistenie Komisie v jej rozhodnutí o začatí konania, že odchod spoločnosti TAP Air Portugal z trhu by mohol spôsobiť stratu týchto leteckých prepojení (odôvodnenie 100).
- (205) S cieľom nahradiť úlohu spoločnosti TAP Air Portugal by konkurenti museli vybudovať a nadviazať sieť destinácií, čo by si vyžiadalo značné množstvo času a mohlo by hroziť, že tento cieľ nebude vôbec možné dosiahnuť so službami s rovnakou frekvenciou a geografickou pôsobnosťou. V tejto súvislosti Komisia konštatuje, že cieľom pomoci na reštrukturalizáciu je zabrániť, aby spoločnosť TAP Air Portugal ukončila podnikateľskú činnosť z dôvodu ťažkostí, ktorým bola vystavená a ktoré sa prudko zhoršili v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou COVID-19.
- (206) Konkrétne trate, ktoré tvorili sieť prepojení spoločnosti TAP Air Portugal v roku 2019 pred pandémiou, sú v súčasnosti obmedzené vzhľadom na reštriktívne cestovné opatrenia, ktoré zaviedli portugalské orgány zo zdravotných dôvodov s cieľom obmedziť šírenie vírusu. V prognózach združenia IATA týkajúcich sa oživenia dopravy uvedených v rozhodnutí o začatí konania, ktoré žiadna strana nespochybnila, sa poukazuje na oživenie dopytu pred rokom 2025 (odôvodnenie 223). V takomto prostredí, v predvídateľnom scenári dopytu po službách leteckej dopravy a dopravnej prepojenosti v Portugalsku, bude sieť spoločnosti TAP Air Portugal (alebo rovnako hustá sieť) kľúčová, ako to bolo pred pandémiou, pre uspokojenie budúceho dopytu, a to najmä na všetkých alebo niektorých tratiach, na ktorých spoločnosť TAP Air Portugal bola jedinou leteckou spoločnosťou, ktorá obsluhovala [...] z [...] trati v letnej sezóne a [...] z [...] trati v zimnej sezóne (odôvodnenia 15 a 16).
- (207) Pokiaľ ide o hypotetickú sieť, ktorá má nahradiť sieť spoločnosti TAP Air Portugal, je veľmi nepravdepodobné, že existujúci tradiční alebo nízkonákladoví dopravcovia spoločne budú ochotní a schopní v primeranom čase vybudovať požadované dopravné sieťové prepojenia, najmä do portugalsky hovoriacich krajín, aby mohli prevziať úlohu spoločnosti TAP Air Portugal spočívajúcu v prepojení Portugalska so zvyškom sveta. Ani jeden z dvojice leteckých dopravcov, ktorí zasiahli, totiž riadne nedoložil ochotu a schopnosť rozvíjať podobnú národnú dopravnú sieť ani plány na rozvoj podobnej dopravnej prepojenosti a len vo všeobecnosti sa odvolávali na iné letecké spoločnosti, ktoré nezasiahli do konania, ktoré by podľa týchto dvoch leteckých dopravcov mohli čiastočne nahradiť sieť spoločnosti TAP Air Portugal. Podobne, hoci z predložených štúdií vyplýva rast nízkonákladových dopravcov a konkurencia z ich strany (odôvodnenie 105), nevysvetľujú a už vôbec nepreukazujú, že by služby a sieť spoločnosti TAP Air Portugal bolo možné takmer s istotou nahradiť alebo vystriedať jedným leteckým dopravcom alebo ich konkrétnou kombináciou. Naopak, ako sa uvádza v odôvodneniach 100 a 132, veľa tretích strán, ktoré závisia od služieb spoločnosti TAP Air Portugal, vyjadrilo obavy, že by mohli prísť o tieto služby. Informácie poskytnuté v priebehu formálneho prešetrovania teda potvrdzujú zistenie Komisie, že skutočne existuje konkrétne riziko bezprostrednej neschopnosti príjemcu plniť svoje platobné povinnosti, čo by malo za následok riziko narušenia hospodárskej činnosti služieb leteckej dopravy poskytovaných spoločnosťou TAP Air Portugal.
- (208) Zlyhanie príjemcu by tak viedlo k riziku narušenia dôležitej dopravnej služby zabezpečovania medzinárodnej a celoštátnej dopravnej prepojenosti a sieťovej prepojenosti kontinentálneho Portugalska s jeho ostrovmi, ako aj so spoločenstvom portugalsky hovoriacich krajín v zámorí, ktoré je pre iných dodávateľov ťažké nahradiť, ako sa uvádza v bode 44 písm. b) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

Pomoc podporuje podnik, ktorý plní systémovú úlohu

- (209) Cieľom pomoci je aj odvrátenie rizika odchodu podniku, ktorý v Portugalsku plní dôležitú službu a systémovú úlohu v zmysle bodu 44 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

- (210) V tejto súvislosti sa Komisia domnieva, že príjemca nepochybne zohráva kľúčovú úlohu v portugalskom hospodárstve ⁽⁵⁹⁾, nielen pokiaľ ide o rozvoj cestovného ruchu a dopravnej prepojenosti s portugalsky hovoriacimi krajinami, ale aj z hľadiska zamestnanosti. Po prvé, príjemca má dôležitú systémovú úlohu pre celé portugalské územie, keďže podporuje rast portugalského cestovného ruchu, jedného z najvýznamnejších odvetví tohto členského štátu, ktoré v roku 2018 tvorilo 14,6 % hrubého domáceho produktu (ďalej len „HDP“) Portugalska. Toto odvetvie má prvoradý význam pre zotavenie portugalského hospodárstva z finančnej krízy a štátnej dlhovej krízy po kríze v roku 2008. Cestovný ruch prispieva k portugalskému HDP sumou približne 19 miliárd EUR, čo predstavuje 8,7 % HDP z roku 2019, pričom neexistuje žiaden náznak, že by oživenie hospodárstva po pandémie význame ovplyvnilo skladbu portugalského HDP a súvisiaci príspevok cestovného ruchu. Po druhé, spoločnosť TAP SGPS, ktorá má približne 10 000 zamestnancov (v roku 2019), je jedným z najväčších zamestnávateľov v krajine a zodpovedá za vyše 110 000 nepriamych pracovných miest. Tieto údaje svedčia o tom, že prípadná platobná neschopnosť, ktorej by spoločnosť TAP SGPS čelila bez pomoci na reštrukturalizáciu, bude mať značný negatívny účinok presahovania na celé portugalské hospodárstvo.

Preskúmanie tvrdení vznesených v pripomienkach a záveroch tretích strán

- (211) Predbežné zistenia Komisie v rozhodnutí o začatí konania napadla spoločnosť Ryanair. Spoločnosť Ryanair tvrdí, po prvé, že neexistujú dôkazy o riziku narušenia dôležitej služby, ktorú je ťažké nahradiť. Podľa tejto spoločnosti by služby spoločnosti TAP Air Portugal mohli nahradiť konkurenti, ktorí sa vložili do veci. Spoločnosť Ryanair konkrétne tvrdí, po prvé, že by mohla poľahky nahradiť spoločnosť TAP Air Portugal v oblasti letov na krátke vzdialenosti, kým na diaľkových letoch existuje dostatok konkurentov lietajúcich z Lisabonu, ktorí by mohli prevziať kapacity spoločnosti TAP Air Portugal. Po druhé, spoločnosť Ryanair tvrdí, že spoločnosť TAP Air Portugal nie je systémový podnik a aj za predpokladu, že ním je, rozhodnutie o začatí konania neobsahuje vysvetlenie, či by sa systémové činnosti nemohli zachovať prostredníctvom zmenšenia spoločnosti TAP SGPS a obmedzenia nesystémových alebo stratových činností.
- (212) Tvrdenia spoločnosti Ryanair boli zväčša vyvrátené, po prvé, na základe podaní ďalších tretích strán, a po druhé, na základe informácií, ktoré predložilo Portugalsko (odôvodnenia 138 až 141).
- (213) Tretie strany dôrazne podporili predbežné zistenia Komisie v jej rozhodnutí o začatí konania. Z 39 odpovedí na výzvu na predloženie pripomienok k rozhodnutiu o začatí konania až 36 strán vyjadrilo podporu stanovisku Komisie v súvislosti s významom spoločnosti TAP Air Portugal ako najdôležitejšieho poskytovateľa dopravnej prepojenosti medzi Portugalskom a ďalšími portugalsky hovoriacimi krajinami (najmä s Brazíliou, Angolou, Mozambikom a Svätým Tomášom) a spájajúceho celú Európu s Portugalskom a prostredníctvom jej lisabonskej centrály aj s uvedenými portugalsky hovoriacimi krajinami. Až na dvoch priamych konkurentov všetky zainteresované strany podporujú plány na pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť TAP SGPS a potvrdzujú dôležitú úlohu, ktorú spoločnosť TAP Air Portugal plní najmä v hospodárstve Portugalska.
- (214) Komisia na základe informácií, ktoré má k dispozícii, takisto konštatuje, že hoci niektoré trate spoločnosti TAP Air Portugal môžu byť príťažlivé pre konkurentov z hľadiska jednotlivých tratí, neexistujú žiadne náznaky, že by niektorý konkurent mohol prevziať všetky služby spoločnosti TAP SGPS. Odchod spoločnosti TAP SGPS z trhu by tak zrejme spôsobil závažné sociálne ťažkosti jej klientom, zamestnancom a dodávateľom.
- (215) Komisia predovšetkým konštatuje, že na rozdiel od konkurentov je spoločnosť TAP Air Portugal v súčasnosti hlavným poskytovateľom dopravnej prepojenosti pre cestujúcich do portugalsky hovoriacich krajín a z nich. Ako už bolo uvedené (oddiel 4.2), táto spoločnosť plní kľúčovú úlohu v rámci dopravnej prepojenosti Portugalska a celej Európy s Brazíliou, Angolou, Mozambikom a Svätým Tomášom. Hoci by sa služby spoločnosti TAP Air Portugal mohli teoreticky nahradiť službami niekoľkých prevádzkovateľov v časovom rozpätí plánu reštrukturalizácie, takáto náhrada by mohla byť iba čiastočná a znamenala by významné zhoršenie služieb poskytovaných najmä zákazníkom v Portugalsku. Zároveň v rámci zmenšenia spoločnosti TAP Air Portugal, ktoré požaduje spoločnosť Ryanair, sa neberie ohľad na negatívne účinky presahovania zníženia, okrem iného, značného počtu dopravných spojení v rámci Únie v modeli hlavného letiska spoločnosti TAP Air Portugal, ktorý sa opiera aj o medzikontinentálne lety, ktorých prevádzka by mohla byť zo strednodobého hľadiska nenapraviteľne ohrozená ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ Podľa oznámenia spoločnosť TAP SGPS prispela k portugalskému HDP v roku 2019 sumou 3,3 miliardy EUR (čo predstavuje 1,2 % celkového HDP krajiny) a sumou 300 miliónov EUR v podobe nepriamych daní a sociálnych príspevkov. Príspevok spoločnosti TAP SGPS k portugalskému vývozu sa približuje hodnote 2,6 miliardy EUR, kým hodnota výrobkov a služieb, ktoré táto spoločnosť nakúpila od vyše 1 000 vnútroštátnych dodávateľov, sa rovná takmer 1,3 miliardy EUR.

⁽⁶⁰⁾ V tejto súvislosti z posúdenia Komisie týkajúceho sa vplyvu opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže, spočívajúceho v presune 18 prevádzkových intervalov, na životaschopnosť vyplýva zníženie, pričom sa v ňom umožňuje otvorenie troch tratí s tromi triedaniami v rámci priamych leteckých spojení v Únii. Výsledkom je zníženie návratnosti investovaného kapitálu spoločnosti TAP Air Portugal o [...] % a zníženie pomeru jej dlhu k vlastnému imaniu o [...] (tabuľka 3). Z posúdenia teda vyplýva, že širšie a podstatnejšie zníženie ziskových tratí týkajúcich sa letov v rámci Únie, ktoré privádzajú cestujúcich pre medzikontinentálne lety, by mohlo zhoršiť jej schopnosť udržať si postavenie na trhu bez prístupu k trhového financovaniu, čo si do konca obdobia reštrukturalizácie vyžiada väčší objem pomoci.

- (216) Ďalšie najväčšie letecké spoločnosti pôsobiace v Portugalsku (Ryanair, EasyJet) poskytujú dopravnú prepojenosť iba medzi Portugalskom a ostatnými členskými štátmi Únie a ich obchodný model vylučuje diaľkové medzikontinentálne lety. Ostatní významní leteckí dopravcovia z EÚ, ktorí ponúkajú medzikontinentálne spojenia z Lisabonu, fungujú na základe hviezdicového (tzv. *hub-and-spoke*) modelu. To znamená, že namiesto toho, aby poskytovali priame lety do zámorských destinácií z lisabonského letiska, cestujúcich z Portugalska presúvajú pred ich prepravou do uvedených destinácií do uzlov v iných členských štátoch, ako sú letiská v Orly/Roissy, letisko Schiphol a letiská vo Frankfurtu alebo v Mníchove. Tým sa významne predĺži celkové trvanie letov z Portugalska do západných alebo južných destinácií.
- (217) Ako zamestnávateľ a aj ako ústredný prvok v hospodárskom reťazci pre mnohé ďalšie portugalské podniky sa preto príjemca môže považovať za podnik plniaci systémovú úlohu v zmysle bodu 44 písm. c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (218) Komisia preto s ohľadom na uvedené skutočnosti dospela k záveru, že pomoc prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti poskytovania služieb leteckej dopravy zabezpečujúcich dopravné prepojenie Portugalska v tom zmysle, že umožňuje zachovať dôležitú službu, pri ktorej by mohlo existovať riziko, že nebude nahradená v jej úplnosti alebo v celkovo podobnom rozsahu a bez vzniku sociálnych ťažkostí pre konkurentov z krátkodobého až strednodobého hľadiska s potenciálne negatívnymi následkami pre širšie hospodárstvo Portugalska v nadväznosti na súčasnú krízu spôsobenú pandémiou COVID-19 [bod 44 písm. b) a c) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu].

6.4.1.2. Plán reštrukturalizácie a návrat k dlhodobej životaschopnosti prispievajúci k rozvoju hospodárskej činnosti alebo oblasti

- (219) Navyše podľa bodu 46 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí byť udelenie pomoci na reštrukturalizáciu podmienené realizáciou plánu reštrukturalizácie, ktorým sa obnoví životaschopnosť príjemcu. Náprava príčin, ktoré viedli k ťažkostiam príjemcu, prostredníctvom uľahčenia jeho návratu k dlhodobej životaschopnosti, je nevyhnutnou podmienkou na to, aby pomoc na reštrukturalizáciu slúžila rozvoju hospodárskych činností a oblastí, v ktorých príjemca pôsobí. Pomoc na reštrukturalizáciu je určená na podporu komplexného plánu reštrukturalizácie zahŕňajúceho celý okruh činností spoločností TAP SGPS a TAP Air Portugal.
- (220) Podľa bodov 45 až 48 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by sa pomoc na reštrukturalizáciu mala poskytovať iba na podporu realistického, koherentného a ďalekosiahleho plánu reštrukturalizácie, ktorého opatrenia musia byť navrhnuté tak, aby sa nimi obnovila dlhodobá životaschopnosť v primeranom čase, a musia vylučovať akúkoľvek ďalšiu pomoc okrem pomoci na podporu plánu reštrukturalizácie príjemcu. Plán reštrukturalizácie musí obsahovať opis toho, ako navrhované reštrukturalizačné opatrenia zabezpečia nápravu príslušných problémov príjemcu.
- (221) Výsledky reštrukturalizácie sa musia preukázať v rozličných scenároch, najmä prostredníctvom určenia parametrov výkonu a hlavných predvídateľných rizikových faktorov. Návrat príjemcu k životaschopnosti musí mať za následok primeranú návratnosť investovaného kapitálu po vykrytí nákladov a nesmie závisieť od optimistických predpokladov o faktoroch, ako sú napríklad zmeny cien alebo dopyt. Dlhodobá životaschopnosť sa dosiahne vtedy, keď podnik dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a pritom pokryť všetky svoje náklady vrátane odpisov a finančných poplatkov a zároveň je schopný obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami.
- (222) V tomto oddiele Komisia najprv posúdi vierohodnosť predpokladov, na ktorých je postavený plán reštrukturalizácie príjemcu, a potom dôkazy o jeho návrate k životaschopnosti na konci plánu reštrukturalizácie.

Posúdenie predpokladov tvoriacich základ finančných prognóz

- (223) Pokiaľ ide o vierohodnosť predpokladov tvoriacich základ prognóz príjmov, Komisia konštatuje, že príjemcove prognózy oživenia leteckej dopravy sú konzervatívnejšie než základné prognózy združenia IATA. Kým združenie IATA predpovedá objem cestujúcich v roku 2025 na úrovni 109 % objemu v roku 2019, predpoklad príjemcu je, že v roku 2025, teda na konci plánu reštrukturalizácie, uskutoční lety len [...] % cestujúcich z roku 2019 (odôvodnenie 51). Príjemca okrem toho predpokladá mierne nižšiu výnosnosť v roku 2025 [...] eurocentov) na rozdiel od roku 2019 [...] eurocentov), kým koeficient vyťaženia v roku 2025 má byť podľa očakávaní o [...] percentuálnych bodov vyšší ako v roku 2019 [...] % v porovnaní s [...] %). A napokon, príjemcove výnosy z ASK budú v roku 2025 nižšie ako v roku 2019 [...] eurocentov) v porovnaní s [...] eurocentov), z čoho vyplýva, že príjemca už bol schopný dosahovať podobné cieľové výnosy z ASK už bezprostredne pred začiatkom obdobia reštrukturalizácie. Keďže príjemcove prognózy objemu dopravy sú konzervatívnejšie ako prognózy združenia IATA a kľúčové ukazovatele výkonnosti súvisiace s príjmami sú v súlade s historickými hodnotami príjemcu v roku 2019, Komisia považuje príjemcove prognózy príjmov za primerané.
- (224) Pokiaľ ide o prognózy nákladov, Komisia konštatuje, že príjemcov návrat k ziskovosti závisí od zníženia nákladov, najmä na palivá a prácu, ako sa uvádza v oddiele 2.4.3. V súvislosti s palivom sa v prognózach zohľadňuje prevládka novších, palivovo úspornejších lietadiel, pričom závisia od očakávaní cien palív odvodených z trhu a získaných z databázy spoločnosti Bloomberg. Keďže harmonogram dodávok nových lietadiel už bol s dodávateľmi dohodnutý, spotreba paliva týchto lietadiel je objektívny a overiteľný údaj a také sú aj očakávané ceny palív; Komisia preto považuje prognózy nákladov na palivo za vierohodné.
- (225) Čo sa týka prognóz nákladov práce, Komisia konštatuje, že príjemca už podpísal dohody so všetkými odborovými zväzmi, ktoré u neho pôsobia, až do roku 2024 (núdzové dohody), ktoré sa vzťahujú na všetkých jeho zamestnancov. V núdzových dohodách sa počíta so znížením platov, zmrazením ich automatického zvyšovania a zvýšením produktivity. Príjemca okrem toho už dosiahol zníženie počtu ekvivalentov plného pracovného času o 1 200 ekvivalentov na základe neobnovenia pracovných zmlúv na určitú dobu a začal proces na dosiahnutie zníženia počtu ekvivalentov plného pracovného času o ďalších 2 000 ekvivalentov prostredníctvom dobrovoľných opatrení a prepúšťania. Príjemca takisto začal pripravovať rokovania o nových kolektívnych zmluvách, ktoré nahradia núdzové dohody, a už získal od niekoľkých odborových zväzov záväzkov týkajúcich sa cieľov zníženia nákladov v pláne reštrukturalizácie do roku 2025. Vo všeobecnosti vzhľadom na to, že príjemca už ukončil rokovania týkajúce sa väčšiny predpokladov tvoriacich základ prognóz nákladov práce, Komisia považuje tieto prognózy za vierohodné.
- (226) Komisia sa domnieva, že tieto prvky takisto prispievajú k vierohodnosti finančných prognóz. Po prvé, príjemca už určil a začal vykonávať viacero opatrení zameraných na zníženie iných nákladov ako nákladov práce a nákladov na palivo (odôvodnenie 35). Po druhé, vo finančných prognózach nie je zahrnuté zvýšenie príjmov o [...] miliónov EUR (z [...] miliónov EUR), s ktorým počíta príjemca (oddiel 2.4.1.4) a ktoré vytvára dodatočnú bezpečnostnú rezervu. Po tretie, plán reštrukturalizácie je zameraný na obchodnú činnosť v oblasti leteckej dopravy a plánuje sa v ňom predaj alebo zatvorenie podnikov, ktorých predmet podnikania nesúvisí s hlavným predmetom podnikania, napríklad podniku M&E Brasil, ktorý v minulosti vytváral stratu a prispel k ťažkostiam príjemcu (oddiel 2.4.1.1).
- (227) Na účely posúdenia celkovej primeranosti finančných prognóz príjemcu Komisia porovnala predpokladané rozpätie EBIT príjemcu (t. j. EBIT vydelené príjmami) v roku 2025 rozpätím EBIT vzorky rovnocenných spoločností, pre ktoré boli k dispozícii prognózy vypracované analytikmi akciových trhov za rovnaký rok ⁽⁶¹⁾. Priemerné rozpätie EBIT v uvedenej vzorke je 13,1 %, kým rozpätie príjemcu sa očakáva na úrovni [...] %. Komisia preto považuje prognózy ziskovosti príjemcu v roku 2025 v súlade s prognózami priemernej rovnocennej spoločnosti, čo predstavuje ďalší náznak o vierohodnosti predpokladov, na ktorých je založený plán reštrukturalizácie.

Posúdenie návratu príjemcu k životaschopnosti

- (228) Komisia po určení vierohodnosti predpokladov tvoriacich základ finančných prognóz pristúpi k posúdeniu toho, či na základe týchto prognóz je príjemca schopný vrátiť sa k životaschopnosti do konca roku 2025, teda na konci plánu reštrukturalizácie. Komisia konkrétne overí, či v roku 2025 príjemca očakáva, že dosiahne dostatočnú mieru návratnosti svojich operácií, a či bude schopný obstať v konkurencii vlastnými silami.

⁽⁶¹⁾ Vzorku tvoria: Lufthansa, IAG, SAS, Aegean a Finnair, Ryanair, Easy Jet a Wizz Air.

- (229) Pokiaľ ide o schopnosť príjemcu dosahovať dostatočnú mieru návratnosti zo svojich operácií v roku 2025, obvykle sa postupuje tak, že sa porovná návratnosť investovaného kapitálu ⁽⁶²⁾ v roku 2025 s váženými priemernými kapitálovými nákladmi (WACC). Ak je návratnosť investovaného kapitálu vyššia ako vážené priemerné kapitálové náklady, operácie spoločnosti sú schopné vytvárať dostatočný zisk na pokrytie jej kapitálových nákladov, čo je ukazovateľom životaschopnosti danej spoločnosti.
- (230) Návratnosť investovaného kapitálu príjemcu, ktorej výpočet závisí od finančných prognóz, ktoré Komisia vyhodnotila ako vierohodné v posúdení v odôvodneniach 223 až 227, by podľa Portugalska mala byť [...] % v roku 2025 (odôvodnenie 48). Táto hodnota predstavuje pomer medzi EBIT pred zdanením a investovaným kapitálom v roku 2025. Keďže však test životaschopnosti pozostáva z porovnania návratnosti investovaného kapitálu s váženými priemernými kapitálovými nákladmi, čo je miera návratnosti po zdanení, Komisia sa domnieva, že je vhodnejšie vypočítať návratnosť investovaného kapitálu s použitím EBIT po zdanení. Navyše v záujme vyrovnania ročných výkyvov súvahových premenných Komisia takisto považuje za primerané ako priemer návratnosti investovaného kapitálu v roku 2025 použiť priemernú hodnotu investovaného kapitálu v rokoch 2024 a 2025 namiesto investovaného kapitálu v roku 2025. Na základe týchto dvoch zmien získala Komisia hodnotu návratnosti investovaného kapitálu vo výške [...] %.
- (231) Hodnota návratnosti investovaného kapitálu na úrovni [...] % je vyššia ako vážené priemerné kapitálové náklady príjemcu vo výške [...] %. Tieto vážené priemerné kapitálové náklady v súlade so štandardnou metodikou pozostávajú z váženého priemeru nákladov vlastného imania ([...] %) a nákladov na dlh ([...] %) s podielom rovnajúcim sa cieľovému pomeru dlhu k dlhu plus vlastné imanie ([...] %) príjemcu. Tieto zložky vážených priemerných kapitálových nákladov sú primerane odôvodnené na základe trhových údajov a finančných informácií o rovnocenných spoločnostiach príjemcu získaných z platformy Capital IQ a Reuters (poznámka pod čiarou č. 61). Konkrétne sa v rámci výpočtu nákladov vlastného imania predpokladá bezriziková sadzba [...] %, ktorá značne prevyšuje súčasné záporné výnosy desaťročných nemeckých štátnych dlhopisov, riziková prémie z vlastného imania vo výške 4,72 % a riziková prémie za krajinu na úrovni 1,95 %, ktoré sú obidve v súlade s verejne dostupnými referenčnými hodnotami ⁽⁶³⁾, a koeficient beta [...] ⁽⁶⁴⁾. Tento koeficient beta je priemerný koeficient beta akcií rovnocenných spoločností príjemcu uvedených v poznámke pod čiarou č. 61 upravený tak, aby sa v ňom odrážali pomery dlhu k vlastnému imaniu a sadzby dane v súlade so štandardným vzorcom podľa Hamada. Náklady vlastného imania zahŕňajú aj prémii za malé riziko vo výške 1,75 % vypočítanú spoločnosťou Duff & Phelps. Pokiaľ ide o náklady na dlh, ide o priemer súčasných výnosov z nevyrovnaného dlhu príjemcu ([...] %) pred zdanením, [...] % po zdanení, ktorý predstavuje konzervatívny predpoklad, keďže sa predpokladá, že miera zadlženosti a úverová bonita príjemcu sa budú v plánovanom období zvyšovať. Komisia sa preto domnieva, že príjemca bude v roku 2025 schopný vrátiť sa k životaschopnosti na základe primeraného očakávania, že návratnosť investovaného kapitálu bude v roku 2025 vyššia ako vážené priemerné kapitálové náklady spoločnosti.
- (232) Komisia takisto konštatuje, že očakávaná návratnosť investovaného kapitálu v roku 2025 je vyššia ako medián návratnosti investovaného kapitálu rovnocenných leteckých spoločností uvedených v poznámke pod čiarou č. 61 v roku 2019 ([...] %). Ide o ďalší ukazovateľ návratu príjemcu k životaschopnosti, keďže tieto letecké spoločnosti boli v roku 2019 schopné obstáť v konkurencii na trhu vlastnými silami.
- (233) Návrat príjemcu k životaschopnosti potvrdzuje alternatívny prístup, najmä porovnanie medzi rentabilitou vlastného kapitálu a nákladmi vlastného imania. Tento prístup je zameraný na zisky pripisované akcionárom, kým prístup opísaný v odôvodnení 230 závisí od ziskov vytvorených operáciami spoločnosti. Z pohľadu akcionárov je spoločnosť životaschopná, ak vytvára rentabilitu vlastného kapitálu, ktorá je vyššia ako náklady vlastného imania. Komisia konštatuje, že toto platí pre príjemcu v roku 2025, keďže očakávaná rentabilita vlastného kapitálu je [...] % a náklady vlastného imania sú [...] %.
- (234) S cieľom zabezpečiť spoľahlivosť posúdenia návratu k životaschopnosti Komisia zvážila alternatívny prístup k výpočtu vážených priemerných kapitálových nákladov a nákladov vlastného imania. Tento prístup spočíva v použití očakávaného pomeru dlhu k vlastnému imaniu príjemcu v roku 2025 ([...]) namiesto takéhoto pomeru v prípade rovnocenných spoločností (1,5) na účely úpravy koeficientu beta akcií rovnocenných spoločností o rozdiely vo finančnej páke a na účely výpočtu podielu dlhu a vlastného imania vo vzorci vážených priemerných kapitálových nákladov. V dôsledku tohto predpokladu sa zvýšia náklady vlastného imania z [...] % na [...] %, v čom sa odráža vyššia finančná páka, a teda aj rizikovosť vlastného imania príjemcu v porovnaní s rovnocennými spoločnosťami. Vážené priemerné kapitálové náklady sa navyše zmenia z [...] % na [...] % z dôvodu vyvažujúcich účinkov vyšších nákladov vlastného imania a nižšej váhy vlastného imania v kapitálovej štruktúre príjemcu. Vzhľadom na to, že očakávaná návratnosť investovaného kapitálu (rentabilita vlastného kapitálu) v roku 2025 je [...] % ([...] %), Komisia celkovo dospela k záveru, že kritériá návratu k životaschopnosti sú splnené aj v rámci tohto alternatívneho prístupu k výpočtu vážených priemerných kapitálových nákladov a nákladov vlastného imania.

⁽⁶²⁾ Návratnosť investovaného kapitálu v roku t sa vymedzuje ako príjmy EBIT po zdanení v roku t vydelené priemerným investovaným kapitálom v roku t a roku $t - 1$.

⁽⁶³⁾ Riziková prémie z vlastného imania a riziková prémie za krajinu sú k dispozícii na webovom sídle prof. Damodarana (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Náklady vlastného imania sa vypočítajú ako súčet bezrizikovej sadzby, rizikovej prémie za krajinu, prémie za malé riziko a súčinu koeficientu beta a rizikovej prémie z vlastného imania.

- (235) Pokiaľ ide o schopnosť príjemcu na konci roku 2025, teda na konci plánu reštrukturalizácie, obstať v konkurencii vlastnými silami, Komisia očakáva, že príjemca obnoví svoj úplný prístup na kapitálové trhy bez spolufinancovania z verejných prostriedkov do roku 2025, teda do troch rokov po poslednej kapitálovej podpore. Toto očakávanie závisí od týchto tvrdení. Po prvé, z finančných prognóz vyplýva zvyšovanie čistého príjmu v plánovacom období, čo prispeje ku kladnej úrovni vlastného imania vo výške [...] miliónov EUR v roku 2025. Táto hodnota je vyššia ako kapitálová pozícia spoločnosti TAP Air Portugal vo výške [...] miliónov EUR v roku 2019, keď príjemca mohol získať [...] miliónov EUR vo forme dlhodobého financovania za trhových podmienok (odôvodnenie 23) ⁽⁶⁵⁾. Po druhé, príjemca očakáva pomer čistého dlhu k EBITDA [...]. Tento pomer je [...] než prahová hodnota 3,5, čo je horná prahová hodnota, ktorá zodpovedá ratingu investičného stupňa, a teda zabezpečuje jednoduchší prístup na kapitálové trhy, podľa praxe na trhu. Z týchto dôvodov Komisia považuje príjemcu za schopného obstať v konkurencii vlastnými silami bez ďalšej pomoci na záchranu alebo reštrukturalizáciu do roku 2025.
- (236) Ako ďalší dôkaz o schopnosti príjemcu vstúpiť na kapitálové trhy bez štátnej podpory, a teda schopnosti v budúcnosti vlastnými silami obstať v konkurencii, Komisia s nádejou konštatuje, že príjemca už zabezpečil zmluvy o prenájme lietadiel v hodnote [...] miliónov EUR a dohodol úver, ktorý čiastočne nie je zaručený štátom, s [...], ktorý vyhlásil, že je veľmi presvedčený o pozitívnom uspokojení budúcich potrieb financovania až do výšky [...] EUR, ak bude potrebné zlepšiť likviditu. Obidva uvedené prvky svedčia už o schopnosti príjemcu obnoviť svoj úplný prístup na kapitálové trhy a predstavujú náznak dôvery trhu voči jeho návratu k životaschopnosti po poskytnutí pomoci na reštrukturalizáciu.
- (237) Popri základnom scenári Portugalsko poskytlo analýzu citlivosti a zvažilo rôzne nepriaznivé scenáre (odôvodnenia 52 a 53). Analýza citlivosti spočívala v aktualizácii finančných prognóz v porovnaní oznámeným plánom z júna 2021, pričom sa zohľadnilo zlepšenie prognóz objemu leteckej dopravy, ale aj zvýšenie cien palív a očakávania rastu inflácie. Nepriaznivé scenáre vychádzajú z oznámeného plánu z júna 2021 a spočívajú v simulácii vplyvu vyšších cien palív (nárast o [...] %), nižších výnosov (pokles o [...] %) a ich kombinácie. Komisia tieto analýzy citlivosti a nepriaznivé scenáre považuje za primerané, keďže simulujú účinky nepriaznivých zmien na kľúčové prvky ziskovosti leteckých spoločností.
- (238) Komisia konštatuje, že hoci majú tieto nepriaznivé scenáre negatívny vplyv na ziskovosť a úverovú bonitu príjemcu, neohrozujú jeho návrat k životaschopnosti do roku 2025. Podľa scenára s cenou paliva vyššou o [...] % a s výnosmi nižšími o [...] % (odôvodnenie 52) by príjemca vytváral pozitívne EBIT [...] a dosiahol by EBIT vo výške [...] miliónov EUR [...] namiesto [...] miliónov EUR. V nepriaznivom scenári s aktualizovanými finančnými prognózami (odôvodnenie 53) návratnosť investovaného kapitálu v roku 2025 [...], kým rentabilita vlastného kapitálu klesla z [...] % na [...] %. Tieto pomery stále svedčia o významnej ziskovosti a sú vyššie ako prah životaschopnosti, a to aj v prípade najkonzervatívnejšieho usporiadania vážených priemerných kapitálových nákladov ([...] %) a nákladov vlastného imania ([...] %). Čo sa týka schopnosti príjemcu v roku 2025 vstúpiť na kapitálové trhy a vlastnými silami obstať v konkurencii, táto schopnosť nie je ohrozená, pretože kapitálová pozícia ostane pozitívna ([...] miliónov EUR) a pomer čistého dlhu k EBITA neprevýši [...], čím dosiahne hodnotu [...].

Záver týkajúci sa uľahčenia rozvoja hospodárskych činností a oblastí

- (239) Na záver Komisia považuje príjemcov plán reštrukturalizácie za realistický, koherentný a vierohodný. Ako taký je vhodný na účely obnovy dlhodobej životaschopnosti príjemcu bez potreby spoliehať sa na ďalšiu štátnu pomoc v primeranej lehote. Pomoc na reštrukturalizáciu preto spĺňa požiadavky stanovené v bode 44 písm. b) a c) a v bode 46 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, takže prispieva k rozvoju hospodárskej činnosti služieb leteckej dopravy zabezpečujúcich dopravné prepojenie Portugalska v zmysle článku 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ.

6.4.2. Pozitívne účinky pomoci na hospodárske oblasti prevažujú nad negatívnymi účinkami na trh a hospodársku súťaž

- (240) S cieľom posúdiť, či pomoc neprimerane nenasahuje na hospodársku súťaž a obchodné podmienky, je potrebné preskúmať nevyhnutnosť pomoci, jej primeranosť a proporionalitu a zabezpečiť transparentnosť. Preskúmať sa musia aj účinky pomoci na hospodársku súťaž a obchod a musia sa porovnať pozitívne účinky pomoci na rozvoj hospodárskych činností a oblastí, ako aj ďalšie pozitívne účinky, ktoré sa majú podporiť v rámci pomoci, s jej negatívnymi účinkami na vnútorný trh.

⁽⁶⁵⁾ Zdroj: Výročná správa spoločnosti TAP Air Portugal za rok 2019, strana 53.

6.4.2.1. Nevyhnutnosť

- (241) Podľa bodu 53 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu členské štáty, ktoré zamýšľajú poskytnúť pomoc na reštrukturalizáciu, musia vykonať porovnanie s dôveryhodným alternatívnym scenárom, ktorý nezahŕňa štátnu pomoc, prostredníctvom ktorého preukážu, že rozvoj hospodárskych činností alebo oblastí, ktorý je cieľom pomoci uvedeným v oddiele 3.1.1 uvedených usmernení, sa nedosiahne alebo sa dosiahne v menšej miere.
- (242) Cieľom pomoci na reštrukturalizáciu je zabrániť tomu, aby bola spoločnosť TAP SGPS vylúčená z podnikateľskej činnosti, a tým odvrátiť situáciu zlyhania trhu a sociálnych ťažkostí, ktoré by brzdili rozvoj služieb leteckej dopravy zabezpečujúcich dopravné prepojenie Portugalska. Tento cieľ sa dosiahne prostredníctvom vykonávania plánu reštrukturalizácie, ktorý je čiastočne financovaný z pomoci na reštrukturalizáciu. Z plánu reštrukturalizácie vyplýva, že na vyriešenie finančných problémov príjemcu je potrebné zaoberať sa otázkami jeho likvidity a platobnej schopnosti. Spoločnosť TAP SGPS nie je v krátkodobom horizonte schopná zabezpečiť ďalšie poskytovanie základných služieb leteckej dopravy, plniť si finančné záväzky ani získať prístup na finančné trhy. Vzhľadom na čisto záporné vlastné imanie vo výške [...] miliárd EUR, čo je stav, ktorý bude trvať dlhší čas, nie je spoločnosť TAP SGPS z dlhodobého hľadiska schopná plniť ani svoje finančné záväzky. Pomoc na reštrukturalizáciu je preto nevyhnutná na úspešnú realizáciu plánu reštrukturalizácie, ktorého vykonávanie má zas za cieľ uľahčiť rozvoj služieb leteckej dopravy zabezpečujúcich dopravné prepojenie Portugalska.

6.4.2.2. Vhodnosť

- (243) Podľa bodu 38 písm. c) a bodu 54 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nebude Komisia považovať pomoc na reštrukturalizáciu za zlučiteľnú s vnútorným trhom, ak iné, menej narúšajúce opatrenia umožnia dosiahnuť rovnaký cieľ. Pomoc na reštrukturalizáciu sa musí primerane nahradiť a musí spĺňať podmienky stanovené v bode 58 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu tak, že zvolené nástroje musia byť vhodné pre problémy týkajúce sa platobnej schopnosti alebo likvidity, ktoré majú riešiť.
- (244) Konkurenti napadli predbežné zistenie Komisie uvedené v rozhodnutí o začatí konania, že pomoc na reštrukturalizáciu mala vhodnú formu. Spoločnosť Ryanair tvrdí, že pomoc nie je vhodná, pretože v rozhodnutí o začatí konania sa pomoc neuvádza ani neporovnáva s inými možnosťami zahŕňajúcimi alebo nezahŕňajúcimi štátnu pomoc. Spoločnosť EAA tvrdí, že forma pomoci zloženej najmä z kapitálovej injekcie nie je vhodná a ide nad rámec toho, čo je potrebné, pretože štátna záruka (bez akýchkoľvek kapitálových opatrení) by bola dostatočná na uľahčenie prístupu ku kapitálovým trhom a tým na obnovenie likvidity a platobnej schopnosti spoločnosti TAP. Tvrdenie spoločnosti EAA nie je podložené žiadnym dôkazom, zatiaľ čo spoločnosť Ryanair nezohľadňuje súčasnú situáciu, ktorej dôkazom je nedostatok dostatočného prístupu ku kapitálovým trhom na účely výberu investora ochotného a schopného poskytnúť kapitál a dlhodobé financovanie. Naopak diskusie s [...] na zabezpečenie okamžitého a podmieneného financovania dokazujú súčasnú neschopnosť spoločnosti TAP SGPS/TAP Air Portugal získať kapitál vo veľkom rozsahu ⁽⁶⁶⁾.
- (245) Komisia okrem toho z nasledujúcich dôvodov považuje pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť TAP SGPD vo výške 2,55 mld. EUR za vhodnú formu. Po prvé, spoločnosť TAP SGPS bola podnikom v ťažkostiach s negatívnym kapitálom v roku 2019 ([...] mil. EUR). V roku 2020 vykázala stratu [...] mld. EUR a očakáva kladné čisté výnosy [...]. Bez pomoci na reštrukturalizáciu by príjemca nebol schopný vybudovať dostatočný kapitál na kompenzáciu približne [...] mld. EUR [...], bez čoho by spoločnosť TAP SGPS alebo spoločnosť TAP Air Portugal pravdepodobne nebola schopná prilákať na kapitálových trhoch významné dlhodobé dlhové či investičné fondy. Komisia v tejto súvislosti takisto poznamenáva, že príjemca očakáva v roku 2025 kapitálovú pozíciu vo výške [...] mil. EUR, čo nie je neprimerané v porovnaní s očakávaným čistým dlhom [...] mld. EUR. Po druhé, podľa projekcií likvidity by mal príjemca bez pomoci na reštrukturalizáciu zápornú peňažnú pozíciu približne vo výške [...] mld. EUR v roku 2021, [...] mld. EUR v roku 2022 a [...] mld. EUR v roku 2023. Komisia vzhľadom na tieto dva dôvody dospela k záveru, že daná veľkosť a forma pomoci na reštrukturalizáciu poskytnutá najmä prostredníctvom kapitálových opatrení je najvhodnejšia na riešenie problémov spoločnosti TAP SGPS týkajúcich sa platobnej schopnosti a likvidity.
- (246) Pokiaľ ide o náhradu štátnej pomoci, Komisia poznamenáva, že štruktúra zásahu portugalského štátu je taká, že portugalský štát bude vlastniť 100 % podiel na základnom imaní spoločnosti TAP Air Portugal. Komisia považuje hodnotu tohto základného imania, ktorú môže portugalský štát získať predajom, za náhradu štátnej pomoci. Na účely vyčíslenia takejto náhrady uskutočnila Komisia ocenenie kapitálu spoločnosti TAP Air Portugal (odôvodnenie 229) na základe finančných projekcií uvedených v oznámenom pláne reštrukturalizácie a s použitím štandardných metód oceňovania, t. j. metóda diskontovaných peňažných tokov a metóda násobkov.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) S cieľom odhadnúť hodnotu kapitálu spoločnosti TAP Air Portugal uskutočnila Komisia najprv odhad jej celkovej hodnoty podniku. Na tento účel diskontovala voľné peňažné toky smerom do firmy (FCFF) počas plánovacieho obdobia, ako aj konečnú hodnotu, pričom ako diskontnú sadzbu použila vážené priemerné kapitálové náklady (WACC) uvedené v odôvodnení 230. Komisia na výpočet konečnej hodnoty uplatnila dva prístupy. Prvým je Gordonov model rastu, ktorý predpokladá konštantnú mieru rastu voľných peňažných tokov spoločnosti smerom do firmy od posledného plánovaného roka bez časového obmedzenia. Druhým je metóda násobkov, podľa ktorej je hodnota spoločnosti násobkom jej ziskov. Komisia v súlade s praxou na trhu považovala EBITDA za relevantnú metriku zisku a odvodiла hodnotu podniku (s výhľadom do budúcnosti) z násobku EBITDA partnerských leteckých spoločností (poznámka 61). Komisia na základe odhadu celkovej hodnoty podniku spoločnosti TAP Air Portugal počítala hodnotu jej kapitálu odpočítaním čistého dlhu.
- (248) Z odhadov Komisie vyplýva, že hodnota kapitálu spoločnosti TAP Air Portugal rastie počas plánovacieho obdobia z [...] – [...] mil. EUR v roku 2022 na [...] mil. EUR v roku 2025 ⁽⁶⁷⁾. Komisia sa domnieva, že k dnešnému dňu ide o primerané očakávanie náhrady, ktorú by Portugalsko mohlo získať za štátnu pomoc predajom svojho podielu v spoločnosti TAP Air Portugal.
- (249) Z uvedeného možno vyvodíť, že pomoc na reštrukturalizáciu má vhodnú formu a je dostatočne nahradená.

6.4.2.3. Primeranosť pomoci: vlastný príspevok a rozdelenie zaťaženia

- (250) Podľa bodu 38 písm. e) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nesmie výška pomoci prekročiť minimum potrebné na dosiahnutie cieľa pomoci na reštrukturalizáciu. Rozsah a intenzita pomoci na reštrukturalizáciu sa musí obmedziť na striktné minimum potrebné na uskutočnenie reštrukturalizácie vzhľadom na existujúce finančné zdroje príjemcu, jeho akcionárov alebo podnikateľskú skupinu, do ktorej patrí (bod 61 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu). Musí sa zabezpečiť predovšetkým dostatočná úroveň vlastného príspevku na náklady na reštrukturalizáciu a na rozdelenie zaťaženia, ak sa štátna pomoc poskytuje vo forme, ktorá zlepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu. V posúdení týchto požiadaviek sa zohľadní akákoľvek vopred poskytnutá pomoc na záchranu.
- (251) Vlastný príspevok príjemcu k plánu reštrukturalizácie musí byť reálny a skutočný a mal by byť bežne porovnateľný s pomocou poskytovanou s cieľom vylepšiť platobnú alebo likvidnú pozíciu príjemcu. V súlade s bodom 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musí Komisia posúdiť, či sú rôzne zdroje vlastného príspevku skutočné a neobsahujú pomoc. Podľa bodu 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu Komisia zvyčajne považuje vlastný príspevok za primeraný, ak jeho suma predstavuje najmenej 50 % nákladov na reštrukturalizáciu.
- (252) Komisia musí overiť, či rôzne zdroje financovania plánu opísané v odôvodneniach 43 až 45 neobsahujú pomoc a sú reálne, a či je dostatočne isté, že sa prejavia v priebehu realizácie plánu reštrukturalizácie, s výnimkou očakávaných budúcich ziskov. Príspevky štátu v postavení akcionára spoločností TAP SGPS a TAP Air Portugal obsahujú pomoc a pri posúdení ich nemožno zohľadniť.
- (253) Platba náhrad za reštrukturalizáciu v súvislosti so zamestnancami vo výške [...] mil. EUR, z čoho sa [...] mil. EUR vyplatilo už v roku 2021 [odôvodnenie 43 písm. a)], sa týka nákladov súvisiacich so znížením stavu zamestnancov predpokladaným v pláne reštrukturalizácie. Tieto náklady sú okamžité, keďže spoločnosť TAP Air Portugal od apríla 2020 už ukončila pracovné zmluvy ako súčasť správneho nastavenia a reštrukturalizácie v súvislosti so zamestnancami, a predstavujú malý podiel z výnosov, ktoré už boli zinkasované do decembra 2021. Portugalsko nahlásilo celkovú sumu náhrad súvisiacich s ukončením pracovných zmlúv v dôsledku reštrukturalizácie vo výške [...] mil. EUR, z čoho uvedených [...] zaplatila priamo spoločnosť TAP Air Portugal z prevádzkových peňažných tokov, pričom sumu [...] mil. EUR bude skutočne financovať štát zo zdrojov pochádzajúcich z úveru na pomoc na záchranu. Časť náhrad za reštrukturalizáciu v súvislosti so zamestnancami, ktorá nie je financovaná formou štátnej pomoci ani z kapitálu či zo štátom zaručeného úveru, možno teda považovať za vlastný príspevok príjemcu na tieto náklady, ktorý je reálny, t. j. skutočný, v zmysle bodu 63 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁶⁷⁾ Komisia pri výpočte konečnej hodnoty s použitím Gordonovho rastového modelu predpokladá mieru rastu vo výške 1,5 %, trvalé investície rovnajúce sa odpisom v roku 2025, večné EBIT rovnajúce sa EBIT v roku 2025 a žiadne zmeny obežného kapitálu. Pokiaľ ide o metódu násobkov, Komisia vypočítala pomer mediánovej hodnoty podniku k EBITDA (s výhľadom do budúcnosti) vo výške 4,16 s použitím údajov o partnerských leteckých spoločnostiach príjemcu z platformy Capital IQ. S výhľadom do budúcnosti znamená prognózu EBITDA v roku 2025 vypracovanú analytikom akciového trhu.

- (254) Podobne aj platba podmienených záväzkov súvisiacich s oddelením aktív [...] vo výške [...] mil. EUR [odôvodnenie 43 písm. f)] sa vzťahuje na podmienené záväzky (najmä [...] % [...], [...] % [...] % [...]), ktoré v súvislosti s oddelením aktív prostredníctvom ich predaja zaplatí spoločnosť TAP SGPS a nebudú postúpené na nadobúdateľa. Predstavujú vopred stanovenú výšku expozície, ktorú príjemca prevezme zo svojich vlastných zdrojov za dostupnú sumu s okamžitými – a oveľa vyššími – výnosmi v roku 2022 zo svojich výnosov, a nie zo štátnej pomoci. Komisia sa preto domnieva, že sa tiež môžu zahrnúť ako vlastný príspevok a že sú reálne a skutočné vzhľadom na záväzok oddelenia tieto aktíva v priebehu roka 2022, ako sa uvádza v pláne reštrukturalizácie (odôvodnenie 29).
- (255) Komisia v súvislosti s príspevkami tretích strán alebo opatreniami nákladovej efektívnosti v celkovej výške [...] mil. EUR (odôvodnenie 43) poznamenáva, že trvalé zníženie nákladov príjemcu, ktoré znášajú alebo umožnia externí dodávatelia alebo klienti, môže dosahovať výšku reálnych a skutočných zdrojov vlastného príspevku za predpokladu, že vyplývajú zo záväzných dohôd, sú účinné a nevratné. Najmä zníženie nákladov, ktoré znášajú akcionári vo vzťahu k takémuto druhu úspor nákladov, musí byť účinné, trvalé a nevratné, aby dosahovalo sumu reálnych a skutočných zdrojov vlastného príspevku ⁽⁶⁸⁾. Komisia už konštatovala, že zníženie zmluvných záväzkov stanovené v opätovne prerokovaných dohodách s dodávateľmi a prenajímateľmi dosahuje sumu reálnych zdrojov vlastného príspevku: v porovnaní s podmienkami pôvodných dohôd uvoľní zdroje, ktoré sú k dispozícii na financovanie nákladov na reštrukturalizáciu a ktoré by sa inak museli vynaložiť na splácanie súvisiacich záväzkov ⁽⁶⁹⁾. To isté platí v prípade dodávateľov a kupujúcich, ktorí sa pevne zaviazujú alebo zmenia podmienky svojich zmlúv s cieľom uvoľniť zdroje od príjemcu ⁽⁷⁰⁾.
- (256) Vzhľadom na skutočnosť, že viac než [...] zmlúv opätovne prerokovaných so spoločnosťou TAP Air Portugal je zakotvených v právne záväzných aktoch, z čoho už realizované zmluvy predstavujú [...] mil. EUR a zmluvy, na ktoré už boli vyčlenené prostriedky, predstavujú [...] mil. EUR, tieto prevádzkové reštrukturalizačné opatrenia možno považovať za reálne a skutočné príspevky. Takýmito opatreniami totiž dochádza k rozdeleniu finančného zaťaženia vyplývajúceho z nákladov na reštrukturalizáciu spoločnosti TAP SGPS s dodávateľmi, ktorí by inak mali nárok na vyššie záväzky z jej kladných prevádzkových výsledkov.
- (257) Rovnako príspevky spojené s postupným vyradovaním aktív a rokovaniami s výrobcami pôvodného zariadenia (najmä [...]) až do výšky [...] mil. EUR [odôvodnenie 43 písm. d)] predstavujú výnosy z predaja aktív, konkrétne [...] ([...]), [...]. Keďže tieto opatrenia predstavujú peňažné výnosy a príspevky z vlastných zdrojov príjemcu pochádzajúce od kupujúcich vybavenia a aktív, môžu sa považovať za reálne zdroje, ktorými sa prispelo k reštrukturalizácii. Okrem toho takéto príspevky možno považovať za skutočné vzhľadom na to, že už boli realizované prostredníctvom zmlúv podpísaných s protistranami príjemcu. Rovnaká logika sa uplatňuje na financovanie získané na prenájom nového lietadla až do výšky [...] mil. EUR [odôvodnenie 43 písm. c)] pri zohľadnení dôkazov predložených Portugalskom, pokiaľ ide o záväzky týkajúce sa financovania deviatich chvostov a dvoch motorov podpísané ako súčasť plánu reštrukturalizácie.
- (258) V súvislosti s čiastočnými štátnymi zárukami poskytnutými v súvislosti s reštrukturalizačnou operáciou dospela Komisia k záveru, že zostávajúca časť rizika, ktorú znášajú účastníci trhu, predstavuje sumu platného a reálneho príspevku na náklady na reštrukturalizáciu ⁽⁷¹⁾. Časť ([...] %) z financovania vo výške [...] mil. EUR, ktorá nie je zaručená štátom, konkrétne [...] mil. EUR [odôvodnenie 43 písm. e)], možno preto považovať za reálny a skutočný príspevok veriteľa na trhu na náklady na reštrukturalizáciu. Rovnako nové financovanie dojednané so súkromnou finančnou inštitúciou ([...]) až do výšky [...] mil. EUR predstavuje reálny a skutočný príspevok, ktorý možno využiť od [...], pod podmienkou, že potreby likvidity prevyšujú prevádzkové peňažné toky [odôvodnenie 43 písm. e)].

⁽⁶⁸⁾ Rozhodnutie Komisie z 30. apríla 2021 vo veciach SA.58101 (2020/C) a SA.62043 (2021/N) – Portugalsko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť SATA (Ú. v. EÚ C 223, 11.6.2021, s. 37), odôvodnenie 72; rozhodnutie Komisie z 26. júla 2021 vo veci SA.63203 (2021/N) – Nemecko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Condor (zatiaľ neuverejnené), odôvodnenie 132 písm. c); rozhodnutie Komisie z 12. mája 2016 vo veci SA.40419 (2015/NN) – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Polzela (Ú. v. EÚ C 258, 15.7.2016, s. 3), odôvodnenie 119.

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutie Komisie z 8. júna 2015 o štátnej pomoci SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N), ktorú Slovinsko plánuje poskytnúť spoločnosti Cimos Group (Ú. v. EÚ L 59, 4.3.2016, s. 168), odôvodnenie 80.

⁽⁷⁰⁾ Rozhodnutie Komisie z 20. augusta 2018 vo veci SA.51408 (2018/N) – Aid to Terramass B.V. (Ú. v. EÚ C 406, 19.11.2018, s. 10), odôvodnenia 22 a 71.

⁽⁷¹⁾ Rozhodnutie Komisie z 27. augusta 2021 vo veci SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la restructuration (Ú. v. EÚ C 450, 5.11.2021, s. 2), odôvodnenia 18 a 71.

- (259) V prípade dlhopisov a syndikovaných úverov na celkovú sumu [...] EUR, ako sa uvádza v odôvodnení 43 písm. g) poskytujú odklady výhodu z odloženia platieb, ktoré boli splatné a inak by boli vykonateľné. Pokiaľ ide o dohodnuté reštrukturalizačné operácie s odkladom splatnosti dlhu, pri ktorých sa zachováva povinnosť splatiť dlžnú sumu istiny, Komisia sa na rozdiel od pôvodného tvrdenia portugalských orgánov domnieva, že príspevok na náklady na reštrukturalizáciu je nižší než nominálna odložená suma a tvorí ho čistá súčasná hodnota dohodnutej zmeny harmonogramu platieb ⁽⁷²⁾. Odklady sú spojené s celkovou hodnotou reálneho príspevku vo výške [...] mil. EUR. Táto suma je odhadnutá na základe výpočtu rozdielu čistej súčasnej hodnoty medzi splatením v deň splatnosti a okamžitým splatením pri uplatnení zrušených dohôd, ktorý je diskontovaný trhovou úrokovou sadzbou ([...]) [...]: [...] mil. EUR [...], [...] mil. EUR [...], [...] mil. EUR [...].
- (260) Vzhľadom na uvedené skutočnosti možno celkovú sumu považovať za reálnu, pričom skutočný príspevok príjemcu je [...] mil. EUR, čo sa rovná [...] % nákladov na reštrukturalizáciu. Z toho [...] mil. EUR pochádza z nového financovania za trhových podmienok zaisteného z výťažku z predaja [...], finančným lízingom vzťahujúcim sa na [...] lietadlo a motory a novým financovaním z [...] (odôvodnenie 43). Tieto sumy sa môžu počas trvania plánu reštrukturalizácie zvýšiť z výťažku z [...], jeho sumu však nie je možné odhadnúť a stanoviť s dostatočnou istotou, aby sa dala považovať za skutočný vlastný príspevok príjemcu na náklady na reštrukturalizáciu.
- (261) Komisia môže v súlade s bodom 64 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu akceptovať príspevok, ktorý nedosahuje 50 % nákladov na reštrukturalizáciu, len za výnimočných okolností a v prípadoch osobitných ťažkostí, ak suma tohto príspevku je beztak značná.
- (262) Za súčasných okolností po vypuknutí pandémie ochorenia COVID-19 zastáva Komisia názor, že v závislosti od jednotlivého prípadu môže byť odôvodnené, aby vlastné príspevky zostali pod úrovňou 50 % nákladov na reštrukturalizáciu, pokiaľ sú stále značné a zahŕňajú dodatočné nové financovanie za trhových podmienok ⁽⁷³⁾. Naznačením úrovne, ktorú by Komisia v rámci svojej praxe považovala za vhodnú v tomto prípade, Komisia dospela k záveru, že príspevok vo výške 24 % nákladov na reštrukturalizáciu môže byť značný, a preto pomoc na reštrukturalizáciu do výšky 76 % nákladov na reštrukturalizáciu môže byť primeraná ⁽⁷⁴⁾.
- (263) Komisia sa domnieva, že Portugalsko preukázalo existenciu mimoriadnych okolností. Komisia najmä uznáva, že pandémia COVID-19 a opatrenia prijaté na jej potlačenie vytvorili pre príjemcu výnimočné okolnosti v súvislosti so závažnou poruchou fungovania hospodárstva v zmysle článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ s okamžitým vplyvom na mobilitu a odvetvie leteckej dopravy a jeho schopnosť získať trhové financovanie. Keďže vlastný príspevok dosahuje [...] % nákladov na reštrukturalizáciu a polovica z neho sa poskytuje ako nové financovanie, Komisia dospela k záveru, že v tomto prípade je suma príspevku menej než 50 % prijateľná.
- (264) Podľa bodov 65 až 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu môže mať štátna podpora poskytovaná vo forme, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, vplyv na ochranu akcionárov a podriadených veriteľov pred dôsledkami ich voľby investovať do príjemcu, čo môže vytvárať morálny hazard a oslabiť trhovú disciplínu. Pomoc na pokrytie strát by sa teda mala poskytovať len za podmienok, ktoré zahŕňajú primerané rozdelenie zaťaženia medzi existujúcich investorov, a k štátnemu zásahu by sa malo prikrčiť až potom, čo boli straty v plnom rozsahu zaúčtované a pripísané existujúcim akcionárom alebo držiteľom podriadeného dlhu. Primerané rozdelenie zaťaženia bude takisto znamenať, že akákoľvek štátna pomoc, ktorá vylepšuje kapitálovú pozíciu príjemcu, by sa mala poskytovať za podmienok, ktoré štátu umožnia, aby sa primerane podieľal na budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu s prihliadnutím na sumu štátneho kapitálu vloženého v porovnaní so zostávajúcim vlastným imanom spoločnosti po zaúčtovaní strát.

⁽⁷²⁾ Rozhodnutie Komisie z 9. júla 2014 vo veci SA.38324 (2014/N) – Španielsko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Alestis (Ú. v. EÚ C 418, 21.11.2014, s. 6), odôvodnenie 82.

⁽⁷³⁾ Dočasný rámec v znení zmien, body 3 a 14 a.

⁽⁷⁴⁾ Rozhodnutie Komisie z 24. apríla 2007 o opatrení pomoci implementovanom Belgickom v prospech Inter Ferry Boats [C 46/05 (ex NN 9/04 a ex N 55/05)] (Ú. v. EÚ L 225, 27.8.2009, s. 1), odôvodnenia 348 – 350. Komisia v uvedenom prípade uplatnila usmernenia o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 1999, v ktorých sa vyžadovalo, aby bol príspevok významný, ale nebola v nich stanovená minimálna prahová hodnota žiadosti, ktorá v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu z roku 2004 bola nastavená na 50 %.

- (265) Aj keď v tejto súvislosti pomoc na reštrukturalizáciu tvoria injekcie alebo konverzia dlhových nástrojov na kapitál, portugalský štát ako akcionár vykonával spoločnú kontrolu nad príjmom pred poskytnutím pomoci na záchranu a v súčasnosti má kontrolný podiel v príjemcovi aj v spoločnosti TAP Air Portugal (odôvodnenia 8 až 12). Z toho možno vyvodiť, že portugalský štát bol úzko zapojený do strategických a finančných rozhodnutí opísaných v odôvodneniach 19 až 22, ktoré viedli k tomu, že príjemca sa stal podnikom v ťažkostiach. S cieľom zabrániť morálnemu hazardu prostredníctvom primeraného rozdelenia zafáženia je preto dôležité poznamenať, že zásah štátu ako poskytovateľa pomoci na reštrukturalizáciu rieši situáciu finančnej nerovnováhy a strát, na ktorých sa štát podieľal ako akcionár so spoločnou kontrolou nad príjmom. Ako uviedlo Portugalsko, spoločnosť TAP SGPS [...] (odôvodnenie 45).
- (266) Z toho vyplýva, že zafáženie vyplývajúce z reštrukturalizácie bude primerane rozdelené medzi súčasných akcionárov príjemcu vrátane portugalského štátu, pretože v praxi sa pri absorpcii strát zníži hodnota ich súčasných podielov na nulu. Spoločnosť TAP SGPS okrem toho postupne odčlení aktíva svojich prevádzkových dcérskych spoločností Cateringpor, Groundforce, M&E Brasil, čím sa zbaví komerčných činností. V dôsledku toho sa pomoc na reštrukturalizáciu vo forme štátneho kapitálu poskytne za podmienok, ktoré štátu umožnia, aby sa podieľal na všetkých budúcich ziskoch vyplývajúcich zo zvýšenia hodnoty príjemcu v porovnaní so zostávajúcim vlastným imanom spoločnosti, čím sa splní podmienka primeraného rozdelenia zafáženia súčasných akcionárov stanovená v bode 67 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (267) Finančné inštitúcie a investori, ktorí sú ako držiteľia dlhopisov veriteľmi príjemcu a/alebo jeho dcérskych spoločností uvedených v odôvodnení 67 písm. a) a v odôvodnení 43 písm. g), majú nadriadený dlh, ktorý nie je podriadený splateniu iného finančného dlhu, ale pred akcionármi, v prípade platobnej neschopnosti alebo likvidácie ani absorpcii strát. Hoci sa v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu nevyžaduje, aby sa prednostní veritelia podieľali na zafážení vyplývajúcom z reštrukturalizačnej operácie, v tomto prípade držiteľia dlhopisov a finančné inštitúcie skutočne prispievajú k pokrytiu nákladov príjemcu na reštrukturalizáciu (odôvodnenie 259).
- (268) V súvislosti s držiteľmi dlhopisov a s cieľom odvrátiť morálny hazard je takisto vhodné uviesť, že emisie dlhopisov príjemcu sa uskutočnili v júni a v decembri 2019 (odôvodnenie 23), t. j. relatívne krátko pre vypuknutím pandémie. Títo investori alebo veritelia preto nefinancovali ani inak nepodnecovali nadmerné prijímanie rizika alebo expanziu či obchodné správanie, ktoré by prispelo k ťažkostiam príjemcu. Z toho vyplýva, že rozdelenie zafáženia, ktoré zabezpečujú súčasní akcionári príjemcu, je primerané a dostatočné.
- (269) Komisia preto dospela k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu je primeraná a je spojená s primeraným rozdelením zafáženia.

6.4.2.4. Negatívne účinky

- (270) V zmysle bodu 38 písm. f) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ak sa poskytne pomoc na reštrukturalizáciu, musia byť prijaté opatrenia na obmedzenie narušenia hospodárskej súťaže, podľa možnosti štrukturálne opatrenia vo forme odčlenenia samostatných činností uprednostnením expanzie malých konkurentov alebo cezhraničnej činnosti. Okrem toho, s cieľom znížiť negatívne účinky na hospodársku súťaž a obchod, príjemcovia pomoci na záchranu alebo reštrukturalizáciu by v zásade nemali získať podobnú pomoc ani v posledných desiatich rokoch, pretože inak opakujúce sa plány záchran alebo reštrukturalizácie vyvolávajú pochybnosti o schopnosti príjemcu prispievať k celkovej produktivite a tým k rozvoju dostupných ekonomických činností alebo regiónov, pričom efektívnejší konkurenti na vnútornom trhu čelia subvencovanej konkurencii zo strany spoločnosti, ktorá by inak zmizla, čím by sa trh uvoľnil a mohol rásť.

6.4.2.5. Zásada „jedenkrát a naposledy“

- (271) V zmysle bodov 70 a 71 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa pomoc môže poskytovať podnikom v ťažkostiach len na jednu záchrannú alebo reštrukturalizačnú operáciu. Preto v prípade, že ubehlo menej ako desať rokov odvtedy, ako príjemca v minulosti dostal pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu alebo dočasnú podporu reštrukturalizácie vrátane akejkolvek takej pomoci, ktorá bola udelená pred nadobudnutím účinnosti usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ako aj akejkolvek nenotifikovanej pomoci, Komisia nepovolí ďalšiu pomoc (zásada „jedenkrát a naposledy“).

- (272) Okrem vyhlásenia Portugalska v tomto zmysle z overenia záznamov Komisie vyplýva, že počas posledných desiatich rokov žiadna zo spoločností v rámci hospodárskej jednotky prijímateľa (ktorú tvorí spoločnosť TAP SGPS, jej súčasná sesterská spoločnosť TAP Air Portugal a všetky ich kontrolované dcérske spoločnosti) nevyužila žiadnu inú pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu či dočasnú podporu reštrukturalizácie. Pomoc na záchranu vo výške 1,2 mld. EUR schválená rozhodnutím Komisie zo 16. júla 2021 je súčasťou jedinej reštrukturalizačnej operácie podporenej pomocou na reštrukturalizáciu v súlade s bodom 72 písm. a) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.
- (273) Komisia v apríli a v decembri 2021 nemala žiadne námietky k náhrade škody podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ spoločnosti TAP Air Portugal (poznámka pod čiarou č. 14). Ako sa však uvádza v bode 15 dočasného rámca, zásada „jedenkrát a naposledy“ stanovená v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa neuplatňuje na pomoc, ktorú Komisia vyhlási za zlučiteľnú podľa článku 107 ods. 2 písm. b) ZFEÚ, keďže takýto druh pomoci nie je „pomoc na záchranu, pomoc na reštrukturalizáciu alebo dočasná podpora reštrukturalizácie“ v zmysle bodu 71 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

6.4.2.6. Opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže

- (274) Ako sa vysvetľuje v bodoch 87 až 93 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže by sa mali nastaviť primerane k rušivým vplyvom pomoci, a najmä: i) k výške a charakteru pomoci, ako aj k podmienkam a okolnostiam, za ktorých sa poskytuje; ii) k veľkosti a relatívnej dôležitosti príjemcu na trhu a znakom dotknutého trhu; iii) k miere obáv z morálneho hazardu, ktoré ostanú po uplatnení vlastného príspevku a opatrení na rozdelenie zaťaženia.
- (275) Štrukturálne opatrenia by mohli zahŕňať odčlenenie aktív, zníženie kapacity alebo obmedzenie prítomnosti na trhu. Mali by uprednostňovať vstup nových konkurentov, rozšírenie existujúcich malých konkurentov alebo cezhraničnej činnosti s prihliadnutím na trh alebo trhy, na ktorých bude mať príjemca po reštrukturalizácii významnú trhovú pozíciu, a to najmä na trhy, kde existuje výrazná nadmerná kapacita. Behaviorálnymi opatreniami by sa malo zabezpečiť, že z pomoci sa financuje len obnova dlhodobej životaschopnosti.
- (276) Ako sa podrobne stanovuje v odôvodneniach 75 až 98, Portugalsko sa zaväzuje, že spoločnosť TAP GPS prijme počas obdobia reštrukturalizácie nasledujúce opatrenia s cieľom obmedziť narušenie hospodárskej súťaže spôsobené pomocou:
- a) odčlenenie podielov držaných spoločnosťou TAP SGPS vo vedľajšej podnikateľskej činnosti, t. j. pozemná obsluha (Groundforce), údržba (M&E Brasil) a catering (Cateringpor);
 - b) limit na lietadlový park, ktorý neprekročí maximálny počet [90 – 100] lietadiel;
 - c) presun až 18 denných prevádzkových intervalov na jedného skutočného alebo potenciálneho konkurenta na lisabonskom letisku;
 - d) zákaz nadobudnutia;
 - e) zákaz reklamy.
- i) Posúdenie odčlenenia vedľajších podnikateľských činností
- (277) Komisia poznamenáva, že spoločnosti Groundforce a Cateringpor boli do roku 2019 ziskové a životaschopné spoločnosti. Ťažkosti, v ktorých sa tieto spoločnosti v súčasnosti nachádzajú, spôsobila výlučne kríza COVID-19, ktorá vo všeobecnosti nepriaznivo ovplyvnila sektor leteckej dopravy. Komisia okrem toho s uspokojením hodnotí odhad hodnoty podielu spoločnosti TAP SGPS v [...] vo výške [...] mil. EUR, ako aj záujem potenciálnych investorov o nadobudnutie [...]. Takýto záujem investorov naznačuje, že predaj [...] ako fungujúceho podniku s následnou reštrukturalizáciou a návratom k životaschopnosti po oživení trhu leteckej dopravy je realistickým scenárom. Komisia preto dospela k záveru, že odčlenenie podielov spoločnosti TAP SGPS v spoločnostiach Cateringpor a Groundforce spĺňa požiadavky uvedené v bode 80 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, keďže tieto dve spoločnosti, ktoré majú v súčasnosti finančné ťažkosti z dôvodu krízy spôsobenej pandémiou COVID-19 v sektore leteckej dopravy, budú schopné efektívne konkurovať v dlhodobom horizonte, ak budú prevádzkované vhodným nadobúdateľom schopným reštrukturalizovať ich a obnoviť ich životaschopnosť v dlhodobom horizonte.

- (278) Komisia zároveň považuje odčlenenie podielov spoločnosti TAP SGPS v spoločnostiach Cateringpor a Groundforce za opatrenie na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže. Dôvodom na toto posúdenie je skutočnosť, že obe uvedené spoločnosti sú vertikálne integrované v rámci skupiny TAP SGPS a zastupujú jej hlavného dodávateľa služieb cateringu a pozemnej obsluhy. Odčlenením aktív spoločností Cateringpor a Groundforce sa preto iným spoločnostiam než spoločnosti TAP SGPS umožní konkurovať na ich príslušných trhoch a uspokojiť veľký dopyt po službách spoločnosti TAP SGSP. Tieto odčlenenia aktív preto predstavujú platné opatrenia na zmiernenie narušení hospodárskej súťaže.
- (279) Komisia naproti tomu neakceptuje odčlenenie aktív spoločnosti M&E Brasil ako opatrenie na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, pretože ide o dlhodobú stratovú spoločnosť, ktorej ťažkosti predchádzali kríze spôsobenej pandémiou COVID-19 (odôvodnenie 77). Ako také je odčlenenie aktív takejto spoločnosti skôr opatrením na obnovu dlhodobej životaschopnosti v súlade s bodom 78 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

ii) Posúdenie stropu pre lietadlový park

- (280) Medzi opatrenia na obmedzenie prítomnosti na trhu alebo kapacity patrí strop na veľkosť lietadlového parku predstavujúci [90 – 100] lietadiel do roku 2025. Takýto strop predstavuje zníženie o [...] lietadiel v porovnaní s lietadlovým parkom spoločnosti TAP Air Portugal v roku 2019. Portugalsko preukazuje, že strop je účinný v obmedzení prítomnosti spoločnosti TAP Air Portugal na trhu, ktorá podľa predpovede združenia IATA z októbra 2021 ⁽⁷⁵⁾ v základnom scenári nebude mať k dispozícii dostatočný počet lietadiel na úplné uspokojenie dopytu po doprave v roku 2025. Prijemca bude mať v dôsledku toho obmedzenú prítomnosť na trhu nielen vzhľadom na lietadlový park pred reštrukturalizáciou, ale aj vzhľadom na jeho pravdepodobnú trhovú pozíciu na konci obdobia reštrukturalizácie. Okrem toho je toto zníženie lietadlového parku v súlade s opatreniami v oblasti hospodárskej súťaže, ktoré Komisia považovala za primerané v prípade reštrukturalizácie leteckých spoločností ⁽⁷⁶⁾.
- (281) Vzhľadom na veľkosť a trvanie zmenšenia flotily a tým spôsobené obmedzenia v súvislosti s prevádzkou príjemcu sa Komisia domnieva, že limit na lietadlový park s počtom [90 – 100] lietadiel je platným opatrením na obmedzenie prítomnosti na trhu a kapacity.

iii) Posúdenie záväzku presunúť prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku

- (282) Ako bolo pripomenuté v bode 78 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže by sa mali uskutočniť predovšetkým na trhu alebo trhoch, na ktorých bude mať podnik po reštrukturalizácii významnú trhovú pozíciu. Vzhľadom na to, že spoločnosť TAP Air Portugal v súčasnosti má a po reštrukturalizácii si udrží významnú trhovú pozíciu na lisabonskom letisku (pozri odôvodnenie 32), Portugalsko navrhlo osobitné štrukturálne opatrenie na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ktoré zahŕňa pomoc na služby leteckej osobnej dopravy na lisabonské letisko a z lisabonského letiska.

Rozsah záväzku presunúť prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku

- (283) Na základe bodu 80 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by štrukturálne opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže obvykle mali mať formu odčlenenia aktív na základe predpokladu trvania životaschopných samostatných podnikov, ktoré – ak budú prevádzkované vhodným nadobúdateľom – dokážu efektívne konkurovať v dlhodobom horizonte.
- (284) Portugalsko 3. decembra 2021 navrhlo štrukturálny záväzok, podľa ktorého by spoločnosť TAP Air Portugal presunula na vykonávateľa nápravného opatrenia až 18 denných prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku na základe článku 8b nariadenia o prevádzkových intervaloch. Vykonávateľ nápravného opatrenia bude schválený potom, ako monitorovací správca zverejnení výzvu na predkladanie návrhov.

⁽⁷⁵⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 34.

⁽⁷⁶⁾ Rozhodnutie Komisie zo 7. marca 2007 vo veci SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) Cyprus Airways Public Ltd. – Plán reštrukturalizácie (Ú. v. EÚ L 49, 22.2.2008, s. 25), odôvodnenia 129 – 133; rozhodnutie Komisie z 19. septembra 2012 vo veci SA.30908 (2011/C, ex N176/2010) o štátnej pomoci, ktorú Česká republika poskytla podniku České aerolinie, a. s. (Ú. v. EÚ L 92, 3.4.2013, s. 16), odôvodnenie 139; rozhodnutie Komisie z 27. júna 2012 vo veci SA.33015 (2012/C, ex 2011/N) Air Malta plc. (Ú. v. EÚ L 301, 30.10.2012, s. 29), odôvodnenie 130; rozhodnutie Komisie z 26. júla 2021 vo veci SA.63203 (2021/N) – Nemecko – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Condor, zatiaľ neuverejnené, odôvodnenie 145; rozhodnutie Komisie z 11. decembra 2020 vo veci SA 58463 (2020/N) – Pomoc na reštrukturalizáciu pre spoločnosť Corsair (Ú. v. EÚ C 41, 5.2.2021, s. 8), odôvodnenia 5, 34, 88 písm. b) a odôvodnenie 93.

- (285) Hlavným účelom štrukturálneho záväzku na lisabonskom letisku je zabezpečiť, aby spoločnosť TAP Air Portugal presunula prevádzkové intervaly (práva) potrebné na založenie alebo rozšírenie prevádzkovej základne konkurentom na preťaženom letisku, na ktorom má spoločnosť TAP Air Portugal významnú trhovú pozíciu (lisabonské letisko), a na vytvorenie podmienok na udržanie účinnej hospodárskej súťaže na danom letisku ⁽⁷⁷⁾. Ako sa podrobnejšie uvádza ďalej v texte, Komisia sa domnieva, že takýto účel je dosiahnutý, keďže tento štrukturálny záväzok je kombináciou i) významného objemu prevádzkových intervalov (t. j. až do 18 denných prevádzkových intervalov), pričom takýto objem prevádzkových intervalov bežne nie je dostupný na účely vstupu alebo expanzie na lisabonskom letisku, najmä nie v čase dennej špičky alebo v najviac vyťažených týždňoch ⁽⁷⁸⁾; a ii) primeraných podmienok na presun prevádzkových intervalov na vykonávateľa nápravného opatrenia (t. j. voľný a nepodmienený presun).
- (286) V dôvodovej správe k návrhu Komisie na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách pridelenia prevádzkových intervalov na letiskách Európskej únie sa uvádza, že ⁽⁷⁹⁾ „silný konkurent, ktorý prichádza na určité letisko, musí vytvoriť udržateľné portfólio prevádzkových intervalov, aby mohol skutočne konkurovať dopravci s dominantným postavením na tomto letisku (obvykle „vnútroštátnemu“ dopravci).“
- (287) Nedostatočný prístup k prevádzkovým intervalom predstavuje významnú prekážku vstupu na najviac vyťažené európske letiská alebo expanzie na týchto letiskách ⁽⁸⁰⁾. V zmysle nariadenia o prevádzkových intervaloch sú prevádzkové intervaly nevyhnutné pre letecké spoločnosti na účely prevádzky, keďže len dopravcovia, ktorí majú prevádzkové intervaly, sú oprávnení získať prístup k službám letiskovej infraštruktúry poskytovaným správcami koordinovaných letísk a následne prevádzkovať trate na tieto letiská alebo z týchto letísk. Podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch sa prevádzkové intervaly môžu medzi leteckými spoločnosťami vymieňať alebo presúvať len za určitých stanovených okolností a len na základe výslovného potvrdenia koordinátora prevádzkových intervalov podľa nariadenia o prevádzkových intervaloch.
- (288) Záväzkom, ktorý spočíva v presune prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku, sa preto odstraňuje hlavná prekážka vstupu a expanzie konkurentov spoločnosti TAP Air Portugal na uvedenom značne preťaženom letisku. Z údajov získaných od portugalského koordinátora prevádzkových intervalov (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) je zjavné, že žiadosti o prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku preyšujú dostupnú kapacitu ⁽⁸¹⁾ a že žiadostiam o dodatočné prevádzkové intervaly potrebné na podstatné zvýšenie prevádzky na lisabonskom letisku nemožno vyhovieť prostredníctvom bežného uplatňovania všeobecného postupu pridelenia prevádzkových intervalov z dôvodu nedostatočného fondu nevyužitých prevádzkových intervalov, v dôsledku čoho je nepravdepodobné, že vyvolajú nástup silného konkurenta.
- (289) Komisia sa domnieva, že záväzok, aby spoločnosť TAP Air Portugal presunula prevádzkové intervaly na vyťaženom letisku, na ktorom má významnú trhovú pozíciu, s cieľom umožniť konkurentom vytvoriť alebo expandovať základňu, je najúčinnnejším opatrením v oblasti hospodárskej súťaže na minimalizovanie jej narušení. Okrem toho, napríklad vzhľadom na krízu v sektore leteckej dopravy, ktorá môže viesť k tomu, že iné aktíva potrebné na prevádzkovanie presunutých prevádzkových intervalov (napr. lietadlá) budú dostupné na trhu za lákavých podmienok počas celého obdobia realizácie záväzkov, nemá zameranie na prevádzkové intervaly v rozsahu balíka, ktorý ponúka spoločnosť TAP Air Portugal, vplyv na jej životaschopnosť a konkurencieschopnosť ⁽⁸²⁾.
- (290) Komisia navyše vzhľadom na skutočnosť, že vytvorenie alebo rozšírenie základne konkurenčným dopravcom prináša štrukturálne zmeny konkurenčného prostredia na lisabonskom letisku, uznáva štrukturálnu povahu záväzku predloženého Portugalskom.

⁽⁷⁷⁾ Komisia poznamenáva, že na lisabonskom letisku je nedostatok parkovacích miest pre lietadlá, čoho výsledkom je miestne pravidlo (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). Portugalské orgány 1. decembra 2021 potvrdili, že správca lisabonského letiska ich informoval o tom, že vykonávateľ nápravného opatrenia by mal k dispozícii prístup k letiskovej infraštruktúre (vrátane parkovacích miest).

⁽⁷⁸⁾ Napríklad podľa spoločnosti NAV Portugal, [...].

⁽⁷⁹⁾ KOM(2011) 827 v konečnom znení z 1. decembra 2011.

⁽⁸⁰⁾ Pozri napr. vec SA.57153 – Nemecko – COVID-19 – Pomoc pre spoločnosť Lufthansa, odôvodnenie 224.

⁽⁸¹⁾ Napríklad podľa informácií od spoločnosti NAV Portugal predstavovali žiadosti pôvodne predložené na letnú sezónu IATA 2020 všetkými leteckými spoločnosťami na lisabonskom letisku 167 264 prevádzkových intervalov, pričom na začiatku sezóny bolo pridelených 121 331 prevádzkových intervalov.

⁽⁸²⁾ Komisia vo svojej rozhodovacej praxi v prípade fúzií a v antitrustových prípadoch prijala iné záväzky (napr. osobitné dohody o podieloch alebo prístup k vernostnému programu) s cieľom odstrániť na konkrétnych tratiach určité prekážky vstupu alebo expanzii, ako napríklad nedostatočný prístup k prípojným letom alebo k obchodným cestujúcim (ktorí sú často členmi vernostných programov). V predmetnom prípade tvorí príslušnú prekážku nedostatočný prístup k preťaženej infraštruktúre letiska, ktorý môže účinne vyriešiť len presun prevádzkových intervalov.

- (291) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že záväzok pozostávajúci z presunu prevádzkových intervalov je vhodným opatrením na minimalizovanie narušení hospodárskej súťaže, pretože umožní štrukturálnu hospodársku súťaž so spoločnosťou TAP Air Portugal v oblasti poskytovania služieb leteckej osobnej dopravy na lisabonské letisko a z lisabonského letiska, na ktorom má uvedená spoločnosť významnú trhovú pozíciu.
- (292) Komisia sa okrem toho domnieva, že objem 18 prevádzkových intervalov denne je pre vykonávateľa nápravného opatrenia dostatočný na životaschopné vytvorenie alebo rozšírenie jeho prevádzky umiestnenej na lisabonskom letisku, napríklad umiestnením troch lietadiel a prevádzkovaním troch rotácií denne s každým z nich ⁽⁸³⁾. Ak je vykonávateľ nápravného opatrenia diaľkovým dopravcom, 18 prevádzkových intervalov denne by mu umožnilo umiestniť vyšší počet lietadiel alebo získať prístup k prevádzkovým intervalom potrebným na prevádzkovanie prípojných letov. Keďže prevádzkové intervaly nie sú naviazané na žiadne konkrétne trate, letecké spoločnosti ich môžu používať podľa svojho obchodného plánu (t. j. na akejkolvek trati podľa vlastného výberu). Vykonávateľovi nápravného opatrenia to umožní dosahovať úspory z rozsahu a zo sortimentu a efektívnejšie konkurovať spoločnosti TAP Air Portugal. Komisia v tejto súvislosti poznamenáva, že už pridaním troch lietadiel ktorýmkoľvek z dvoch konkurentov spoločnosti TAP Air Portugal, ktorí umiestňujú najväčšiu flotilu na lisabonskom letisku (t. j. spoločnosti Ryanair a easyJet), by sa zvýšila ich umiestnená flotila o viac ako 40 %, čo by prinieslo podstatnú dodatočnú efektívnu hospodársku súťaž na lisabonskom letisku.
- (293) Komisia preto dospela k záveru, že veľkosť balíka prevádzkových intervalov, ktorý sa má presunúť v rámci štrukturálneho záväzku, je primeraná a účinná na posilnenie hospodárskej súťaže na lisabonskom letisku, keďže vyvolá efektívny vstup novo umiestneného konkurenta alebo expanziu už umiestneného konkurenta.
- (294) A napokon sa Komisia domnieva, že presun prevádzkových intervalov zo spoločnosti TAP Air Portugal na vykonávateľa nápravného opatrenia na základe článku 8b nariadenia o prevádzkových intervaloch, ako sa uvádza v záväzku navrhnutom Portugalskom, je vhodné z právneho aj prevádzkového hľadiska.
- (295) Článok 8b nariadenia o prevádzkových intervaloch v súlade so zákonom povoľuje presun prevádzkových intervalov za určitých okolností bez poskytnutia peňažnej náhrady pôvodnému držiteľovi prevádzkových intervalov. Tieto okolnosti zahŕňajú prevádzkové intervaly presunuté ako súčasť záväzkov ponúknutých príslušným členským štátom v konečnom rozhodnutí o štátnej pomoci. V takomto prípade sa môže presun prevádzkových intervalov považovať za presun, ktorý sa vyžaduje v súlade s právom Únie. Z pohľadu leteckej spoločnosti, od ktorej sa požaduje presun prevádzkových intervalov alebo ktorá je usmernená, ako ich použiť, má záväzok členského štátu alebo podmienka jemu uložená *de facto* povinný charakter pre členský štát, pretože až po splnení záväzku alebo podmienky môže letecká spoločnosť získať zlučiteľnú štátnu pomoc ⁽⁸⁴⁾.
- (296) Z prevádzkového hľadiska by sa prevádzkové intervaly presunuli voľne a bezpodmienečne, a tým by sa vykonávateľovi nápravného opatrenia umožnilo vybrať časy prevádzkových intervalov, ktoré najlepšie vyhovujú jeho novej alebo rozšírenej prevádzke na lisabonskom letisku, a flexibilne využiť presunuté prevádzkové intervaly na akejkolvek trati na lisabonské letisko alebo z lisabonského letiska. Presun prevádzkových intervalov bez akejkolvek podmienky použitia teda umožňuje vykonávateľovi nápravného opatrenia i) prideliť presunuté prevádzkové intervaly v súlade so svojím obchodným modelom, a tým zabezpečiť udržateľnejší rast; ii) prideliť prevádzkové intervaly tak, aby sa maximalizovali úspory zo sortimentu a hustota iii) prispôsobiť sa vývoju dopytu, ak služby na pôvodne plánovaných tratiach už nie sú ziskové, čo je nevyhnutné v čase, keď je dopyt po službách leteckej osobnej dopravy veľmi nestabilný.

⁽⁸³⁾ Portugalsko na základe profilu prevádzkových intervalov využitých na lisabonskom letisku v pondelok v auguste 2019 deviatimi lietadlami umiestnenými v roku 2019 na lisabonskom letisku spoločnosťami Ryanair a easyJet odhaduje, že každé z umiestnených lietadiel využíva v priemere 5,55 prevádzkových intervalov denne. Lietadlá umiestnené spoločnosťou TAP by v priemere využívali podstatne menej prevádzkových intervalov denne.

⁽⁸⁴⁾ Hoci sa v článku 8b nariadenia o prevádzkových intervaloch výslovne neuvádzajú pravidlá štátnej pomoci, ako je tomu v prípade pravidiel týkajúcich sa fúzií alebo antitrustových pravidiel, článok 8b sa môže chápať tak, že zahŕňa pravidlá štátnej pomoci. Ustanovenia článku 8b sa skutočne vzťahujú na obmedzenia, zníženia alebo vylúčenia prevádzkových intervalov v súlade s právom Únie (prvá veta) a zahŕňajú tieto kroky vyplývajúce z uplatňovania vnútroštátneho práva hospodárskej súťaže, článkov 101 a 102 ZFEÚ a nariadenia o fúziách (druhá veta), ale neobmedzujú sa len na tieto prípady, ako sa uvádza v článku 8b prvej vety a v odôvodnení 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 793/2004 z 21. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) 95/93 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva [„aby sa zabránilo pochybnostiam, malo by sa výslovne uviesť, že uplatňovanie ustanovení tohto nariadenia sa nedotýka pravidiel hospodárskej súťaže zmluvy, najmä jej článkov 81 a 82 a nariadenia Rady (EHS) č. 4064/89 z 21. decembra 1989 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi“]. Pravidlá štátnej pomoci sa uvádzajú v kapitole zmluvy týkajúcej sa hospodárskej súťaže a sú v súlade s doslovným výkladom článku 8b prvej vety a celkovým teleologickým výkladom ustanovenia (vykladané vzhľadom na uvedené odôvodnenie 17), a preto sa možno domnievať, že presun prevádzkových intervalov možno zahrnúť do uvedeného ustanovenia, ak vyplýva z požiadaviek subjektov verejného sektora stanovených v rozhodnutí o štátnej pomoci.

- (297) Komisia uznáva, že výber prevádzkových intervalov vykonávateľom nápravného opatrenia sa môže javiť ako obmedzený týmito dvoma ochrannými opatreniami zameranými na ochranu hviezdicovej (tzv. hub-and-spoke) prevádzky spoločnosti TAP Air Portugal na lisabonskom letisku, konkrétne: i) limit na počet prevádzkových intervalov, ktoré sa presunú pred 8:00 hod. miestneho času, v ranných hodinách a pred 20:00 hod. miestneho času a ii) 20- až 60-minútový časový interval, počas ktorého musí spoločnosť TAP Air Portugal presunúť prevádzkové intervaly (pozri odôvodnenia 84 až 85). Komisia sa však domnieva, že tieto ochranné opatrenia významne neobmedzujú schopnosť vykonávateľa nápravného opatrenia získať prístup k vhodným časom prevádzkových intervalov a efektívne konkurovať spoločnosti TAP Air Portugal prostredníctvom využitia nápravných prevádzkových intervalov. Pokiaľ ide o limit na počet prevádzkových intervalov na jedno časové obdobie dňa, Komisia použila údaje, ktoré poskytlo Portugalsko, na overenie zlučiteľnosti stropov s bežnými rotáciami umiestnených lietadiel alebo, ak neboli zlučiteľné, na overenie toho, že sa nebudú uplatňovať. Napríklad limit na počet prevádzkových intervalov, ktoré sa majú presunúť pred 20:00 hod. miestneho času, sa nevzťahuje na umiestnené lietadlá, ktoré využívajú prevádzkové intervaly na prevádzku diaľkových letov, aby sa uspokojili žiadosti o prevádzkové intervaly predložené leteckými dopravcami, ktorí odlietajú z lisabonského letiska počas poobedia a letia cez noc. Pokiaľ ide o časový interval, záväzok obsahuje ustanovenie, ktorým sa zabezpečí, aby spoločnosť TAP Air Portugal nemohla využiť svoj priestor na voľné uváženie na úkor efektívnej prevádzky vykonávateľa nápravného opatrenia ⁽⁸⁵⁾.
- (298) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Komisia domnieva, že presun balíka 18 prevádzkových intervalov spĺňa podmienky životaschopnosti a príťažlivosti balíka odčleneného podniku a štrukturálneho posilnenia efektívnej hospodárskej súťaže na lisabonskom letisku.

Trvanie záväzku presunúť prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku

- (299) Podľa bodu 78 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by odčlenenie aktív s cieľom obmedziť narušenie hospodárskej súťaže malo prebehnúť bez zbytočného odkladu so zohľadnením druhu odčleňovaných aktív a prípadných prekážok pri ich likvidácii a v každom prípade počas trvania plánu reštrukturalizácie.
- (300) V rámci záväzku predloženého Portugalskom sa predpokladá, že prevádzkové intervaly sa budú ponúkať potenciálnym vykonávateľom nápravného opatrenia až do konca obdobia reštrukturalizácie, čo znamená, čo najskôr potom, ako Komisia schváli vykonávateľa nápravného opatrenia, alebo až do konca roku 2025 (pozri odôvodnenie 27) podľa toho, čo nastane skôr. Okrem toho sa príslušná výzva na predkladanie návrhov zverejní s dostatočným predstihom pred začatím všeobecného postupu prideľovania prevádzkových intervalov pre každú sezónu IATA až dovtedy, kým nebude schválený vykonávateľ nápravného opatrenia. Inými slovami sa výzva na predkladanie návrhov zverejní pred každou sezónou IATA, počnúc zimnou sezónou IATA 2022/2023, ⁽⁸⁶⁾ až do roku 2025, pokiaľ spoločnosť TAP Air Portugal nepresunie prevádzkové intervaly na vykonávateľa nápravného opatrenia schváleného Komisiou pred uvedeným dátumom uplynutia platnosti.
- (301) Komisia sa domnieva, že údaje poskytnuté spoločnosťou NAV Portugal týkajúce sa žiadostí leteckých spoločností o prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku jasne naznačujú, že napriek nepriaznivým podmienkam na trhu by konkurenti boli ochotní prijať dodatočné prevádzkové intervaly a vstúpiť na lisabonské letisko alebo na ňom expandovať. Komisia preto považuje za pravdepodobné, že prevádzkové intervaly sa presunú na vykonávateľa nápravného opatrenia pred koncom obdobia reštrukturalizácie. V každom prípade sa očakáva, že uvedené časové obdobie bude dostatočne dlhé na to, aby sa odvetvie leteckej osobnej dopravy zotavilo z krízy spôsobenej pandémiou COVID-19 a osobná letecká doprava sa vrátila na predkrízové úrovne.
- (302) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že trvanie záväzku je primerané.

Kritériá oprávnenosti vykonávateľa nápravného opatrenia v súvislosti s prevádzkovými intervalmi na lisabonskom letisku

- (303) Na to, aby sa nadobúdateľ odčleneného podniku v zmysle bodu 80 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu mohol považovať za vhodného, by mal zaistiť, aby odčlenený podnik efektívne konkuroval v dlhodobom horizonte.
- (304) V súlade so záväzkom predloženým Portugalskom na to, aby bol potenciálny vykonávateľ nápravného opatrenia oprávnený získať prevádzkové intervaly, musí:
- a) byť leteckým dopravcom s platnou prevádzkovou licenciou vydanou členským štátom EÚ/EHP;

⁽⁸⁵⁾ „Načasovanie príletových a odletových prevádzkových intervalov má byť také, aby vykonávateľovi nápravného opatrenia v čo najväčšej miere umožňovalo primerané striedanie lietadiel s ohľadom na obchodný model oprávneného potenciálneho vykonávateľa nápravného opatrenia a na jeho obmedzenia v súvislosti s využívaním lietadiel.“

⁽⁸⁶⁾ Zimná sezóna IATA 2022/2023 je prvou sezónou IATA, pre ktorú nebol k dátumu prijatia tohto rozhodnutia začatý všeobecný postup prideľovania prevádzkových intervalov.

- b) byť nezávislý od spoločnosti TAP Air Portugal a nesmie byť s ňou prepojený;
 - c) nesmú sa na neho vzťahovať nápravné opatrenia zamerané na hospodársku súťaž na základe prijatia nástroja na rekapitalizáciu po pandémii COVID-19 v hodnote viac ako 250 miliónov EUR ⁽⁸⁷⁾;
 - d) zaviazat sa, že bude prevádzkovať určitý počet lietadiel so základňou na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov až do konca plánu reštrukturalizácie. Potenciálni vykonávatelia nápravného opatrenia vo svojich návrhoch uvedú počet lietadiel, ktoré majú mať základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov. Na tento účel sa potenciálny vykonávateľ nápravného opatrenia musí zaviazat, že bude dodržiavať platné pracovnoprávne predpisy EÚ a vnútroštátne pracovnoprávne predpisy, ako ich vykladajú súdy Únie ako relevantné (pozri napr. rozsudok Nogueira, spojené veci C-168/16 a C-169/16).
- (305) Kritérium oprávnenosti týkajúce sa prevádzkovej licencie je potrebné na zabezpečenie toho, aby vykonávateľ nápravného opatrenia bol schopný bez obmedzenia prevádzkovať vnútroštátne lety a lety v rámci EÚ/EHP, čím sa zaručí dopravná prepojenosť na lisabonskom letisku, ktorá je kľúčovým kritériom hodnotenia Komisiou.
- (306) Kritérium oprávnenosti týkajúce sa nezávislosti a neexistencie prepojenia je potrebné na zabezpečenie toho, aby vykonávateľ nápravného opatrenia efektívne konkuroval spoločnosti TAP Air Portugal.
- (307) Kritérium vylúčenia vzťahujúce sa na príjemcov veľkej pomoci na rekapitalizáciu podliehajúcej nápravným opatreniam v oblasti hospodárskej súťaže je potrebné na zabránenie tomu, aby spoločnosti, na ktoré sa vzťahovali dodatočné opatrenia zamerané na obnovenie rovnakých podmienok, ako sa uvádza v bode 72 dočasného rámca, mohli získať konkurenčnú výhodu na základe podobných štrukturálnych opatrení na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Pokiaľ ide o posledné kritérium oprávnenosti týkajúce sa základne, je potrebné na umožnenie efektívnej hospodárskej súťaže, a tým na zaistenie účinnosti týchto záväzkov. Navyše podporuje vstup alebo expanziu životaschopného konkurenta na lisabonskom letisku a spôsobuje ohrozenie spoločnosti TAP Air Portugal konkurenciou na tratiach na lisabonské letisko a z neho.
- (309) Komisia konštatuje, že kritérium oprávnenosti týkajúce sa základne je v záväzku doplnené dvomi ustanoveniami s cieľom maximalizovať počet lietadiel so základňou na lisabonskom letisku, ktoré využívajú prevádzkové intervaly v rámci nápravných opatrení. Prvé ustanovenie spočíva v prepojení počtu prevádzkových intervalov, ktoré sa majú presunúť pred 8.00 h miestneho času a ktoré majú vysokú komerčnú hodnotu, s počtom lietadiel so základňou na letisku. Druhé ustanovenie zahŕňa kritériá určujúce poradie, ktoré motivujú vykonávateľov nápravného opatrenia, aby pre svoje lietadlá zriadili základňu na lisabonskom letisku na základe využívania prevádzkových intervalov v rámci tohto nápravného opatrenia. Konkrétne v prípade konkurenčných návrhov, Komisia v zostupnom poradí uprednostní návrhy predložené potenciálnymi vykonávateľmi nápravného opatrenia, ktorí predovšetkým i) poskytnú najväčšiu kapacitu miest v súvislosti s lietadlami so základňou na letisku využívajúcimi nápravné prevádzkové intervaly od začatia prevádzky až do konca plánu reštrukturalizácie a ii) obslúžia najvyšší počet destinácií prostredníctvom priamych letov prevádzkovaných lietadlami so základňou na letisku využívajúcimi nápravné prevádzkové intervaly od začatia prevádzky až do konca plánu reštrukturalizácie (priama dopravná prepojenosť, bez ohľadu na frekvencie).
- (310) Komisia na základe všetkých uvedených skutočností dospela k záveru, že kritériá oprávnenosti potenciálnych vykonávateľov nápravného opatrenia sú primerané, pretože i) umožňujú dostatočnému počtu leteckých spoločností, ktoré môžu mať záujem o dostupné prevádzkové intervaly, zúčastniť sa na výzve na predkladanie návrhov a ii) zabezpečujú primerané požiadavky na prístup k prevádzkovým intervalom, a tým uľahčujú aktiváciu opatrení na zachovanie efektívnej hospodárskej súťaže.

Vplyv presunu prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku na vyhliadky spoločnosti TAP Air Portugal na návrat k životaschopnosti

- (311) V zmysle bodu 92 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu by opatrenia obmedzujúce narušenia hospodárskej súťaže nemali ohrozovať vyhliadky príjemcu na návrat k životaschopnosti, k čomu by mohlo dôjsť v prípade, ak by vykonanie opatrenia bolo veľmi nákladné, alebo ak by vo výnimočných prípadoch riadne zdôvodnených dotknutým členským štátom obmedzili činnosť príjemcu do takej miery, že by bol ohrozený jeho návrat k životaschopnosti, a tieto opatrenia nesmú byť na úkor spotrebiteľov a hospodárskej súťaže.

⁽⁸⁷⁾ Podľa tohto kritéria potenciálni vykonávatelia nápravného opatrenia, ktorí kumulatívne spĺňajú tieto dve podmienky, nie sú oprávnení: i) ak využili rekapitalizačné opatrenie po pandémii COVID-19 vo výške nad 250 miliónov EUR a ii) ak sa na nich vzťahujú dodatočné opatrenia na zachovanie efektívnej hospodárskej súťaže na relevantných trhoch, na ktorých majú významnú trhovú silu na účely bodu 72 dočasného rámca.

⁽⁸⁸⁾ Keďže sa očakáva obmedzený počet potenciálnych vykonávateľov nápravného opatrenia, na ktorých sa vzťahujú nápravné opatrenia v oblasti hospodárskej súťaže podľa dočasného rámca, uvedené kritérium vylúčenia neznižuje účinnosť záväzku presunúť prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku.

- (312) Komisia v tejto súvislosti posúdila mieru, v akej by presun 18 denných prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku i) obmedzil prevádzku spoločnosti TAP Air Portugal s prihliadnutím na jej hviezdicový (tzv. hub-and-spoke) obchodný model na letisku; ii) ovplyvnil návrat spoločnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti na konci obdobia reštrukturalizácie (2025).
- (313) Pokiaľ ide o prevádzkový vplyv presunu 18 denných prevádzkových intervalov, Komisia poznamenáva, že záväzok predložený Portugalskom je navrhnutý s prihliadnutím na strategický model diaľkových transatlantických letov a hlavného letiska spoločnosti TAP Air Portugal. Záväzok obsahuje najmä dve opatrenia na zabránenie koncentrácie prevádzkových intervalov, ktoré sa majú presunúť počas hodín, ktoré sú kľúčové pre lisabonský letiskový uzol (najmä ranné hodiny), ale nie sú kľúčové pre iné operácie než prevádzku letiskového uzla. Prvé opatrenie zahŕňa stanovenie limitu na počet prevádzkových intervalov, ktoré sa majú presunúť počas troch období dňa. Spoločnosť TAP Air Portugal konkrétne nie je povinná presunúť: i) viac ako jeden prevádzkový interval do 8.00 h (miestneho času) na každé lietadlo, pre ktoré vykonávateľ nápravného opatrenia zriadil základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov; ii) viac ako polovicu z celkového počtu nápravných prevádzkových intervalov do 12.00 h (miestneho času); iii) viac prevádzkových intervalov do 20.00 h (miestneho času) než celkový počet nápravných prevádzkových intervalov po odpočítaní jedného prevádzkového intervalu na každé lietadlo, pre ktoré vykonávateľ nápravného opatrenia zriadil základňu na lisabonskom letisku na základe využívania nápravných prevádzkových intervalov na účely letov na krátku vzdialenosť. Druhé opatrenie spočíva v poskytnutí určitej flexibility spoločnosti TAP Air Portugal, pokiaľ ide o presné časy prevádzkových intervalov, ktoré sa majú presunúť, za predpokladu, že úprava požadovaných časov negatívne neovplyvňuje plánovanú prevádzku vykonávateľa nápravného opatrenia, a tým efektívnosť hospodárskej súťaže, ktorú záväzok prináša. Spoločnosť TAP Air Portugal konkrétne presunie prevádzkový interval zodpovedajúci časom prevádzkových intervalov požadovaných vykonávateľom nápravného opatrenia do +/- 20 minút v prípade letov na krátku vzdialenosť a do +/- 60 minút v prípade diaľkových letov, pokiaľ spoločnosť TAP Air Portugal má prevádzkové intervaly v rámci príslušného časového intervalu. Komisia navyše k týmto dvom osobitným opatreniam poznamenáva, že potenciálni vykonávatelia nápravného opatrenia sú motivovaní, aby využívali nápravné prevádzkové intervaly na účely prevádzky na základni, čím sa ďalej znižujú riziká koncentrácie žiadostí o prevádzkové intervaly v čase obmedzeného počtu prevádzkových intervalov v ranných hodinách.
- (314) Záväzok navrhnutý Portugalskom preto obsahuje ustanovenia, ktoré účinne zmierňujú riziko, že by presun prevádzkových intervalov poškodil sieť spoločnosti TAP Air Portugal a jej príspevok k uzlovej dopravnej prepojenosti Lisabonu, a to bez zbytočného obmedzenia prevádzky vykonávateľa nápravného opatrenia.
- (315) Pokiaľ ide o finančný vplyv presunu 18 denných prevádzkových intervalov, Komisia posúdila, či by sa spoločnosť TAP Air Portugal na konci reštrukturalizácie vrátila k životaschopnosti, ako sa uvádza v bode 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, ⁽⁸⁹⁾ pri nepriaznivom scenári, v rámci ktorého by sa prevádzka spoločnosti TAP Air Portugal po presune prevádzkových intervalov štruktúrne obmedzila v porovnaní s notifikovaným plánom reštrukturalizácie. Komisia na tento účel vychádzala z finančných prognóz na rok 2025, ktoré poskytlo Portugalsko ako súčasť analýzy citlivosti, upravených tak, aby zohľadňovali odhadovaný pokles výnosov ⁽⁹⁰⁾, EBIT a čistého príjmu spôsobený presunom 18 prevádzkových intervalov.
- (316) Komisia uplatnila štandardné testy návratu k životaschopnosti na základe ukazovateľov návratnosti investovaného kapitálu (ROCE), rentability vlastného kapitálu (ROE), zadlženosti a úverovej bonity. Na tomto základe, a ako sa podrobne uvádza v tabuľke 3, Komisia zistila, že na konci obdobia reštrukturalizácie by spoločnosť TAP Air Portugal:
- a) zabezpečila návratnosť investovaného kapitálu mierne nad (alternatívnymi) nákladmi na získanie väčšieho objemu kapitálu a dlhového financovania (test 1);
 - b) zabezpečila návratnosť vlastného imania akcionárov nad (alternatívnymi) nákladmi na získanie väčšieho objemu kapitálu (test 2);
 - c) obnovila svoje (kladné) vlastné imanie a dosiahla by oveľa lepšie postavenie, pokiaľ ide o zadlženosť, než má v súčasnosti ako podnik v ťažkostiach (test 3); a
 - d) dosiahla pomer úverovej bonity umožňujúci prístup ku kapitálovým trhom bez potreby akejkoľvek štátnej pomoci (záruky) (test 4).

⁽⁸⁹⁾ Podľa bodu 52 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu je dlhodobá životaschopnosť dosiahnutá vtedy, keď príjemca dokáže poskytovať primeranú návratnosť kapitálu a je schopný obstať v konkurencii na trhu vlastnými silami.

⁽⁹⁰⁾ Zníženie výnosov spôsobené presunom prevádzkových intervalov zodpovedá deficitu výnosov z dôvodu prevádzkovania menšieho počtu letov na krátku vzdialenosť než bez presunu prevádzkových intervalov. Keďže lety na krátku vzdialenosť prevádzkované spoločnosťou TAP Air Portugal sú zároveň prípojnými letmi v rámci jej globálnej siete, zníženie výnosov zahŕňa stratu priamych výnosov z cestujúcich prepravených na letoch na krátku vzdialenosť, ako aj stratu výnosov z prípojných letov z cestujúcich prepravených na letoch na krátku vzdialenosť s prípojom na diaľkové lety.

Tabuľka 3

Vplyv presunu 18 prevádzkových intervalov na návrat spoločnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti

2025	Plán reštrukturalizácie Bez presunu prevádzkových intervalov	Analýza citlivosti Presun 18 prevádzkových intervalov
Test životaschopnosti 1: ROCE > WACC vo výške 7,5 – 8 %; test 2: ROE > náklady na vlastné imanie vo výške 10,5 – 11 %		
ROCE [= (1 – 21 %) * pomer EBIT k vlastnému imaniu]	[...]	[...]
ROE (= pomer čistého príjmu k vlastnému imaniu)	[...]	[...]
Zadlženosť a úverová bonita: test 3 v ťažkostiach (podnik v ťažkostiach), ak pomer EBITDA k úrokom < 1 a pomer dlhu k vlastnému imaniu > 7,5; test 4: Pomer dlhu k EBITDA < 3 – 3,5		
Pomer čistého dlhu k vlastnému imaniu	[...]	[...]
Pomer EBITDA k úrokovým nákladom	[...]	[...]
Pomer čistého dlhu k EBITDA	[...]	[...]

- (317) Komisia testovala aj to, či by spoločnosť TAP Air Portugal pri nepriaznivejších scenároch (rizikách) potrebovala ďalšiu pomoc (napr. čistý príjem stále pozitívny a možnosť prístupu na finančné trhy naďalej preukázaná).
- (318) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia na jednej strane dospela k záveru, že záväzok presunúť 18 prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku neohrozuje návrat spoločnosti TAP Air Portugal k životaschopnosti.
- (319) Na druhej strane Komisia uznáva, že spoločnosť TAP Air Portugal na konci obdobia reštrukturalizácie bude fungovať s kladnou, aj keď relatívne nízkou, maržou (približne [...] % v roku 2025). Navyše úroveň jej zadlženia meraná vzhľadom na základ jej vlastného imania bude [...]. Okrem toho, hoci analýza citlivosti vychádza zo stresových trhových podmienok, ako sú stúpajúce náklady na palivo a inflácia, nevyplyva z nej, že by nepredvídateľné dramatické šoky na strane dopytu mali taký vplyv na životaschopnosť spoločnosti TAP ako šoky spôsobené pandemiou. Vzhľadom na to, že obmedzenie prevádzky spoločnosti TAP Air Portugal nad rámec toho, k čomu sa zaviazala v rámci svojej reštrukturalizácie, by neprimerane ovplyvnilo čistý príjem spoločnosti TAP Air Portugal, presun viac než 18 prevádzkových intervalov môže v prípade najnepriaznivejších okolností na trhu ohroziť jej návrat k životaschopnosti.

Záver k záväzku presunúť prevádzkové intervaly na lisabonskom letisku

- (320) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že záväzok navrhnutý Portugalskom s cieľom obmedziť narušenia hospodárskej súťaže na lisabonskom letisku, na ktorom bude mať po reštrukturalizácii spoločnosť TAP Air Portugal významnú trhovú pozíciu, je v súlade s podmienkami prijateľnosti stanovenými v usmerneniach o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu a bude presadzovaný ako podmienka prijateľnosti.

iv) Posúdenie zákazu nadobudnutia a zákazu reklamy

- (321) Pokiaľ ide o behaviorálne opatrenia, Portugalsko sa zaväzuje k opatreniam uvedeným v bode 84 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu, konkrétne: i) zákaz nadobudnutia týkajúci sa podielov v akejkoľvek spoločnosti počas obdobia reštrukturalizácie, s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti príjemcu a pod podmienkou súhlasu Komisie; ii) zdržať sa zverejňovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri propagácii svojich výrobkov a služieb (odôvodnenie 98). V súlade s bodom 83 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu sa týmito opatreniami zabezpečí, aby sa „pomoc použila len na financovanie obnovy dlhodobej životaschopnosti a aby sa nezneužívala na predĺženie závažného a pretrvávajúceho narušenia štruktúry trhu ani na ochranu príjemcu pred zdravou konkurenciou“.
- (322) Komisia sa preto domnieva, že opatrenia na zmenšenie obmedzení hospodárskej súťaže sú vhodné na zníženie negatívnych účinkov pomoci na reštrukturalizáciu.

6.4.2.7. Transparentnosť

- (323) Podľa bodu 38 písm. g) usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu musia mať členské štáty Komisia, hospodárske subjekty a verejnosť nesťažený prístup ku všetkým príslušným aktom a informáciám, ktoré sa týkajú poskytnutej pomoci. Znamená to, že Portugalsko musí rešpektovať ustanovenia týkajúce sa transparentnosti stanovené v bode 96 usmernení o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia poznamenáva, že Portugalsko sprístupní príslušné informácie na webovom sídle:

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

6.5. Záver o zlučiteľnosti pomoci

- (324) V zmysle článku 9 ods. 6 nariadenia Rady (EÚ) 2015/1589⁽⁹¹⁾ sa rozhodnutia o ukončení formálneho vyšetrovacieho konania prijímú, hneď ako sa odstránili vyjadrené pochybnosti o zlučiteľnosti notifikovaného opatrenia s vnútorným trhom.
- (325) Vzhľadom na uvedené skutočnosti dospela Komisia k záveru, že hoci sa odstránili pochybnosti, ktoré vyjadrila v rozhodnutí o začatí konania, negatívne účinky pomoci na reštrukturalizáciu na odvetvie leteckej dopravy sú obmedzené, najmä vzhľadom na opatrenia obmedzujúce narušenia hospodárskej súťaže, ktorých vykonávanie by Portugalsko malo zabezpečiť. V dôsledku toho pozitívne účinky pomoci na reštrukturalizáciu na rozvoj hospodárskej činnosti leteckej dopravy zabezpečujúcej dopravnú prepojenosť Portugalska a súvisiacich činnosti v odvetví cestovného ruchu, ktoré z toho majú prospech, ak Portugalsko zabezpečí vykonávanie plánu reštrukturalizácie, prevažujú nad zostávajúcimi negatívnymi účinkami na hospodársku súťaž a obchod, ktoré preto nie sú nepriaznivo ovplyvnené v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom. Záväzky poskytnuté Portugalskom by sa preto mali stanoviť ako podmienky zlučiteľnosti pomoci.
- (326) Komisia preto vo svojom celkovom posúdení dospela k záveru, že pomoc na reštrukturalizáciu je v súlade s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ, keďže uľahčuje rozvoj leteckej dopravy a súvisiacich činností a nenaruša hospodársku súťaž v takom rozsahu, aby to bolo v rozpore so spoločným záujmom.
- (327) A napokon, Komisia považuje za potrebné, aby Portugalsko predkladalo pravidelné správy o vykonávaní plánu reštrukturalizácie každých šesť mesiacov až do konca obdobia reštrukturalizácie. V týchto správach sa uvedú najmä dátumy vyplácania finančných prostriedkov, ku ktorému sa zaviazalo Portugalsko, a vlastného príspevku príjemcu, informácie o vývoji počtu lietadiel a kapacity lietadlového parku spoločnosti TAP Air Portugal, všetky odchýlky od finančných alebo prevádzkových trajektórií plánu reštrukturalizácie z hľadiska výnosov, obmedzenia nákladov a zníženia nákladov vyplývajúceho z reštrukturalizačných opatrení, ako aj príjmov, a nápravné opatrenia zamýšľané alebo prijaté Portugalskom alebo prípadne príjemcom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Pomoc na reštrukturalizáciu, ktorú Portugalská republika plánuje zaviesť formou opatrení vo výške 2 550 miliónov EUR v prospech hospodárskej jednotky, ktorá je v súčasnosti pod výlučnou kontrolou portugalského štátu a ktorú tvoria spoločnosti Transportes Aéreos Portugueses SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. – TAP Air Portugal a všetky ich kontrolované dcérske spoločnosti, je zlučiteľná s vnútorným trhom za podmienok stanovených v článku 2.

Článok 2

1. Portugalská republika zabezpečí, aby spoločnosti Transportes Aéreos Portugueses SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. – TAP Air Portugal, prípadne ich dcérske spoločnosti, v rámci príslušného harmonogramu v plnej miere vykonali opatrenia zahrnuté do plánu reštrukturalizácie, ako sa uvádza v tomto rozhodnutí.

⁽⁹¹⁾ Nariadenie Rady (EÚ) 2015/1589 z 13. júla 2015 stanovujúce podrobné pravidlá na uplatňovanie článku 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (Ú. v. EÚ L 248, 24.9.2015, s. 9).

2. Portugalská republika zabezpečí, aby spoločnosti Transportes Aéreos Portugueses SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. – TAP Air Portugal, prípadne ich dcérske spoločnosti, v rámci príslušného harmonogramu plánu reštrukturalizácie v plnej miere vykonali opatrenia na obmedzenie narušení hospodárskej súťaže, ako sa uvádza v tomto rozhodnutí, konkrétne, aby:

- a) úplne odčlenili podiely v spoločnostiach SPdH–Serviços Portugueses de Handling, S.A., a Catering de Portugal, S.A.;
- b) zmenšili lietadlový park spoločnosti Transportes Aéreos Portugueses, S.A. – TAP Air Portugal na maximálny počet [90 – 100] lietadiel;
- c) ponúkli presun osemnástich denných prevádzkových intervalov na lisabonskom letisku;
- d) zdržali sa nadobúdania podielov v akejkoľvek spoločnosti s výnimkou prípadov, keď je to nevyhnutné na zabezpečenie dlhodobej životaschopnosti spoločností Transportes Aéreos Portugueses SGPS, S.A., Transportes Aéreos Portugueses, S.A. – TAP Air Portugal, prípadne ich dcérskych spoločností, a v každom prípade pod podmienkou, že takéto nadobudnutie schváli Komisia;
- e) zdržali sa zverejňovania štátnej pomoci ako konkurenčnej výhody pri uvádzaní svojich výrobkov a služieb na trh.

3. Portugalská republika predkladá Komisii pravidelné správy o vykonávaní plánu reštrukturalizácie každých šesť mesiacov odo dňa prijatia tohto rozhodnutia až do konca obdobia reštrukturalizácie 31. decembra 2025. V týchto správach sa uvedú najmä dátumy skutočného vyplácania finančných prostriedkov, ku ktorému sa zaviazal štát, a vlastného príspevku príjemcu, informácie o vývoji siete, postavení na trhu, počte lietadiel a kapacite lietadlového parku spoločnosti Transportes Aéreos Portugueses, S.A. – TAP Air Portugal, všetky odchýlky od finančných alebo prevádzkových trajektórií plánu reštrukturalizácie z hľadiska výnosov, obmedzenia a zníženia nákladov, príjmov dosiahnutých reštrukturalizačnými opatreniami a nápravné opatrenia zamýšľané alebo prijaté Portugalskou republikou, prípadne príjmom.

Článok 3

Portugalská republika poskytne Komisii do dvoch mesiacov od oznámenia tohto rozhodnutia informácie o opatreniach prijatých na dosiahnutie súladu s týmto rozhodnutím.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Portugalskej republike.

V Bruseli 21. decembra 2021

Za Komisiu
Margrethe VESTAGER
členka Komisie