

CINNEADH (AE) 2022/763 ÓN gCOIMISIÚN**an 21 Nollaig 2021****maidir leis an státhabhair SA.60165-2021/C (ex 2021/N) a bhfuil sé beartaithe ag an bPortaingéil í a chur chun feidhme le haghaidh SGPS TAP***(a bhfuil fógra tugtha ina leith faoi dhoiciméad C(2021)9941)***(Is ag an téacs sa Bhéarla a bheidh an t-údarás agus aige sin amháin)****(Téacs atá ábhartha maidir le LEE)**

TÁ AN COIMISIÚN EORPACH,

Ag féachaint don Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh, agus go háirithe an chéad fhomhír d'Airteagal 108(2) de,

Ag féachaint don Chomhaontú ar an Limistéar Eorpach Eacnamaíoch, agus go háirithe Airteagal 62(1)(a) de,

Ag féachaint don chinneadh lenar chinn an Coimisiún an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a thionscnamh, i ndáil le cabhair SA.60165 (2021/C) ⁽¹⁾,Tar éis a iarraidh ar na páirtithe leasmhara a gcuid barúlacha a thíolacadh de bhun na forála thuasluaite ⁽²⁾ agus ag féachaint dá gcuid barúlacha,

De bharr an mhéid seo a leanas:

1. NÓS IMEACHTA

- (1) An 10 Meitheamh 2021, thug an Phortaingéil fógra faoina pleananna chun státhabhair EUR 3.2 billiún, mar chabhair um athstruchtúrú, a dheonú don aonad eacnamaíoch faoi na Treoirlínte maidir le Státhabhair chun gnóthais neamhairgeadais atá i gcruachás a tharrtháil agus a athstruchtúrú ("Treoirlínte R&R") ⁽³⁾ don aonad eacnamaíoch, atá faoi rialú aonair faoi láthair ag Stát na Portaingéile, lena gcuimsítear Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A. ("TAP SGPS") agus a chomhchuideachta reatha Transportes Aéreos Portugueses, S.A., lena n-áirítear a bhfochuideachtaí rialaithe (TAP SGPS). Tugadh an fógra sular tugadh iasacht tarrthála EUR 1.2 billiún do TAP SGPS, agus níor chuir an Coimisiún aon agóid ina coinne i gcinneadh an 10 Meitheamh 2020 ("an cinneadh tosaigh cúnamh tarrthála") ⁽⁴⁾. Chuir an Phortaingéil an chabhair tarrthála i bhfeidhm agus d'eisíoc sí í chuig TAP SGPS i mí Iúil 2020 agus thíolaic sí plean athstruchtúraithe le haghaidh TAP SGPS an 10 Nollaig 2020. Leagan nuashonraithe den phlean athstruchtúraithe agus doiciméid tacaíochta eile a bhí ag gabháil leis an bhfógra.
- (2) An 19 Bealtaine 2021, chuir an Chúirt Ghinearálta an chéad chinneadh maidir le cúnamh tarrthála ar neamhní ach chuir sí éifeachtaí an neamhnithe ar fionraí go dtí go nglacfaidh an Coimisiún cinneadh nua ⁽⁵⁾. An 16 Iúil 2021, ghlac an Coimisiún cinneadh nua nach ndearna aon agóid in aghaidh an chúnamh tarrthála ⁽⁶⁾ a tharraing caincean eile chun an cúnamh a neamhniú ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ Cinneadh C(2021) 5278 final ón gCoimisiún an 16 Iúil 2021 i gcás SA.60165 (IO C 317, 6.8.2021, lch. 13).

⁽²⁾ IO C 317, 6.8.2021, lch. 13.

⁽³⁾ Communication from the Commission – Guidelines on State aid for rescuing and restructuring non-financial undertakings in difficulty [Teachtairacht ón gCoimisiún – Treoirlínte maidir le státhabhair chun teacht i gcabhair ar ghnólaachtaí neamhairgeadais atá i gcruachás agus athstruchtúrú a dhéanamh orthu (IO C 249, 31.7.2014, lch. 1).

⁽⁴⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 10 Meitheamh 2020 i gcás SA.57153 (2020/N) COVID-19 – Cúnamh do Lufthansa (IO C 228, 10.7.2020, lch. 1).

⁽⁵⁾ Breithiúnas an 19 Bealtaine 2021, Ryanair DAC v an Coimisiún, T-465/20, EU:T:2021:284. Chinn an Chúirt Ghinearálta gur theip ar an gCoimisiún cúiseanna a lua i gcomhréir le hAirteagal 296 CFAE ina chéad chinneadh maidir le cabhair tarrthála, go háirithe gan a chur in iúl ar bhain TAP SGPS le grúpa de réir bhrí phointe 22 de Threoirlínte R&R. D'ordaigh an Chúirt Ghinearálta go ndéanfaí éifeachtaí neamhniú an chinnidh sin a chur ar fionraí ar feadh tréimhse nach faide ná 2 mhí ó dháta an bhreithiúnais má chinn an Coimisiún cinneadh nua a ghlacadh faoi Airteagal 108(3) CFAE, agus ar feadh tréimhse réasúnta breise más rud é gur chinn an Coimisiún nós imeachta a thionscnamh faoi Airteagal 108(2) CFAE.

⁽⁶⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 16 Iúil 2021 i gcás SA 57369 – Cúnamh tarrthála do TAP SGPS (IO C 345, 27.8.2021, lch. 1).

⁽⁷⁾ Cás T-743/21 Ryanair v an Coimisiún, ar feitheamh faoi láthair os comhair na Cúirte Ginearálta.

- (3) I litir dar dáta an 16 Iúil 2021, chuir an Coimisiún in iúl don Phortaingéil go raibh cinneadh déanta aige tús a chur leis an nós imeachta a leagtar síos in Airteagal 108(2) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh ("CFAE") i dtaca leis an gcabhair um athstruchtúrú ("an cinneadh oscailte"). Thug an Phortaingéil barúlacha maidir leis an gcinneadh sin i litreacha dar dáta an 19 Lúnasa agus an 27 Lúnasa 2021.
- (4) Foilsíodh an cinneadh ón gCoimisiún tús a chur leis an nós imeachta in *Iris Oifigiúil an Aontais Eorpaigh* ⁽⁸⁾. D'iarr an Coimisiún ar na páirtithe leasmhara a gcuid barúlacha a chur isteach laistigh de mhí amháin tar éis a bhfoilsithe.
- (5) Fuair an Coimisiún 39 tuairim ó pháirtithe leasmhara laistigh den teorainn ama a chuaigh in éag an 6 Meán Fómhair 2021. Chuir sí ar aghaidh chuig an bPortaingéil iad, a raibh an deis aici freagra a thabhairt uirthi. I litir dar dáta an 5 Deireadh Fómhair 2021, thíolaic an Phortaingéil barúlacha maidir leis na barúlacha ó na páirtithe leasmhara.
- (6) D'iarr an Coimisiún tuilleadh faisnéise faoin bplean athstruchtúrúcháin agus tacaíocht a thabhairt do chabhair agus cistiú don athstruchtúrú i litir dar dáta an 29 Deireadh Fómhair 2021, ar thug an Phortaingéil freagra uirthi an 16 Samhain 2021. D'iarr an Coimisiún agus údarais na Portaingéile físchomhdhálacha maidir leis na bearta iomaíochta atá beartaithe san fhógra agus d'iarr an Coimisiún freisin faisnéis bhreise ar struchtúr iomaíoch an mhargaidh le haghaidh seirbhísí aeriompair paisinéirí go dtí aerfort Liospóin agus uaidh an 25 Deireadh Fómhair 2021, lena n-áirítear faisnéis nuashonraithe faoi shealúchais sliotán na n-aeriompróirí atá ag oibriú ag an aerfort. Thug an Phortaingéil freagra an 2 agus an 8 Samhain 2021 agus chuir sí tuilleadh faisnéise isteach an 16, 25, 27, an 30 Samhain 2021 agus, faoi dheireadh, an 3 Nollaig 2021.
- (7) Chomhaontaigh an Phortaingéil, ar bhonn eisceachtúil, na cearta a eascraíonn as Airteagal 342 CFAE a tharscaoileadh i gcomhar le hAirteagal 3 de Rialachán (CE) Uimh. 1/1958 ⁽⁹⁾ agus go ndéanfar an cinneadh sin a ghlacadh agus a chur in iúl i mBéarla de bhun Airteagal 297 CFAE.

2. TUAIRISC AR AN gCABHAIR

2.1. Tairbhí: Struchtúr úinéireachta agus fochuideachtaí oibriúcháin

- (8) Is é tairbhí na cabhrach um athstruchtúrú an t-aonad eacnamaíoch, atá faoi rialú aonair faoi láthair ag Stát na Portaingéile (aithrisí (11) agus (12)), a chuimsíonn TAP SGPS agus a chomhchuideachta reatha TAP Air Portugal, lena n-áirítear a bhfochuideachtaí rialaithe go léir. Is cuideachta shealbháíochta í TAP SGPS a corpraíodh in 2003, agus cruthaíodh TAP Air an Phortaingéil in 1945 mar aerlíne shuaitheanta na Portaingéile. Faoi 2017, bhí TAP SGPS faoi chomhrialtas ag Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. ("Parpública"), ag gnóthas poiblí a bhainistíonn sealúchais de chuid Stát na Portaingéile, agus ag dhá chuideachta, HPGB SGPS, S.A. ⁽¹⁰⁾ ("HPGB") agus ag Corparáid DGN ("DGN"), an dá cheann dheireanacha atá ag feidhmiú trí chuibhreas Gateways Atlantach SGPS, Lda. ("AGW") ⁽¹¹⁾. Nuair a ghlac an Coimisiún an cinneadh tosaigh maidir le cúnamh tarrthála, bhí 50 % agus AGW 45 % de scaireanna TAP SGPS ag Parpública, agus bhí an 5 % eile de na scaireanna i seilbh fostaithe TAP SGPS. Tháinig athrú ar an staid úinéireachta sin i gcomhthéacs chur chun feidhme phróiseas tarrthála agus athstruchtúrú leanúnach TAP SGPS.
- (9) Nuair a cuireadh tús le próiseas tarrthála agus athstruchtúrúcháin TAP SGPS, bhí TAP Air Portugal faoi lánúinéireacht ag TAP SGPS agus ba í a fochomhlacht ba mhó, agus ba é sin tuairim is 98 % de láimhdeachas TAP SGPS. Mhínigh údarais na Portaingéile nach rabhthas ag súil le hathruithe ar struchtúr scairshealbhóirí TAP SGPS go dtí mí an Mheithimh 2020, toisc gur chomhaontaigh scairshealbhóirí uile an tairbhí go raibh gá le cúnamh tarrthála chun gníomhaíocht TAP Air na Portaingéile a choimeád agus chun inmharthanacht TAP SGPS a choinneáil san fhadtéarma.

⁽⁸⁾ Féach fonóta 1.

⁽⁹⁾ Rialachán Uimh. 1 ón gComhairle an 15 Aibreán 1958 lena gcinntear na teangacha a úsáidfear i gComhphobal Eacnamaíochta na hEorpa (IO 17, 6.10.1958, lch. 385).

⁽¹⁰⁾ Tá HPGB, SGPS, S.A. lonnaithe i Liospóin agus tá sé mar chuid de Thionscal na gCuideachtaí agus na bhFiontar a Bhainistiú. HPGB, SGPS, S.A. Tá [...] fostaithe ag an suíomh seo. Tá [...] cuideachtaí sa HPGB, SGPS, S.A. teaghlach corparáideach.

⁽¹¹⁾ Chun tuilleadh sonraí a fháil maidir le HPGB, DGN agus an cuibhreas AGW, féach aithrisí 11 go 15 den chinneadh ón gCoimisiún an 16 Iúil 2021 i gcás SA.57369, dá dtagraítear san fhonóta 6.

- (10) Níor bhreithnigh údaráis na Portaingéile an tsaincheist maidir le rialú TAP SGPS go luath i mí Iúil 2020, i gcomhthéacs dúsháinn sa chaibidlíocht leis an AGW maidir le cur chun feidhme an chomhaontaithe iasachta tarrthála. [...]. I bhfianaise chliseadh airgeadais TAP SGPS, a bhí ag tathant ar chur chun feidhme an chúnaimh tarrthála, chinn údaráis na Portaingéile comhaontú príobháideach a thabhairt i gcrích le scairshealbhóirí AGW chun scairshealbha DGN a cheannach amach, [...]. [...], fuair Aireacht an Státchiste na Portaingéile (Direcção-Geral do Tesouro e Finanças ("DGTF")) scaireanna TAP SGPS go díreach arb ionann iad agus 22,5 % de scairchaipiteal TAP SGPS a bhí i seilbh an AGW roimhe sin. Mar thoradh air sin, glacann Stát na Portaingéile leis inniu, go díreach agus go hindíreach, seasamh tromlaigh arb ionann é agus 72,5 % den scairchaipiteal agus de chearta eacnamaíocha TAP SGPS (50 % trí Parpública agus 22,5 % trí DGTF). Bhí baint ag HPGB roimhe seo sa chuibhreannas AGW, ní go díreach in TAP SGPS, ach tar éis dó bun AGW a fháil, tá baint dhíreach ag HPGB go díreach i láthair na huaire a dtaca le FPA SGPS.
- (11) Dearbhaíonn údaráis na Portaingéile, de réir an chomhaontaithe scairshealbhaíochta a rinne Poblacht na Portaingéile trí ASAF, [...]. [...]⁽¹²⁾, [...]⁽¹³⁾. Leis an rialú ar 7,5 % den scairchaipiteal, [...], is ar Stát na Portaingéile amháin a thugtar smacht ar TAP SGPS.
- (12) Ar an gcuma chéanna, ó deonaíodh an chabhair tarrthála, tháinig athrú ar scairshealúchas TAP SGPS in TAP Air Portugal nuair a shínigh Stát na Portaingéile trí DGTF le hardú caipitil TAP Air Portugal de EUR 462 mhilliún⁽¹⁴⁾. Ón 24 Bealtaine 2021 amach, tá thart ar 92 % de scairchaipiteal TAP Air Portugal ag an Stát trí DGTF. Tá an 8 % eile fós ag tap SGPS. Tap Aeir an Phortaingéil an scairshealbhóir aonair de Réitigh Lóistíochta TAP, S.A., cuideachta corpraithe ar an 30 Nollaig 2019 chun gníomhaíochtaí lasta agus poist a oibriú.
- (13) Is leis an SGPS leas a bhaint as na cuideachtaí seo a leanas atá gníomhach i soláthar seirbhísí aeriompair sa Phortaingéil agus i dtíortha eile:
- 100 % i bPortugália Airlines- Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. ("Portugalia");
 - 100 % in U.C.S.– Cuidados Integrados de Saúde, S.A., cuideachta atá gníomhach i seirbhísí cúraim sláinte, arb é TAP Air Portugal an príomhchliant atá aici freisin;
 - 100 % in TAPGER Sociedade de Gestão e Serviços, S.A. agus 99,83 % in AeroPar Participações Lda., an dá cheann acu ag feidhmiú mar ghabhálaí;
 - 78,72 % in TAP Manutenção e Engenharia Brasil, S.A. ("M&E Brasil"), gníomhach i gcothabháil aerárthaí do TAP Air Portugal agus do thríú páirtithe;
 - 49 % (43,9 % go díreach agus 5,1 % tríd an bPortaingéil) in SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. (ar a dtugtar Groundforce Portugal freisin), cuideachta atá ag oibriú in earnáil an aerfoirt láimhseála ar an talamh sa Phortaingéil; agus
 - 51 % in CATERINGPOR- Catering de Portugal, S.A., atá gníomhach i soláthar lónadóireachta don eitlíocht, arb é TAP Air Portugal an príomhchliant di.
- (14) Maidir leis na hathruithe thuasluaite ar a dtugtar tuairisc ar an rialú le linn an phróisis tarrthála agus athstruchtúrúcháin, tá siad d'ainneoin go n-áirítear, chun críocha an Chinnidh seo, le haon tagairt don ghnóthas is tairbhí a bhfuil an chabhair um athstruchtúrú chun tairbhe dó, TAP SGPS agus a fhochuideachtaí go léir nuair a cuireadh tús lena phróiseas tarrthála agus athstruchtúrúcháin ó Mheitheamh 2020, lena n-áirítear TAP Air Portugal, mura sonraítear a mhalairt. Áirítear in aon tagairt d'Aeriompair TAP Air Portugal gach fochuideachta aeriompair de TAP SGPS, lena n-áirítear Portugalia, mura sonraítear a mhalairt.

⁽¹²⁾ [...].

⁽¹³⁾ [...].

⁽¹⁴⁾ Cinneadh C(2021) 2991 final ón gCoimisiún an 23 Aibreán 2021 i gcás SA.62304 (2021/N) – an Phortaingéil – COVID 19: Cúiteamh damáiste don Phortaingéil (IO C 240, 18.6.2021, lch. 1).

2.2. Tairbhí: Na príomhghníomhaíochtaí in earnáil na heitlíochta

- (15) Laistigh den aonad eacnamaíoch is tairbhí, tá TAP Air an Phortaingéil gníomhach in aeriompar paisinéirí agus lastais. In 2019, sular athstruchtúró é, d'oibrigh TAP Air Portugal flít 108 aerárthach, lena n-áirítear aerárthaí a bhí á n-oibriú faoi chomhaontuithe léasa fhliuch, agus d'fhóin sé 92 cinn scríbe i 38 tír, a thug os cionn 17 milliún paisinéir ar bord agus d'oibrigh sí breis agus 130 000 eitilt. Bhí na heitiltí sin go háirithe ar bhealaí rialta ó aerfoirt amhail Liospóin, Porto, Faro agus ceithre oileán sna hAsóir agus i Maidéara agus freisin chuig cinn scríbe idirnáisiúnta, lena n-áirítear [...] aerfoirt san Eoraip (lasmuigh den Phortaingéil), [...] cinn scríbe sa Bhrasaíl ⁽¹⁵⁾, [...] san Afraic ⁽¹⁶⁾ agus [...] i Meiriceá Thuaidh in 2019 ⁽¹⁷⁾. TAP Air Portugal is mó a rinne struchtúró ar a hoibríochtaí timpeall aerfort Liospóin, aerfort atá mar phríomhmhol aici.
- (16) Cuireann an Phortaingéil isteach gur soláthróir mór nascachta do phaisinéirí agus lasta í TAP Air Portugal chuig an bPortaingéil, ón bPortaingéil agus laistigh di. In 2019, ba í Air an Phortaingéil an t-aon aerlíne amháin a bhí ag oibriú [...] ar a [...] bhealaí i séasúr an tsamhraidh agus [...] as na bealaí [...] amach as séasúr an gheimhridh. Go háirithe, tá ról rithábhachtach ag TAP Air an Phortaingéil i dtaca le nascacht na Portaingéile agus na dtíortha leis an diaspora a labhraíonn an Phortaingéilis. Meastar freisin gur colún de gheilleagar na Portaingéile é TAP Air na Portaingéile, go háirithe mar gheall ar an méid a chuireann sí le forbairt thionscal na turasóireachta sa Phortaingéil.
- (17) Cuireann aerlínte eile, aerlínte Eorpacha go háirithe, seirbhísí iompair paisinéirí aer nó seirbhísí lastais ar fáil don Phortaingéil, amhail Ryanair mar an dara aerlíne is mó a oibríonn sa Phortaingéil, Wizzair agus easyJet, aerlínte Ghrúpa Lufthansa (lena n-áirítear Aerlínte na Bruiséile agus Aerlínte na hOstaire), Air France-KLM, Finnair, agus aerlínte IAG (go háirithe, Vueling agus Iberia).

2.3. Bunús na ndeacrachtaí atá ag an tairbhí agus staid airgeadais

- (18) Is iad saincheistanna sócmhainneachta agus leachtachta araon is cúis le staid reatha na deacrachta a bhaineann leis an tairbhí, agus géarghéarchéim leachtachta ann a spreag paindéim COVID-19.
- (19) Ar an gcéad dul síos, idir 2006 agus 2015, thiomsaigh SGPS TAP EUR [...] milliún [...]. Agus tábhacht ghnó na haerlíne ar ioncam TAP SGPS á chur san áireamh, [...].
- (20) Tabhaíodh costais neamhghnácha i ndáil le suaitheadh oibríochtúil le blianta beaga anuas freisin le tap SGPS, costais a chuir bac ar fhás brabúsachta agus iomaíochais. [...] EUR [...] milliún [...] ⁽¹⁸⁾ [...], [...] EUR [...] milliún [...], bunaithe ar leibhéal ard moilleanna eitilte agus cealuithe, chomh maith le neamhchosaint an-ard ar mhalairt airgeadra eachtraigh i ngeall ar ghnó sa Bhrasaíl agus in Angóla.
- (21) Ar an dara dul síos, ós rud é gur thuill TAP Air Portugal thart ar [...] % d'ioncam TAP SGPS, bhí tionchar mór ag feidhmíocht aeriompróra ar staid fhoriomlán airgeadais a máthairchuideachta sealbhaíochta. Tar éis phríobháidiú TAP SGPS in 2015 ⁽¹⁹⁾, sheol TAP Air an Phortaingéil próiseas claochlaithe agus bhí sé ar chonair fáis i dtéarmaí oibríochtúla ina raibh fás ioncaim [...] % go dtí 2019. An próiseas claochlaithe dírithe ar [...].
- (22) Rinneadh na gníomhaíochtaí a bhaineann leis an bpróiseas claochlaithe den chuid is mó in 2018 agus in 2019, is é sin le rá aerárthaí A339 atá éifeachtúil ó thaobh breosla de a sheachadadh agus ina dhiaidh sin táirgí, díolacháin agus uirlisí a chlaohlú, soláthar agus córais a fheabhsú. Ó thaobh na hoibríochta de, mhéadaigh TAP Air Portugal a cuid oibríochtaí ar mhargaí ardluacha, amhail an Bhrasaíl agus Meiriceá Thuaidh. Chuidigh an próiseas claochlaithe, go háirithe céimniú isteach nua an chabhlaigh agus céimniú amach na gcabhlach go dtí 2019, le laghdú ar an gcostas foriomlán i gCilléad an tSuíocháin ar Fáil (CASK) ⁽²⁰⁾. Mar sin féin, bhí costais arda aonuaire ann a bhain le [...]. Ina theannta sin, lean TAP Air Portugal de bheith níos neamhiomaíocha ná a piaraí ó thaobh costais saothair agus éifeachtúlachta de.

⁽¹⁵⁾ [...].

⁽¹⁶⁾ [...].

⁽¹⁷⁾ [...].

⁽¹⁸⁾ Aithníonn aerlíne nó láimhseálaí ar an talamh atá ag gníomhú thar ceann aerlíne Costais Oibríochtaí Neamhrialta nuair a chuireann cur isteach ar lá an taistil nó ar an lá roimh an taisteal ar chumas an chustaiméara gan úsáid a bhaint as an eitilt nó as na heitiltí atá ticéadaithe.

⁽¹⁹⁾ Cuireadh príobháidiú 61 % de scairchaipiteal TAP SGPS chun críche in 2015. In 2017, d'athcheannaigh Stát na Portaingéile cuid den scairchaipiteal ón AGW, rud a mhéadaigh a rannpháirtíocht go 50 %.

⁽²⁰⁾ Úsáidtear an costas a bhaineann le Suíocháin ar Fáil chun an costas aonaid a thomhas, arna shloinneadh mar luach airgid thirim [EUR cent an suíochán] chun gach suíochán a oibriú do gach ciliméadar.

- (23) An 2 Nollaig 2019, dhún TAP Air Portugal tairiscint de EUR 375 mhilliún de bhannaí sinsearach na neamhruaithe le haibíocht 5 bliana ag freastal ar chúpóin bhliantúla rialta 5,625 % agus ús éifeachtach 5,75 % ⁽²¹⁾. Eisiúint atá dírithe ar an gcaiteachas corparáideach ginearálta a chomhlíonadh agus ar fhiachas a aisíoc go páirteach agus ar an meánaibíocht a shíneadh. Mheall an eisiúint réamhráitithe BB- (Caighdeán & Poor's) agus B2 (Moody's), i.e., faoin rátáil "grád infheistíochta". Roinnt míonna roimhe sin, an 24 Meitheamh 2019, d'eisigh TAP Air Portugal EUR 200 milliún de bhannaí le haibíocht ceithre bliana ag freastal ar chúpóin bhliantúla rialta 4,375 % ⁽²²⁾. Cé go bhfuil méideanna agus coinníollacha an dá eisiúint éagsúil i mí an Mheithimh agus i mí na Nollag 2019, léiríonn an leas a léirítear sna heisiúintí sin go bhféadfadh an tairbhí rochtain a fháil ar mhaoiniú ar an margadh roimh ráig COVID-19 ar choinníollacha réasúnta.
- (24) Cuireadh isteach ar an bpróiseas claochlaithe mar thoradh ar phaindéim dhomhanda COVID-19 agus ar an ngéarchéim eacnamaíoch a tháinig ina dhiaidh sin, tráth nach raibh TAP Air Portugal in ann a costais a laghdú go suntasach go fóill, go háirithe costais saothair, i gcomparáid le hiomaitheoirí, go háirithe aerlínte ar chostas íseal.
- (25) Mar thoradh air sin, i bhfianaise na srianta taistil rialtais agus na n-orduithe coraintín nach bhfacthas a leithéid riamh cheana de bharr ráig COVID-19, an 20 Márta 2020, laghdaigh Caighdeán & Deimhneacht na gníomhaireachta rátála rátáil TAP Air Portugal go dtí rátáil fhadtéarmach B agus tuar ar rátáil leachtachta ghearrthéarmach CCC+. San fhógra céanna, ionchais téarnaimh sannta Caighdeán & Poor de 45 % don eisiúint bannaí EUR 375 mhilliún. An 19 Márta 2020, d'ísigh Moody an ghníomhaireacht rátála Moody an dóchúlacht mainneachtana agus rátálacha corparáideacha de TAP Air Portugal go Caa1-PD agus Caa1, faoi seach. An 28 Bealtaine 2020, ba é 9,45 % toradh bliantúil (Nollaig 2024) na nótaí sinsearach EUR 375 milliún a eisíodh i mí na Nollag 2019 ar an margadh tánaisteach. Is é sin le rá, ag an gcéim sin, theastaigh lascaire ar luach ainmniúil an urrúis ó cheannaitheoirí na mbannaí sin arna n-eisiúint ag TAP Air Portugal, ionas go bhfaighidís tuairisceán 9,45 %, chun glacadh le haibíocht na mbannaí sin. An fhaisnéis arna soláthar ag údarais na Portaingéile lena gcomhthacaíonn [...] staid airgeadais TAP Air Portugal agus an tairbhí [...] ⁽²³⁾, [...].
- (26) Chuimsigh na deacrachtaí a bhain le TAP SGPS agus le TAP Air Portugal agus tháinig meath mór ar an suíomh cothromais dá bharr. Faoi dheireadh 2019, chláraigh SGPS TAP EUR [...] milliún de chothromas diúltach, a mhéadaigh go EUR [...] billiún in 2020. Bhí suíomh cothromais diúltach ag baint le TAP Air Portugal in 2020 freisin (EUR [...] billiún).

2.4. Tuairisc ar an bplean athstruchtúraithe agus ar an gcabhair um athstruchtúrú

- (27) Tacaíonn an chabhair um athstruchtúrú le cur chun feidhme an phlean athstruchtúraithe a chumhdaíonn an tréimhse ó 2020 go dtí deireadh 2025 ("an tréimhse athstruchtúrtha"). Clúdaíonn an plean an t-aonad eacnamaíoch, atá faoi rialú aonair faoi láthair ag Stát na Portaingéile (aithrisí (11) agus (12)), ina bhfuil TAP SGPS agus a chomhchuideachta reatha TAP Air Portugal, lena n-áirítear a bhfochuideachtaí rialaithe go léir.

2.4.1. Athstruchtúrú oibríochtaí

- (28) Tá sé mar aidhm ag an bplean athstruchtúraithe aghaidh a thabhairt ar bhunchúiseanna deacrachtaí TAP SGPS agus aghaidh a thabhairt ar an gcuideachta faoi 2025. Mar gheall ar ualach TAP Air Portugal i gclár comhardaithe TAP SGPS nuair a chuaigh sí faoi dheacrachtaí do na gníomhaíochtaí a chumhdaítear leis an bplean athstruchtúraithe, tagraíonn formhór na mbeart um athstruchtúrú oibríochtúil lena laghdaítear costais agus lena neartaítear ioncam agus réamh-mheastacháin dá bhforáiltear sa phlean athstruchtúraithe do TAP Air Portugal. Áirítear sa phlean athstruchtúraithe bearta ar cuireadh tús leo ó mhí an Mheithimh 2020 nó a chuirfear chun feidhme agus a bhaineann le ceithre cholún: (i) díriú ar chroístraitéis (ii) coigeartú acmhainne; (iii) costais oibríochta a fheabhsú agus (iv) ioncam a fheabhsú. I bhfo-ailt 2.4.1.1 go 2.4.1.4, tugtar tuairisc ar gach colún de phlean athstruchtúrúcháin TAP mar a nuashonraíodh go deireanach é.

⁽²¹⁾ Ráiteas: "Fógraíonn CTAP praghsáil nótaí sinsearach EUR 375 mhilliún 5,625 % atá dlite do 2024" an 22.11.2019. Leis an éileamh ó infheistíoch, bhíodas in ann níos mó airgid a bhailiú (EUR 75 milliún os cionn EUR 300 ar dtús) agus níos lú praghsála (20 bp) ná mar a bhí beartaithe ar dtús.

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

⁽²³⁾ Tuilleamh roimh ús, cánacha, dímhéas, amúchadh, agus athstruchtúrú nó costais chíosa. Is méadrach é EBITDAR a úsáidtear go príomha chun anailís a dhéanamh ar shláinte airgeadais agus ar fheidhmíocht cuideachtaí a chuaigh trí athstruchtúrú le bliain anuas.

2.4.1.1. Fócas ar an gcroístraitéis

- (29) Is é loighic an phlean athstruchtúraithe díriú ar an bpríomhghníomhaíocht, eadhon an gnó eitlíochta a dhéantar trí TAP Air Portugal agus Portugalia, agus san am céanna imeacht ó ghnólachtaí nach croí-lárnach iad agus na gnólachtaí sin a dhífheistiú. Laistigh den loighic sin, tá sé beartaithe sa phlean athstruchtúraithe go dtréigfear de réir a chéile, de réir a chéile, na gníomhaíochtaí seirbhíse ginte ioncaim eile a bhí á soláthar aige ar an margadh trí dhíol, trí dhífheistiú nó trí scór de thrí líne ghnó, mar a leanas. Ar an gcéad dul síos, tá sé beartaithe ag TAP SGPS a gheall a dhífheistiú i bhfochuideachta cothabhála aerárthaí na Brasaíle, M&E Brasil, [...]. Baineann an dara dhífheistiú leis an [...] soláthraí seirbhíse láimhseála ar an talamh Groundforce, [...]. Ar an tríú dul síos, tá sé beartaithe ag TAP SGPS a bhaint den soláthraí seirbhíse lónadóireachta, Lónadóireacht, [...].

2.4.1.2. Acmhainn a choigeartú

- (30) Is é atá go príomha i gceist le bearta arb é is aidhm dóibh acmhainn TAP Air Portugal a choigeartú ná cabhlach ceartmhéide TAP Air Portugal a choigeartú agus barrfheabhas a chur ar líonra TAP Air Portugal. Beartaítear leis an bplean cabhlaigh [...]. Ar an iomlán, in 2025, beidh comhdhéanamh cabhlaigh níos aonchineálaí agus laghdú ar chostais oibriúcháin mar thoradh ar phlean cabhlaigh TAP Air Portugal, i ngeall ar an laghdú ar ídiú breosla agus ar cheanglais cothabhála na n-aerárthaí nua.
- (31) Maidir leis an leas is fearr is féidir a bhaint as líonraí, méadaíonn an plan athstruchtúraithe ról Liospóin mar mhol nascachta, rud atá rithábachtach i bhfianaise a bheagmhéide atá margadh intíre TAP Air Portugal. Rachaidh sé chun tairbhe don straitéis [...] mol nascachta a oibriú. [...] Ar deireadh, áirítear ar na bearta optamaithe líonraí meaitseáil níos costéifeachtúla ó thaobh costais de le haerárthaigh, bealaí chun cailteanas a laghdú agus bealaí a bhfuil luach lú nascachta acu. Mar shampla, in 2020 d'oibrigh TAP Air Portugal in 2020 níos lú ceann scríbe ná mar a bhí in 2019 (ó [...] go [...]) agus bhí oscailt [...] bealaí breise ar fionraí gan teorainn.
- (32) Maidir le bunsheilbh TAP Air Portugal ag aerfort Liospóin, laghdaíonn an laghdú i bhflít TAP Air Portugal a cumas seirbhíse aeriompair paisinéirí a chur ar fáil gan amhras a tharraingt, áfach, ar an staid shuntasach sa mhargadh atá aici faoi láthair agus táthar ag súil go mbeidh sé ag deireadh na tréimhse athstruchtúraithe ag mol Liospóin ⁽²⁴⁾. Tá dhá phríomhchúis le caomhnú shuíomh suntasach margaidh TAP Air Portugal ag aerfort Liospóin go dtí 2025:
- (a) Ar an gcéad dul síos, mar chuid den phlean athstruchtúraithe, tá sé beartaithe ag TAP Air Portugal díriú tuilleadh ar a croí-oibríochtaí mol agus saincheaptha in aerfort Liospóin ⁽²⁵⁾. Mar thoradh air sin, níltear ag súil go dtiocfaidh athrú ábhartha ar shuíomhanna an mhargaidh agus ar struchtúr iomaíoch ag an aerfort, cé go bhfuil laghdú [...] % ([...] slíotáin laethúla) déanta ag TAP Air Portugal ar a seal i nGeimhreadh 2021/2022 Séasúr IATA i gcomparáid le Séasúr an Gheimhridh 2019/2020 IATA agus tá bainistíocht tosaigh déanta ag na chéad sealbhóirí slíotán eile is mó (Ryanair agus easyJet) chun a gcuid slíotán a shealbhú do Shéasúr Samhraidh 2022 IATA i gcomparáid le Séasúr Samhraidh IATA 2019 ⁽²⁶⁾. Go sonrach, léiríonn an fhaisnéis a chuir an Phortaingéil isteach gurb ionann sealbhú slíotán TAP Air Portugal agus [45-55] % d'acmhainn iomlán aerfort Liospóin i Samhraidh 2022 Séasúr IATA agus do Shéasúir IATA ina dhiaidh sin, i gcomparáid le [10-20] % agus [5-10] % i gcás Ryanair agus easyJet faoi seach. Ina theannta sin, dhéanfaidh TAP Air Portugal, go mór mór, an flít ba mhó a chur in úsáid ag aerfort Liospóin le [90-100] aerárthaí le linn na tréimhse athstruchtúraithe. De réir meastacháin na Portaingéile, bhunódh Ryanair seacht n-aerárthach ag aerfort Liospóin agus easyJet cúig aerárthach ⁽²⁷⁾.

⁽²⁴⁾ I gcomhréir le cleachtas cinnteoireachta an Choimisiúin, meastar go soláthraíonn srianta slíotán aeriompróra ag aerfort agus srianta ar thuilleadh an aerfoirt beart ar chumas an aeriompróra dul san iomaíocht sa mhargadh aeriompair paisinéirí chuig an aerfort sin nó uaidh (féach e.g. aithris 209 de Chinneadh C(2021) 2488 final ón gCoimisiún an 5 Aibreán 2021 i gcás SA.59913, IO C 240, 18.6.2021, lch. 1; Aithris 178 de Chinneadh C(2020) 4372 final ón gCoimisiún an 25 Meitheamh 2020 i gcás SA.57153, IO C 397, 20.11.2020, lch. 1).

⁽²⁵⁾ Mar léiriú air sin, ní dhéantar ach laghdú beag ar líon na n-aerárthaí atá bunaithe in aerfort Liospóin i gcomparáid leis an staid a réamh-struchtúir. Le linn Shéasúir Samhraidh 2019 IATA, bhí aerárthach de thart ar [90-100] aerárthach ar an meán ag TAP Air Portugal bunaithe ag aerfort Liospóin agus aerárthaí [5-15] lonnaithe in aerfort Porto. I gcás Shéasúir IATA Samhraidh 2022, is éard a bheadh sa mheán séasúrach ná [90-100] aerárthaí atá bunaithe ag aerfort Liospóin agus [0-10] aerárthaí atá lonnaithe in aerfort Porto. Do na blianta 2023-2025, tá súil ag TAP Air Portugal go gcuirfear líon teoranta aerárthaí leis i gcomparáid le 2022. Tá an miondealú idir an flít atá bunaithe ag aerfort Liospóin agus an cabhlach atá bunaithe ag aerfort Porto mar thoradh ar leithdháileadh na n-aerárthaí bunaithe ar leithdháileadh blocuaireanta ar oibríochtaí Liospóin nó Porto. Tá gach aerárthach de TAP Air Portugal lonnaithe go foirmiúil in aerfort Liospóin, cé nach n-oibríonn gach eitilt go dtí an t-aerfort nó ón aerfort. Tá na hoibríochtaí Porto á n-acmhainní ag aerárthaí rothlaithe atá bunaithe ar Liospóin, lena n-áirítear iad a chur thar oíche. TAP Air Portugal nach leithdháileann sé aerárthaí ar aon aerfort eile ina n-oibríonn sí.

⁽²⁶⁾ Tiolacadh na Portaingéile an 16 Samhain 2021.

⁽²⁷⁾ Tiolacadh na Portaingéile an 8 Samhain 2021.

- (b) Ar an dara dul síos, mar gheall ar an téarnamh sách láidir in éileamh na bpaisinéirí, táthar ag súil go bhfillfidh aerfort Liospóin le linn na tréimhse athstruchtúraithe ar an leibhéal ard plódaithe [90-100]% a bhí bainte amach aige roimh phaindéim COVID-19 tar éis céim d'fhás tapa faoi bhrú TAP Air Portugal agus ar iompróirí ar chostas íseal. Mar thoradh air sin, le linn na tréimhse athstruchtúraithe ar fad, táthar ag súil go mbeidh na srianta ar thoilleadh ag aerfort Liospóin, atá nasctha go háirithe lena rúdbhealach aonair, ina mbacainn ar dhul isteach nó ar mhéadú d'iomaitheoirí TAP Air Portugal, agus nach gcomhlíonfar cuid den éileamh atá orthu rochtain a fháil ar sheirbhísí bonneagair aerfoirt ag aerfort Liospóin.

2.4.1.3. Laghdú ar chostais

- (33) Tapáil TAP Air Portugal ag brath ar na costais oibriúcháin a laghdú le linn an phlean athstruchtúraithe trí thrí luamhán.
- (34) Is é an chéad cheann athchaibidlíocht ar chonarthaí le soláthraithe agus léasóirí aerárthaí. Lena soláthraithe, chomhaontaigh TAP Air Portugal [...] tréimhse [...], mar a leagtar amach sa chonradh tosaigh, go [...], as a dtiocfaidh iarchur EUR [...] billiún de chaiteachas caipitil go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe. Ina theannta sin, fuair TAP Air Portugal coigilteas airgid EUR [...] milliún trí athchaibidlíocht le léasóirí agus EUR [...] milliún d'fháltais airgid ó aerárthaí a dhíol agus a lígean ar léas.
- (35) Is é an dara luamhán chun costas oibriúcháin a laghdú sraith beart chun costais tríú páirtí a laghdú. Ar an gcéad dul síos, tá súil ag TAP Air Portugal go gcoigleofar EUR [...] milliún i gcostais breosla thar thréimhse an phlean ghnó (a bhfuil EUR [...] milliún de i gceist in [...]) trí aerárthaí nua, níos tíosaí ar fhuinneamh, meaitseáil aerárthaigh níos fearr agus trí bhogearraí barrfheabhsaithe breosla a chur chun feidhme. Ar an dara dul síos, tá sé beartaithe ag pleananna TAP coigilteas EUR [...] milliún a bhaint amach in aghaidh na bliana faoi [...]. [...]. Ar an tríú dul síos, beartaítear leis an bplean athstruchtúraithe EUR [...] milliún de choigilteas bliantúil ar chostais a dhéanamh trí athchaibidlíocht chonarthaigh le soláthraithe seirbhísí áirithe, [...].
36. Is é an tríú luamhán is cúis leis an laghdú atá beartaithe ar chostais oibriúcháin TAP Air Portugal méid na gcostas saothair a laghdú, a bhfuil TAP Air Portugal ag súil leis go dtabharfaidh sé coigilteas EUR [...] milliún in aghaidh na bliana, agus é carnta go tuairim is EUR [...] billiún thar thréimhse an phlean athstruchtúraithe. Chun na coigiltí sin ar chostais a bhaint amach, tá na bearta seo a leanas déanta ag TAP Air Portugal:
- (a) Laghdú ar líon na mball foirne (i gcoibhéis lánaimseartha (FTE) faoi 1 200 in 2020 agus go luath in 2021, go príomha trí chonarthaí sealadacha saothair a athnuachan, agus laghdú breise ar líon na ndaoine 2 000 in 2021.
- (b) Ina theannta sin, bearta maidir le laghdú tuarastail, arduithe tuarastail uathoibríocha a chur ar fionraí, clásail na gcomhaontuithe cómhargála a chur ar fionraí chun táirgiúlacht a mhéadú agus costais saothair a laghdú go dtí 2024, ar bearta iad is infheidhme maidir le gach ball foirne trí na "Comhaontuithe Éigeandála" le ceardchumann, mar seo a leanas:
- i) laghdú idirdhisciplíneach 25 % don tuarastal seasta os cionn EUR 1 330 idir 2021 agus 2023 agus 20 % in 2024 (déantar an laghdú sin a mhéadú go dtí 50 % in 2021 agus é a laghdú de réir a chéile go dtí 35 % in 2024 i gcás píolótaí); Ghlac foirne cábáin agus meicneoirí aontas sonrach M&E le laghdú 15 % ar a n-uaireanta oibre in 2021, laghdú ag laghdú de réir a chéile go 5 % in 2023, ionas go bhféadfaí 750 FTE a mhaoiniú seachas a laghdú;
- ii) arduithe tuarastail uathoibríocha agus dul chun cinn uathoibríoch a chur ar fionraí, chomh maith le roinnt comhpháirteanna luach saothair; agus
- iii) laghdú ar líon na mball den fhoireann cábáin i ngach eitleán ionas go ndéanfar comhdhéanamh na bhfoirne cábáin a mhonarú go mion.
- (c) TAP Air Portugal fuair an tiomantas roinnt ceardchumann sna Comhaontuithe Éigeandála i dtreo na spriocanna costas saothair 2025. Bainfear na spriocanna sin amach trí chomhaontuithe cómhargála (CBManna) nua a shíniú nó, i gcás ina dteipfeadh ar an gcaibidlíocht, rud dheireadh a chur leis na CBAnna reatha agus trí rialacha oibre a dhíriú chuig dlí ginearálta an tsaothair, rud nach bhfuil chomh sriantach céanna leis na deimhnithe deimhniúcháin reatha ná na comhaontuithe deimhniúcháin atá ann faoi láthair. [...].

2.4.1.4. Ioncam a fheabhsú

- (37) Tá súil ag TAP Air Portugal go dtiocfaidh méadú ar a hioncam sa réimse [...] milliún in aghaidh na bliana i staid sheasta, i.e. nuair a bheidh an t-athstruchtúraithe curtha i gcrích, ach ní chuirtear san áireamh ach EUR [...] milliún (in aghaidh na bliana, i staid sheasta) sa phlean athstruchtúraithe. Tiocfaidh méaduithe ar ioncam den chuid is mó [...].

2.4.2. Forléargas ar chostais athstruchtúraithe agus ar fhoinsí maoinithe

38. De réir an phlean athstruchtúraithe, spreagfaidh cur chun feidhme na mbeart athstruchtúraithe glanchostais athstruchtúraithe nach gcumhdaítear le laghduithe ar chostais a bhaineann leis an bhfoireann oibriúcháin a bhfuiltear ag súil leo, nó le hioncain eile, a mheastar a bheith cothrom le EUR [...] billiún go dtí 2025. Go háirithe, tá formhór na gcostas athstruchtúraithe de EUR [...] billiún scríofa ar ghanncion cumhdaigh costais don tréimhse, ar gá iad a chumhdach le haghaidh oibríochtaí TAP SGPS gan riosca a bheith ann maidir le mainneachtain nó gan a bheith in ann a cheadúnas oibríochta a choimeád. Tá na costais eile athstruchtúraithe inchurtha i leith aiséoiachtaí fiachais suas le EUR [...] milliún, aerárthaí nua a fháil suas go dtí EUR [...] milliún, agus EUR [...] milliún slánaíochta saothair don fhoireann. Go bhfuil na costais athstruchtúraithe glan ar chabhair arna cur in iúl roimh an gcinneadh atá ann faoi láthair mar chúiteamh ar dhamáiste do TAP Air Portugal a fulaingtíodh de dheasca tarlú eisceachtúil a d'eascair as srianta poiblí ar aeriompar de bhun Airteagal 107(2)(b) CFAE, mar atá leagtha amach sna Cinntí ábhartha ón gCoimisiún ⁽²⁸⁾.
- (39) De réir na Portaingéile, mar gheall ar an staid airgeadais atá ag dul in olcas agus an tionchar tromchúiseach a bheadh ag ráig COVID-19 san earnáil agus sa gheilleagar, ní féidir le SGPS TAP [...] gan tacaíocht a fháil ón Stát faoi láthair. Mar sin féin, tá TAP Air Portugal urraithe ag [...] milliún [...], arna ráthú ag [...] % ag Poblacht na Portaingéile, agus tá an [...] % eile le comhthaobhú le TAP Air Portugal, [...]. Measann an Phortaingéil gur cheart go mbeadh rochtain ag TAP SGPS ar na margaí caipitil ó [...], d'fhonn cistí breise a thiomsú ó infheisteoirí príobháideacha, le cur chun feidhme na mbeart suntasach feabhsaithe cothromais.
- (40) A luaithe a bheidh an maoiniú [...] milliún EUR [...] milliún agus méadú an chaipitil i bhfeidhm, amhail ó [...] TAP Air Portugal gheobhadh an Phortaingéil maoiniú de EUR [...] milliún ar a laghad gan ráthaíocht phoiblí [...]. Leis an rochtain ar mhaoiniú an mhargaidh phríobháidigh, seachnaítear an gá le maolán leachtachta breise i bhfoirm cistiú iasachta faoi ráthaíocht Stáit suas le EUR [...] milliún a cuireadh san áireamh san fhógra tosaigh maidir le cúnamh athstruchtúraithe mar mhaolán teagmhasach.
- (41) Áirítear i gcistiú iomlán an Stáit arna athbhreithniú an 16 Samhain 2021, bearta cothromais nó cuasachothromais, atá le cur chun feidhme mar seo a leanas:
- (a) EUR 1.2 billiún d'iasacht tarrthála le tiontú go cothromas sa luach ainmniúil céanna móide ús fabhráithe de thart ar EUR [...] milliún in 2021;
- (b) EUR [...] milliún don chion [...] % d'iasacht EUR [...] milliún, atá ráthaithe ag an Stát ag [...] %, a thabharfar faoi dheireadh [...] agus le haisíoc i [...] trí instealladh cothromais ón Stát. Beidh ráta úis ag an iasacht i gcomhréir leis na téarmaí margaidh is infheidhme tráth an deonaithe [...], ach ní sháróidh sí an ráta tagartha atá leagtha amach de bhun na Teachtairachta maidir le Ráta Tagartha ón gCoimisiún ⁽²⁹⁾.
- (c) EUR [...] milliún instealladh díreach cothromais atá le cur i gcrích ag an Stát i [...].

⁽²⁸⁾ Cinntí ón gCoimisiún an 23 Aibreán 2021, i gcás SA.62304 (2021/N) – COVID na Portaingéile 19: Cúiteamh damáiste do TAP Air Portugal, (IO C 240, 18.6.2021, lch. 1), an 21 Nollaig 2021, i gcás SA.63402 (2021/N) – COVID-19 Cúiteamh TAP II –gan foilsíú– agus cás SA.100121 (2021/N) COVID-19 Cúiteamh Damáistí do TAP III. Is ionann na suimeanna a thugtar mar chúiteamh do TAP Air Portugal agus ioncam a laghdaíonn, amhail ioncam oibriúcháin, na costais gan íoc nach féidir a chumhdach le hioncam oibriúcháin atá ann cheana agus atá ann faoi láthair nó le ranníocaíochtaí dílse ó thairbhí na cabhrach um athstruchtúirí nó, mar shampla, ó iasachtóirí nó ó sholáthraithe.

⁽²⁹⁾ Teachtairacht ón gCoimisiún maidir le hathbhreithniú an mhodha chun na rátaí tagartha agus lascaire a shocrú (IO C 14, 19.1.2008, lch. 6).

- (42) Chuir an Phortaingéil in iúl go maíneodh sí na bearta go díreach ó bhuiséad an Stáit ⁽³⁰⁾, rud a éilíonn na gníomhartha cur chun feidhme is gá, lena n-áirítear formheas corparáideach ar mhodhnuithe ar scairchaipiteal agus ar chomhaontuithe iasachta agus ráthaíochta atá le tabhairt i gcrích.
- (43) Beidh tuairim is EUR [...] billiún i gceist le ranníocaíocht féin ó SGPS TAP agus a ranníocóirí éagsúla leis na costais athstruchtúraithe, arna leathadh thar an tréimhse ó 2020 go 2025, agus na bearta seo a leanas á gcomhtháthú:
- (a) slánaíochtaí athstruchtúraithe an lucht saothair a íoc – [...] – [...] EUR [...] milliún ([...] EUR [...] milliún [...]);
 - (b) ranníocaíochtaí tríú páirtí nó éifeachtúlacht costais EUR [...] milliún san iomlán, ar cuireadh EUR [...] milliún de sin chun feidhme cheana in 2021 agus EUR [...] milliún de sin ag eascairt as conarthaí leanúnacha, a chuimsíonn:
 - i) EUR [...] milliún a bhaineann le seirbhísí aerfoirt agus lónadóireacht agus eitiltí de bharr athchaibidlíochta conarthaí (i.e. iarrataí nua ar thogra) i ndáil le freastal ar iarstáisiúin, athchaibidlíocht ar sholáthraithe maidir le lónadóireacht in LIS, athchaibidlíocht ar Cheannach ar Bhord, athchaibidlíocht ar ghlanadh, ticéadú agus seirbhísí aerfoirt eile),
 - ii) EUR [...] milliún a bhaineann le Flít agus le faireachán agus meastóireacht, i.e. athchaibidlíocht i ndáil le trealamh, ábhair agus lacáistí a athchromadh ar cheannaitheoirí),
 - iii) EUR [...] milliún a bhaineann le seirbhísí corparáideacha agus le heastát réadach (i.e. athchaibidlíocht maidir le táillí páirceála agus meán, fógraíocht agus tacaíocht dlí, etc.),
 - iv) EUR [...] milliún a bhaineann le TF (i.e. athchaibidlíocht ar cheadúnais, ardáin chumarsáide, tacaíocht a bheith seachfhoinsithe, etc.), agus
 - v) EUR [...] milliún a bhaineann le cóiríocht don chriú agus le breosla (i.e. athchaibidlíocht ar iompar agus ar chóiríocht san iarstáisiún);
 - (c) léasanna ar aerárthaí nua ar fiú EUR [...] milliún ar a laghad iad atá geallta cheana féin, [...];
 - (d) ranníocaíochtaí eile atá nasctha le céimniú amach sócmhainní agus le hathchaibidlíocht le monaróirí trealamh bhunaidh, arb ionann iad agus thart ar EUR [...] milliún san iomlán, arna miondealú mar seo a leanas:
 - i) EUR [...] milliún, [...] EUR [...] milliún,
 - ii) EUR [...] milliún [...]
 - iii) EUR [...] milliún [...];
 - (e) maoiniú nua le haghaidh EUR [...] milliún arna chruinniú le nó arna shocrú ag [...], eadhon:
 - i) Iasacht EUR [...] milliún nach bhfuil ráthaithe ag an Stát agus arna comhthaobhú le TAP Air Portugal as an iasacht EUR [...] milliún, agus
 - ii) fiach nua le haghaidh EUR [...] milliún le rátáil ionstraime [...] EUR [...] milliún [...]; Tá an fiachas nua sin ag brath ar riachtanais leachtachta a d'fhéadfadh teacht chun cinn agus tagann sé in ionad na leachtachta teagmhasaí ar tugadh fógra ina leith ar dtús agus atá ráthaithe ag an Stát don mhéid EUR [...] milliún a mheastar a bheith deonaithe a thuilleadh mar chabhair um athstruchtúrú ⁽³¹⁾;
 - (f) íocaíocht teagmhas a bhaineann le dífheistiú na fochuideachta [...] EUR [...] milliún ([...] % [...], [...] % [...]) % [...], [...] ⁽³²⁾;
 - (g) aisíoc EUR [...] milliún gan íoc de mhéid ainmniúil gan íoc de dhá eisiúint bannaí (aithris (23)) agus iasachtaí sindeacáite de thoradh tarscaoiltí cúnant ar na bannaí agus na hiasachtaí faoi seach a chur siar; Rinne creidiúnaithe atá ann cheana a gceart aisíocaíocht chuí ón tairbhí a tharscaoileadh ([...] EUR [...] milliún, [...] EUR [...] milliún [...] milliún EUR [...] milliún); [...].
- (44) Sna haighneachtaí uathí an 10 Meitheamh agus an 16 Samhain 2021, tugann an Phortaingéil dá haire go bhfuil na bearta ranníocaíochta sin uile á gcur chun feidhme nó ar imeall an chur chun feidhme. Tá siad bunaithe ar ghealltanais cheangailteacha a comhaontaíodh leis na páirtithe faoi seach cheana féin, gealltanais a cuireadh chun feidhme le treoracha inmheánacha atá le forghníomhú. Maidir leis na bearta um athstruchtúrú saothair, tá an coigilteas costais bunaithe ar chomhaontuithe éigeandála a tugadh i gcrích idir TAP Air, an Phortaingéil, agus ceardchumainn na bhfostaithe, tar éis na comhaontuithe cómhargála a bhí i bhfeidhm roimhe sin a chur ar fionraí.

⁽³⁰⁾ Dlíthe buiséid an Stáit a formheasadh le linn bhlianta an phlean athstruchtúraithe. I gcás na bliana 2021, féach Airteagal 166 de Dhlí uimh. 75-B/2020, an 31 Nollaig 2020 lena bhformheastar Buiséad an Stáit do 2021.

⁽³¹⁾ [...].

⁽³²⁾ [...].

- (45) Maidir le comhroinnt ualaigh, cuireann an Phortaingéil isteach go bhfuil scairchaipiteal iomlán EUR [...] milliún ag TAP SGPS, [...]. Lena áirithiú go roinnfidh scairshealbhóirí an tairbhí an t-ualach mar is cuí, laghdófar méid iomlán an scairchaipitil go dtí [...] sna cuntais a leagtar amach in SGPS TAP. Roimh an laghdú sin, [...] chun críocha ionsú an chaillteanais. Ba cheart a thabhairt faoi deara go [...]. Tar éis an laghdaithe caipitil agus ionsú caillteanais dá dtagraítear thuas, déanfaidh Stát na Portaingéile, trí DGTF, méadú caipitil de thuairim is EUR [...] milliún a shuibscríobh in TAP SGPS, a bheidh ina scairshealbhóir aonair de TAP SGPS. Ina theannta sin, beidh TAP Air Portugal ina tairbhí cabhrach díri trí laghdú caipitil chun críocha caillteanais a ionsú agus instealladh cothromais ina dhiaidh sin. Ní dhéanfar an beart garchabhrach chun comhshó go cothromas na hiasachta tarrthála atá ann cheana de EUR 1.2 billiún a chur i gcrích go dtí go n-ionsúfar caillteanais agus go mbeidh laghdú caipitil tagtha air.
- (46) I bhfógra an 10 Meitheamh 2021, mar a tugadh cothrom le dáta an 16 Samhain 2021, aithníonn an Phortaingéil gur lú méid na ranníocaíochta féin ná 50 % de na costais athstruchtúrúcháin mheasta. Maidir leis sin, cuireann an Phortaingéil i bhfios go láidir gurb é [...] an tairbhí, sna cúinsí atá ann faoi láthair, agus ionchas neamhchinnte thionscal an aeriompair ag cur isteach go mór ar éifeachtaí díreacha agus indíreacha na ráige COVID-19. Cuireann an Phortaingéil an méid sin in iúl [...]. Mar sin féin, dúnadh na margai maoinithe fiachais d'aerlínte den chuid is mó tar éis do phaindéim COVID-19 le hinstiitúidí airgeadais, tríd is tríd, a dteorainneacha creidmheasa a laghdú go suntasach d'earnáil na n-aerlínte.
- (47) Leagann an Phortaingéil béim ar raon feidhme na mbeart coigilte costas atá ar gheallsealbhóirí an tairbhí agus coimeádann sí gurb ionann bearta den sórt sin agus foinsí iarbhir iarbhir iarbhir a rannchuidíonn leis an bplean athstruchtúraithe, ós rud é go bhfuil siad éifeachtach agus marthanach. Mar chonclúid, de réir na Portaingéile, is suntasach é leibhéal na ranníocaíochta féin, ós rud é go bhfreagraíonn sé don leibhéal uasta ar féidir leis an tairbhí a ghabháil de láimh sna cúinsí ar leith a bhaineann le paindéim COVID-19.

2.4.3. Riachtanais sócmhainneachta agus leachtachta: Filleadh ionchasach ar inmharthanacht

48. Sholáthair an Phortaingéil réamh-mheastacháin airgeadais i gcás bonnlíne an phlean athstruchtúraithe, mar a fógraíodh é an 10 Meitheamh 2021 agus a modhnaíodh an 16 Samhain 2021, a thagraíonn do chroíghníomhaíochtaí eitlíochta TAP Air Portugal (lena n-áireofar Portugalia), mar a thuairiscítear i Roinn 2.4.1.1. Beartaítear leis na réamh-mheastacháin sin [...]. Ag deireadh an phlean athstruchtúraithe in 2025, tá súil ag TAP Air Portugal toradh [...] % ar chothromas (ROE) agus toradh ar chaipiteal a úsáideadh (ROCE) de [...] % a fháil.
49. Maidir le réamh-mheastacháin leachtachta, tá TAP Air Portugal ag súil go mbeidh [...]. Beartaítear sna réamh-mheastacháin airgeadais freisin an cothromas do shócmhainní agus do ghlanfhiachas i gcóimheasa cothromais [...] agus leibhéal [...] % agus [...] faoi seach a bhaint amach in 2025. Ar deireadh, tiocfaidh laghdú de réir a chéile ar réamh-mheastacháin an ghlanfhiachais le EBITDA ó [...] in 2022 go [...] in 2025.

Tábla 1

Réamh-mheastacháin airgeadais an phlean athstruchtúraithe mar a cuireadh in iúl é an 10 Meitheamh 2021 (cás bunlíne)

EUR milliún	Tréimhse athstruchtúraithe					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ioncaim	1 060	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	965	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glanioncam	1 230	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Glanfhiachas	4 110	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sreabhadh airgid oibríochtúil	244	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cothromas	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Foinse: Faisnéis faoin gcuideachta. Is é atá i gceist leis na sonraí uile ná TAP Air Portugal (lena n-áirítear Portugalia)

50. Tá filleadh TAP Air Portugal ar an inmharthanacht ag brath ar laghdú costais nuair a fhilleann sí ar na costais, agus réamh-mheastacháin ioncaim ag teacht le téarnamh na haerthráchta. Eascraíonn laghduithe ar chostais as na bearta athstruchtúraithe a ndéantar cur síos orthu i ranna 2.4.1.1-2.4.1.3, trína bhfuil súil ag TAP Air Portugal CASK a laghdú ó EUR cent [...] in 2019 go EUR cent [...] in 2025. Is as na bearta athstruchtúraithe a dhéanann difear do na hítimí is mó costas a bhaineann le TAP Air Portugal in 2019, eadhon breosla (EUR cent [...] in 2019) agus saothar (EUR cent [...] in 2019) is bunús don EUR cent sin [...] den CASK sin. Maidir le breosla, tá TAP Air Portugal ag súil le coigilt de EUR cent [...] in aghaidh an ASK, ag glacadh leis go mbeidh ráta malairte agus praghas breosla ag teacht leis an ionchas margaidh atá ann faoi láthair a aisghabhadh ó Bloomberg, ó fháil aerárthaí atá níos éifeachtúla ó thaobh breosla de, ó mheaitseáil aerárthaí níos fearr agus ó chur i bhfeidhm bogearraí barrfheabhsaithe breosla (roinn 2.4.1.3 maidir le saothar, tá TAP Air Portugal ag súil le bearta laghdaithe FTE agus athchaibidlíocht conartha le fostaithe (alt 2.4.1.3 chun coigilteas de EUR cent [...] in aghaidh an ASK a sholáthar.
51. Maidir le réamh-mheastacháin ioncaim, is as aerthrácht paisinéirí a thagann an chuid is mó díobh, agus is ionann ioncam cothabhála, lasta agus poist agus thart ar [...] % den ioncam iomlán in 2025. Chun ioncam ó aerthrácht paisinéirí a mheas, glacann TAP Air Portugal treocht téarnaimh i gcomhréir le réamhaisnéisí bonnlíne IATA (Deireadh Fómhair 2020) ⁽³³⁾, ach leibhéil aerthráchta níos ísle in aghaidh na bliana. Mar shampla, cé go bhfuil ag súil go dtiocfaidh méadú ar aerthrácht ó 49 % in 2021 go 109 % in 2025, i gcoibhneas le líon na bpaisinéirí a eitil in 2019, glacann TAP leis go [...] % in 2021 agus [...] % in 2025. Ina theannta sin, glacann TAP Air Portugal le táirgeacht EUR cent [...] agus le fachtóir ualaigh de [...] % in 2025, atá níos ísle (EUR cent [...]) agus níos airde ([...])% faoi seach ná a luach in 2019. Ar deireadh, déanann TAP Air Portugal méadú ar an ioncam a eascraíonn as na bearta a bhaineann le lastas agus gníomhaíochtaí coimhdeacha a ndéantar cur síos orthu i roinn 2.4.1.4. Ar an iomlán, agus foinsí uile ioncaim á gcur san áireamh, tá TAP Air Portugal ag súil go laghdóidh ioncam in aghaidh an CASK ó EUR cent [...] in 2019 go dtí EUR cent [...] in 2025.
52. Sa phlean athstruchtúraithe mar a fógraíodh é an 10 Meitheamh 2021, rinneadh foráil maidir le cás díobhálach bunaithe ar éabhlóid éadóchasach trí pharaiméadar: Costas breosla, éileamh agus toradh. Agus éagsúlachtaí diúltacha sna paraiméadair sa chás díobhálach, sreabhadh airgid oibríochtúil TAP Air Portugal agus EBIT [...], ní athraíonn an toimhde éadóchasach ach méid na dtorthaí. Sa chás is díobhálaí amháin, ag glacadh leis go mbeidh éabhlóid dhiúltach ar na trí pharaiméadar lena mbaineann, [...].
53. Ar deireadh, thug an Phortaingéil nuashonrú ar réamh-mheastacháin airgeadais an phlean athstruchtúraithe ar tugadh fógra ina leith an 9 Samhain 2021. Leis an nuashonrú sin, cuirtear san áireamh na forbairtí is déanaí sa mhargadh eitlíochta i dtaca leis na réamh-mheastacháin ar tugadh fógra ina leith, go háirithe an feabhas ar ionchais aisghabhála tráchta ⁽³⁴⁾ agus an méadú ar phraghsanna scairdbhreoslaí, agus glactar leis go dtiocfaidh méadú [...] % ar chostais tráchta chun an dinimic boillsithe a bhí ann le déanaí a léiriú. Tagann méadú ar an ioncam agus ar chostais de bharr na dtoimhdí athbhreithnithe sin, i gcomparáid leis na réamh-mheastacháin ar tugadh fógra fúthu. Ar an iomlán, tá EBIT [...], ach sroicheann [...], eadhon EUR [...] milliún in ionad EUR [...] milliún sna réamh-mheastacháin ar tugadh fógra ina leith. Ar an gcaoi chéanna, éiríonn leis an nglanioncam deimhneach [...] ([...] EUR [...] milliún), [...] EUR [...] milliún. In [...], bheadh an ROCE [...], agus bheadh an ROE [...] % [...] %.

2.5. Réamhthorthaí sa chinneadh tosaigh

- (54) Bunaithe ar an bhfaisnéis a sholáthair an Phortaingéil san fhógra an 10 Meitheamh 2021, sa chinneadh tosaigh, cháiligh an Coimisiún an tacaíocht Stáit ar tugadh fógra ina leith do TAP SGPS mar stáitchabhair dhleathach faoi Airteagal 107(1) agus Airteagal 108(3) CFAE. Rinne sé measúnú ar chomhoiriúnacht na cabhrach sin leis an margadh inmheánach faoi na Treoirínte T&R agus, tar éis dó a fháil amach go raibh roinnt coinníollacha comhoiriúnachta a leagadh síos sna treoirínte seo, *prima facie*, chinn sé nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a oscailt.
- (55) Sa chinneadh tosaigh, tháinig an Coimisiún ar an gconclúid roimh ré go raibh TAP SGPS, a ainmníodh mar thairbhí na cabhrach, i dteideal cabhair a athstruchtúrú, go háirithe mar gheall ar an gcothromas diúltach carntha a d'fhás ó EUR [...] milliún ag deireadh 2019 go EUR [...] billiún in 2020. Chinn an Coimisiún freisin go raibh an chabhair um athstruchtúrú riachtanach chun an plean athstruchtúraithe a chur i gcrích go rathúil agus go raibh an fhoirm iomchuí chun aghaidh a thabhairt ar na fadhbanna leachtachta agus sócmhainneachta a tháinig chun cinn.

⁽³³⁾ Éileamh a dhéanamh ar shonraí téarnaimh le haghaidh trácht intíre san Eoraip agus go Meiriceá Thuaidh & Theas, Fo-Shaharách agus an Afraic Thuaidh. Foinse: IATA/Eacnamaíocht Phort Láirge – Tuarascáil Dhomhanda Réamhaisnéise do Phaisinéirí Aeir, Deireadh Fómhair 2020

⁽³⁴⁾ De réir 2019 meáchan paisinéirí TAP, ní mór sonraí athshlánaithe a éileamh le haghaidh trácht intíre sa Phortaingéil, sa Phortaingéil chuig an Eoraip agus sa Phortaingéil go Meiriceá Thuaidh agus Theas agus san Afraic, de réir 2019 meáchan paisinéirí TAP. Foinse: IATA/Eacnamaíocht Bhéal Easa – Tuarascáil Dhomhanda Réamhaisnéise do Phaisinéirí Aeir, Deireadh Fómhair 2021.

- (56) Chinn an Coimisiún, bunaithe ar thoirimhdí stuama, gur lean an measúnú ar bhrabúis agus torthaí ionchais ar chothromas timpeall [...]%, [...]%, faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúraithe, d'argóint na Portaingéile go n-áiritheofaí inmharthanacht fhadéarmach an tairbhí leis an bplean athstruchtúraithe agus go mbeadh sé láidir i gcónaí i gcás díobhálach freisin. Gan idirghabháil an Stáit, dhéanadh an tairbhí agus, mar thoradh air sin, TAP Air Portugal, an margadh a fhágáil ar ndóigh, rud a chruthódh cruatan sóisialta, éifeachtaí iarmharta diúltacha do gheilleagar iomlán na Portaingéile – atá ag brath go mór ar earnáil na turasoíreachta – agus cur isteach ar sheirbhís thábhachtach atá deacair a mhacasamhlú.
- (57) Chuir an Coimisiún amhras in iúl ansin, i dtosach maidir le comhréireacht na cabhrach ⁽³⁵⁾, agus thug sé dá aire gur laghduithe ar chostais a tháinig an chuid is mó d'fhoinsí na ranníocaíochta féin, i.e. gan ach costais a sheachaint gan aon chistiú nua a fháil ó infheisteoir margaidh nó ó iasachtóir, seachas conarthaí nua le haghaidh léasanna aerárthaí a thiofadh i dtír in 2021. Thug an Coimisiún dá aire nach gcomhfhreagródh an ranníocaíocht féin, ar a mhéid, ach do [...]%, de na costais athstruchtúraithe, agus ní raibh sé soiléir an raibh laghduithe ar chostais saothair, arb ionann iad agus níos mó ná [...]%, den ranníocaíocht féin, inghlactha. Maidir le ceanglais maidir le comhroinnt ualaigh, thug an Coimisiún dá aire nár tugadh aon údar leis an bhfáth nach bhféadfaí, mar phrionsabal, aon laghdú páirteach ar fhiachas arna iompar ag sealbhóirí bhannaí TAP SGPS a bhaint amach.
- (58) Ar an dara dul síos, chuir an Coimisiún amhras in iúl maidir leis na bearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta ⁽³⁶⁾. Thug an Coimisiún an méid seo a leanas faoi deara go háirithe: (i) bhí sé amhrasach dá bhféadfaí a mheas go bhféadfaí aghaidh a thabhairt ar na difheistiú sócmhainní áirithe a bhaineann le gníomhaíochtaí caillteanas a dhéanamh ar an saobhadh iomaíochta arna chruthú leis an gcabhair, agus an leor na díspregthaí beartaithe chun aghaidh a thabhairt ar an saobhadh sin, (ii) dar le húdaráis na Portaingéile nach raibh sé ró-luath agus nach raibh gá leis na slíotáin a thuar go ró-luath agus nár tugadh bunús d'aon anailís chainníochtúil a léiríonn nach gcuirfeadh na díspregthacha a bheartaítear filleadh ar an bplean um athstruchtúrú iomarcach, i bhfianaise na hacmhainne a bhí ag an aerfort go mór, gan bhunús le haghaidh na hacmhainne a bhí ag an aerfort ar feadh tréimhse níos ísle.
- (59) Ar deireadh, thug an Coimisiún dá aire go raibh an plean níos faide ná cúig bliana, cé gur léiríodh neamhchinnteachtaí sna réamh-mheastacháin maidir le héabhlóid an éilimh faoi dheireadh 2025 i gcásanna an-anáis, a bhféadfadh tuilleadh cabhrach a bheith ag teastáil ina leith ⁽³⁷⁾.

3. BARÚLACHA NA PORTAINGÉILE

- (60) Thíolaic an Phortaingéil a barúlacha maidir leis an gcinneadh tosaigh ar an 19 Lúnasa 2021.
- (61) Mar fhocal tosaigh, meabhraíonn an Phortaingéil an stop gan fasach agus ginearálta a tháinig as paindéim COVID-19 agus iarmhairtí millteacha agus neamhshiméadracha a bhí ann d'aeriompróirí. Cuireann an Phortaingéil in iúl go raibh brabús á dhéanamh ar bhonn aonair ag TAP Air Portugal sular bhris an ráig amach agus chuir sí in iúl go raibh comharthaí soiléire ann maidir le cobhsaíocht airgeadais. Ar deireadh, tugann an Phortaingéil faoi deara gur chuir an phaindéim an t-athbhreithniú ar Threoirlínte R&R, a bhfuil sé beartaithe iad a chur i bhfeidhm go dtí an 31 Nollaig 2020, curtha ar athló. Cé nach bhfuil na Treoirlínte R&R ceaptha do chúinsí eisceachtúla amhail paindéim COVID-19, fágann siad an deis chun a rialacha a chur i bhfeidhm ar bhealach níos solúbtha, go háirithe i gcás a meastar go bhfuil sé sách ard agus leordhóthanach. De réir na Portaingéile, tá údar le cur chuige níos solúbtha i gcomparáid le gnáthfhasach tarrthála agus athstruchtúrúcháin sa tionscal de bharr na n-imthosca agus na ndúshlán uathúil a bhaineann le COVID-19 agus lena thionchar ar shamhail ghnó TAP. I gcomhthéacs phaindéim COVID-19 nach bhfacthas a leithéid riamh, iarrtar go ndéanfaí na rialacha agus na prionsabail tarrthála agus athstruchtúraithe a fhorfheidhmiú ar bhealach solúbtha.

3.1. Réamh-mheastacháin airgeadais agus filleadh ar an inmharthanacht

- (62) Cuireann an Phortaingéil i bhfios go láidir go bhfuil na réamh-mheastacháin sa phlean um athstruchtúrú bunaithe ar thoirimhdí iontaofa coimeádacha. Cuireann an Phortaingéil i bhfios go láidir, cé go sáróidh na réamh-mheastacháin maidir le leibhéil IATA 2019 cheana féin faoi 2024, nach mbeidh leibhéil 2019 ag téarnamh i gcás bonnlíne an phlean go dtí [...]. Ar an gcaoi chéanna, pointe níos ísle in 2021 vs a thuarann paisinéirí is ea conair ioncain TAP Air Portugal, e.g. is ionann ioncam paisinéirí in 2021 agus [...] % de leibhéil 2019 vs [...] % do líon na bpaisinéirí.

⁽³⁵⁾ Féach aithrisí 83 go 88 den chinneadh tosaigh.

⁽³⁶⁾ Féach aithrisí 97 go 100 den chinneadh tosaigh.

⁽³⁷⁾ Féach aithris 74 agus aithris 75 den chinneadh tosaigh.

- (63) Cuireann an Phortaingéil i bhfios go láidir imscaradh acmhainne luaile TAP Air Portugal. An chuideachta a bhí in ann a ath-imscaradh a chumas chun díriú pócaí éileamh, cúiteamh ar thaisteal chuig/ón mBrasaíl le téarnamh níos láidre i sreabhadh na hAfraice. Rinneadh tomhas níos lú a chur in ionad aerárthaí níos mó freisin nuair a bhí fachtóirí lóid ísle i ndán dóibh agus rinneadh aerárthaí paisinéirí a athchumrú chun lasta a iompar etc. Ba é an toradh a bhí ar imscaradh acmhainne luaile agus oibríochtaí solúbtha mar aon le beartais rialaithe costas dochta go raibh sruthán airgid níos ísle ann ná mar a bhíothas ag súil leis sa phlean athstruchtúraithe, in ainneoin go raibh an t-éileamh a bhí ag éirí níos measa (e.g. bhí EBIT TAP Air Portugal sa chéad leath de 2021 níos fearr ná mar a tuaradh sa phlean).
- (64) Tugann an Phortaingéil faoi deara gur ghlac TAP Air Portugal an bealach ioncaim in aghaidh an chiliméadair a bhí ar fáil (RASK) faoi bhun na leibhéal stairiúil (EUR cent [...] faoi 2025 vs suas le EUR cent [...] in 2018) agus an méid a bhí sí in ann a bhaint amach faoi láthair (lena gcúitítear líon níos lú paisinéirí i gcomparáid leis an athstruchtúrú ar líon na bpaisinéirí vs. an plean). Tugann an Phortaingéil dá haire freisin nár cuireadh san áireamh sa phlean athstruchtúraithe suas le EUR [...] milliún in ioncaim bhreise a tháinig as feabhsuithe ar phróisis/modheolaíochtaí, as uasghrádú ar phríomhchórais/uirlisí agus as tionscnaimh bhreise chun costais a laghdú (e.g. i léasanna cabhlaigh, in iarchur agus i mbabhtai caibidlíochta amach anseo tar éis iad a fhormheas) a sainaitníodh tar éis an fhógra.
- (65) Maidir le fad na tréimhse athstruchtúraithe, maíonn an Phortaingéil gur cuireadh cuid mhór de na bearta atá sa phlean athstruchtúraithe chun feidhme cheana amháil ó 2020, cé nach ndéanfar an chabhair um athstruchtúrú ach sa ráithe dheireanach de 2021. Dá bhrí sin, beidh fad na hidirghabhála Stáit, atá rithabhachtach chun go bhfillfidh TAP Air Portugal ar an inmharthanacht [...], níos lú ná 5 bliana dá bhrí sin.

3.2. Comhréireacht agus teorannú na Státchabhrach a mhéid is féidir

- (66) Agus í ag tiolacadh an 16 Samhain 2021, tugann an Phortaingéil dá haire foinsí nua ranníocaíochta féin, ní áitíonn sí a thuilleadh go mbeadh cáilíocht na laghduithe ar chostais saothair mar fhoinsé dá ranníocaíocht féin, cuireann sí miondealú nua ar na costais athstruchtúraithe agus barúlacha maidir le bearta comhroinnte ualaigh i láthair.

3.2.1. Foinsí nua ranníocaíochta dílse

- (67) Shainaithin an Phortaingéil na foinsí nua breise seo a leanas dá rannchuidiú féin:
- (a) Tacaíocht ó sholáthraithe fiachais atá ann cheana: Tugann an Phortaingéil dá haire gur éirigh le TAP Air Portugal tacaíocht a fháil ó sholáthraithe fiachais atá ann cheana. Mar gheall ar phaindéim COVID-19 agus mar gheall ar an meath a tháinig ar EBITDAR dá bharr, tá TAP Air Portugal [...]. D'éirigh leis an gcuideachta, áfach, tarscaoilt a fháil, rud a sheachnaíonn an trucear roghanna maidir le díol agus aisiocaíochtaí luatha. De réir na Phortaingéile, is cineál comhroinnte ualaigh agus ranníocaíocht féin iad na tarscaoiltí sin ó [...] (aithris (43)g)).
- (b) Maoiniú nua d'infheisteoirí agus do mhargaí: Tugann an Phortaingéil dá haire go bhfuil infheisteoirí ionchasacha nua, a bhfuil leas acu i bhfáil geall sa todhchaí, tar éis dul i ngleic le TAP Air Portugal agus gur chaibidligh siad maoiniú nua (aithris (43)e));
- (c) Maoiniú breise aerárthaí: Cuireann an Phortaingéil fianaise i láthair a léiríonn gealltanais nua maidir le léasanna aerárthaí a chistiú, lena n-ardaítear leibhéal an mhaoinithe sin ó EUR [...] milliún go dtí EUR [...] milliún (aithris (43)c)).

3.2.2. Laghduithe ar chostais saothair

- (68) Maidir leis an laghdú ar chostais saothair ar tharraing an Coimisiún amhras fúthu, thíolaic an Phortaingéil go bunúsach go gcuidíonn sí le cabhair a íoslaghdú agus gurb ionann iad agus ranníocaíochtaí éifeachtacha, marthanacha agus do-iniompaithe ó chreidiúnaithe an tairbhí. Áitíonn an Phortaingéil gur creidiúnaithe faoi phribhléid i ndáil le fostóirí iad oibríthe, faoi dhá na Phortaingéile, toisc go ndéantar éilimh oibríthe a leachtú sa chéad áit thar aon éilimh eile ráthaithe nó faoi phribhléid. Dá bhrí sin, áirítear na creidmheasanna sin ar na laghduithe ar chostais saothair atá beartaithe mar ranníocaíocht féin, i méid iomlán EUR [...] milliún. Ar deireadh, tugann an Phortaingéil faoi deara gur bhain TAP Air Portugal laghduithe costais den sórt sin amach trí chaibidlíocht agus chuir sí ceangal ar oibríthe cuid dá n-éilimh amach anseo a ligean uathu. Is ionann iad, dá bhrí sin, agus díscríobh fiachais nó laghduithe eile ar chostais chonartha ó chomhpháirtithe (e.g. soláthróirí/lúirí aerárthaí) ó thaobh a rannpháirtíochta san iarracht, chomh maith le comhartha muiníne as inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí.

- (69) Cé gur aithin an Phortaingéil gur cheart go mbeadh an ranníocaíocht féin inchomparáide de ghnáth leis an gcabhair a dheonaítear i dtéarmaí iarmhairtí ar shócmhainneacht nó ar shuíomh leachtachta an tairbhí agus nach bearta feabhsaithe cothromais iad laghdúithe costais, féadfár fós glacadh le ranníocaíocht nach mbeidh inchomórtais leis an gcabhair a thugtar, i bhfianaise imthosca eisceachtúla. I ndeireadh na dála, nuair a thíolaic an Phortaingéil an 16 Samhain 2021, níor áiríodh laghdúithe ar chostais saothair a thuilleadh i measc fhoinsí ranníocaíocht an tairbhí féin i leith na gcostas athstruchtúrúcháin.

3.2.3. Miondealú agus foinsí airgeadais na gcostas athstruchtúrúcháin

- (70) An 16 Samhain 2021, thíolaic an Phortaingéil miondealú ar chostais athstruchtúrúcháin agus ar ríomh agus cóimheas na ranníocaíochta féin, agus na foinsí nua ranníocaíochta á gcur san áireamh, rud a léirítear mar seo a leanas.

Tábla 2

Miondealú agus foinsí airgeadais na gcostas athstruchtúrúcháin (EUR milliún slánaithe)

Costais athstruchtúrúcháin		Foinsí airgeadais	EUR MILLIÚN	%
		Ranníocaíocht dhílis		
Aerárthach nua a fháil	[...]	Slánaíochtaí saothair	[...]	[...]%
Aisíocaíocht fiachais	[...]	Conarthaí athchaibidlíthe tríú páirtithe	[...]	[...]%
[...]	[...]	Aerárthaí nua a léasú	[...]	[...]%
Saothar (Slánaíochtaí)	[...]	Ranníocaíochtaí eile	[...]	[...]%
Caillteanais oibriúcháin	[...]	Cúnant an Bhanna agus an fhiachais bhainc (luach margaidh)	[...]	[...]%
		Leachtacht shealadach ([...] % gan ráthaíocht)	[...]	[...]%
		Fiachas nua bainc	[...]	[...]%
		Teagmhais M&E An Bhraí	[...]	[...]%
		Státchabhair		
		Instealladh cothromais	[...]	[...]%
		Leachtacht shealadach ([...] % ráthaíocht)	[...]	[...]%
		Suim na ranníocaíochta dílse	[...]	[...]%
		Cabhair um athstruchtúrú méid	[...]	[...]%
		CISTIÚ IOMLÁN	[...]	

- (71) Tugann an Phortaingéil faoi deara gur glacadh cheana féin le ranníocaíochtaí faoi bhun 50 % de na costais athstruchtúrúcháin i gcásanna eile athstruchtúrúcháin cabhrach in earnáil na heitlíochta ⁽³⁸⁾ agus go gcáilíonn paidéim COVID-19 mar imthosca eisceachtúla, mar a aithnítear i gCreat Sealadach COVID-19 ⁽³⁹⁾ ("Creat Sealadach"). Dá thoradh sin, cuireann an Phortaingéil isteach go bhfuil leibhéal athbhreithnithe na ranníocaíochta féin suntasach i gcomhthéacs ar leith na héiginnteachta a bhíonn ag earnáil na heitlíochta mar gheall ar phaindéim COVID-19.

⁽³⁸⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 9 Iúil 2014 i gcás SA.34191 – Cabhair líomhnaithe don Aer Bhailt (IO L 183, 10.7.2015 lch. 1); agus Cinntí ón gCoimisiún an 27 Meitheamh 2012 i gcás SA.33015 – Air Malta (IO L 301, 30.10.2012, lch. 29).

⁽³⁹⁾ Teachtaireacht ón gCoimisiún "Creat Sealadach um Bearta Státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar sa ráig reatha COVID-19" (C/2020/1863, IO C 911, 20.3.2020, lch. 1), arna leasú go deireanach le Teachtaireacht C(ón Séú Leasú ón gCoimisiún ar an gCreat Sealadach um bhearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar sa ráig reatha COVID-19 agus leasú ar an larscríbhinn a ghabhann leis an Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig na Ballstáit maidir leis an Séú Leasú ar an gCreat Sealadach um bhearta státchabhrach chun tacú leis an ngeilleagar sa ráig reatha COVID-19 agus leasú ar an larscríbhinn a ghabhann leis an Teachtaireacht ón gCoimisiún chuig na Ballstáit maidir le cur i bhfeidhm Airteagal 107 agus Airteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh 473/2021 maidir le creidiúnú gearr).

3.2.4. *Comhroinnt dualgas*

- (72) Athdhearbhaíonn an Phortaingéil go n-áiritheofar comhroinnt ualaigh ar leibhéal scairshealbhóirí TAP SGPS. Cuireadh na caillteanais ó SGPS TAP san áireamh ina n-iomláine i gcuntais chomhdhlúite 2020 agus freagraíonn siad do mhéid iomlán de chothromas diúltach EUR [...] milliún. Tar éis an plean athstruchtúraithe a bheith formheasta, laghdófar an méid iomlán de EUR [...] milliún [...] go dtí [...] i gcuntais TAP SGPS. Roimh sin, [...] chun críocha ionsúcháin caillteanais.
- (73) Míníonn an Phortaingéil freisin go mbeidh ar TAP SGPS, mar a bheartaítear sa phlean athstruchtúraithe, filleadh ar na margat iasachtaithe a luaite is féidir. Beidh tionchar diúltach ag an tionchar a bheidh ag forchur caillteanas ar chreidiúnaithe ar aon iarracht amach anseo de chuid an SGPS TAP cistí a thiomsú ón earnáil phríobháideach fiú ar bhonn urraithe. Measfaidh rannpháirtithe sa mhargadh creidmheasa go bhfuil sé ina chás mainneachtana *de facto*, rud a spreagfaidh íosghrádú láithreach chuig an gcatagóir is measa creidmheasa ag gníomhaireachtaí rátála. D'fhágfaidh sé sin, ar a seal, go staonfadh bainc ó dhéileáil leis an gcuideachta amach anseo. Ar deireadh, tugann an Phortaingéil dá haire gur cheart tarscaoileadh ceart áirithe soláthraithe fiachais faoi na comhaontuithe iasachta nó astaíochtaí fiachais ábhartha (aithris (43)g)) a mheas mar chineál comhroinnte ualaigh faoi na Treoirlínte R&R.

3.3. **Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú**

- (74) Maidir le difheistiú sócmhainní, laghdú cumais nó láithreach an mhargaidh, sa phlean athstruchtúrúcháin, mar a fógraíodh an 10 Meitheamh 2021, chuir an Phortaingéil díol na ngeallta atá i seilbh TAP SGPS i ngnó nach bhfuil lárnach, i.e. Groundforce, M&E Brasil agus Cateringpor. Maidir le haistriú féideartha sliotán, áfach, chuir an Phortaingéil in iúl i dtús báire go mbeadh sé róluath i gcás TAP Air Portugal, i gcás aerfort Liospóin, gealltanais a thabhairt sliotáin a dheonú ag aerfort Liospóin agus is dócha nach mbeadh gá leis chun iomaíocht éifeachtach a áirithiú, lena mbeadh baol ann nascacht agus samhail mhoil na cuideachta sin a chur i mbaol agus go bhféadfadh sé go gcuirfí inmharthanacht na cuideachta sin i mbaol. Rinne an Phortaingéil argóint, soiléiriú nó leathnú breise le linn an nós imeachta imscrúdaithe fhoirmiúil ar na bearta arb é is aidhm dóibh an saobhadh iomaíochta a theorannú, ionas go mbeidh na bearta a mholtar ina bhfoirm dheiridh mar seo a leanas.

3.3.1. *Gabháltais i ngníomhaíochtaí atá comhtháite go hingearach le haeriompar a dhífheistiú*

75. Cuireann an Phortaingéil isteach go raibh brabús ag baint le Groundforce in 2019, le glanioncam EUR [...] milliún agus EUR [...] milliún d'ioncam in 2019, ach bhí géarchéim COVID-19 buailte go mór leis. Chaill Groundforce EUR [...] milliún d'ioncam in 2020 i gcomparáid le 2019 agus, [...]. De bharr na ndeacrachtaí sin, chuaigh Groundforce isteach i nós imeachta um dhócmhainneacht rialaithe, as a dtiocfaidh athstruchtúrú nó leachtú na cuideachta ar deireadh. Sa chomhthéacs sin, mheall Groundforce spéis cheana féin ó roinnt soláthraithe móra láimhseála ar an talamh san Eoraip.
76. Is cuideachta lónadóireachta é LónadóireachtPor a cruthaíodh in 1994. Is é príomhsholáthraí lónadóireachta an TAP SGPS é, arb é a scairshealbhóir tromlaigh (51 %) agus an phríomhfhoinsé ioncaim ([...]% d'ioncam 2019). Bhí an chuideachta brabúsach go stairiúil, le glanioncam EUR [...] milliún agus EUR [...] milliún d'ioncam glan in 2019. Amhail Groundforce, áfach, bhí an Lónadóireacht thíos leis mar gheall ar ghéarchéim COVID-19, as ar eascair laghdú [...] % ar na béilí a soláthraíodh agus laghdú glan de EUR [...] milliún ar an ioncam i gcomparáid le 2019. Chun dul i ngleic le deacrachtaí den sórt sin, chuir LónadóireachtPor tús le próiseas athstruchtúraithe atá ar siúl [...], a bhfuil sé beartaithe ag TAP SGPS go [...] % [...] ag deireadh an phróisis sin. De réir na réamh-mheastachán, an [...] EUR [...] milliún.
77. Is éard atá in E Brasil soláthraí seirbhíse cothabhála, deisithe agus athchóirithe (MRO) atá ionchorpraithe sa Bhrasaíl, arb é TAP SGPS a scairshealbhóir tromlaigh. Cuireann M&E Brasil seirbhísí cothabhála aerárthaí do chomhlacht leathan ar fáil do TAP SGPS, a raibh [...] % dá ioncam i gceist sa bhliain 2019. [...] a bhí [...], in ainneoin a [...]. Chuir géarchéim COVID-19 le deacrachtaí na cuideachta, le hioncaim in 2020 (thart ar EUR [...] milliún) ag laghdú go leath na ndaoine in 2019 (EUR [...] milliún) [...] ([...] EUR [...] milliún, EUR [...] milliún [...]). EUR [...] milliún [...];
78. Ós rud é go ndéanfaidh na difheistiú thuasluaite laghdú suntasach ar ghníomhaíochtaí atá comhtháite go ceartingearach ag TAP Air Portugal, atá coimhdeach le haeriompar, creideann an Phortaingéil gurb ionann iad agus beart inghlactha chun saobhadh iomaíochta a theorannú faoi na Treoirlínte T&R.

3.3.2. An flít aerárthaí a laghdú agus a chalcadh

79. Tá sé i gceist sa phlean athstruchtúraithe laghdú cumais a bhaint amach freisin, mar thoradh ar an gcabhlach a athchóiriú, an líonra a chuíchóiriú agus a choigeartú i leith an éilimh a laghdú. Tá laghdú flít ó 108 go [90-100] aerárthach curtha i bhfeidhm cheana féin ag TAP Air Portugal faoi mhí Feabhra 2021. Geallann an Phortaingéil nach rachaidh cabhlach TAP Air Portugal thar [90-100] aerárthach le linn an phlean athstruchtúraithe agus go dtí an bhliain 2025.

3.3.3. Scaoileadh sliotán

- (80) I bhfianaise, go háirithe, an t-ardsliotán a bhí ag TAP Air Portugal ag a bhonn Liospóin atá plódaithe go mór (aithris (32)), ⁽⁴⁰⁾ measann an Coimisiún, chun críocha an Chinnidh seo, go mbeidh suíomh suntasach sa mhargadh ag TAP Air Portugal chun seirbhísí aeriompair do phaisinéirí a sholáthar ag aerfort Liospóin tar éis athstruchtúrá a dhéanamh.
- (81) I ndáil leis sin, thíolaic an Phortaingéil gealltanais struchtúrach breise an 3 Nollaig 2021 chun teorainn bhreise a chur le héifeachtaí saofa na cabhrach ar iomaíocht chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar ar aerbhealaí chuig aerfort Liospóin nó ó aerfort Liospóin, mar a bhfuiltear ag súil leis go mbeidh suíomh suntasach sa mhargadh ag TAP Air Portugal tar éis athstruchtúraithe.
- (82) Eadhon, gheall an Phortaingéil go ndéanfaidh TAP Air Portugal pacáiste sliotán de suas le 18 sliotán laethúla (geimhreadh agus samhradh) a aistriú chuig aeriompair eile (iomaítheoir iarbhir nó féideartha) ionas go mbeadh sí in ann bonn nua ⁽⁴¹⁾ a bhunú nó an bonn atá aige cheana in aerfort Liospóin a leathnú (an “glacadóir leighis”) ⁽⁴²⁾.
- (83) Bheadh na sliotáin a chuireann TAP Air Portugal ar fáil don ghlacadóir leighis tráth sínithe an chomhaontaithe aistrithe sliotán, agus bheadh siad ag freagairt do na hamanna sliotán arna n-iarraidh ag an nglacadóir leighis laistigh de ± 20 nóiméad i gcás eitiltí gearraistir agus laistigh de ± 60 nóiméad i gcás eitiltí cianaistir. I gcás nach bhfuil sliotáin ag TAP Air Portugal laistigh den fhuinneog ama ábhartha, thairgfeadh an tAerPortaingéalach na sliotáin is gaire don ghlacadóir leighis a aistriú in am chuig iarraidh an ghlacadóra leighis.
- (84) Mar eisceacht, ní bheadh sé d’oibleagáid ar TAP Air Portugal a aistriú:
- (a) níos mó ná sliotán amháin roimh 08.00 (am áitiúil) in aghaidh an aerárthaigh atá bunaithe ag an nglacadóir leighis ag aerfort Liospóin a úsáideann na sliotáin leighis;
 - (b) breis agus leath de shliotáin iomlána an leighis roimh 12.00 (am áitiúil); agus
 - (c) níos mó sliotán roimh 20.00 (am áitiúil) ná na sliotáin iomlána leighis lúide sliotán amháin in aghaidh an aerárthaigh bunaithe ag an nglacadóir leighis ag aerfort Liospóin ag úsáid na sliotán leighis chun eitiltí gearra a oibriú.
- (85) I gcás ina n-iarrrfar níos mó ná sliotán amháin roimh 08.00 (am áitiúil) in aghaidh an aerárthaigh bunaithe, níos mó ná leath de na sliotáin iomlána leighis roimh 12.00 (am áitiúil) nó níos mó sliotán roimh 20.00 (am áitiúil) ná sliotáin iomlána an leighis lúide sliotán amháin in aghaidh an aerárthaigh bunaithe ag an nglacadóir leighis ag aerfort Liospóin ag baint úsáide as na sliotáin leighis chun eitiltí gearra a oibriú, thabharfadh TAP Air Portugal an chéad sliotán eile is gaire tar éis 8.00 (am áitiúil), tar éis 12.00 (am áitiúil) agus i ndiaidh 20.00 (am áitiúil).
- (86) Ba cheart agaí na sliotán dul isteach agus imeachta a bheith de chineál a fhágfaidh go bhféadfaidh an glacadóir leighis uainíocht réasúnach a dhéanamh, a mhéid is féidir, agus múnla gnó an ghlacadóra leighis incháilithe agus na srianta ar úsáid aerárthaí a d’fhéadfadh a bheith ann a chur san áireamh.
- (87) Gheall an Phortaingéil nach bhfaigheadh TAP Air Portugal na sliotáin dhífheistithe ón nglacadóir leighis arís.

⁽⁴⁰⁾ Ní fhaightear meascán fachtóirí den sórt sin (sliotán ard ag aerfort atá plódaithe go mór agus a úsáidtear mar bhunáit) ag aon aerfort eile san Aontas agus óna soláthraíonn TAP Air Portugal seirbhísí aeriompair do phaisinéirí.

⁽⁴¹⁾ Ciallaíonn bunáit go bhfuil aerárthach páirceáilte thar oíche ag an aerfort agus go n-úsáidtear an t-aerárthach bunaithe chun roinnt bealaí a oibriú ón aerfort sin. Ciallaíonn sé sin, i gcás eitiltí gearra, gur imeacht ó aerfort Liospóin í an chéad ghluaiseacht den aerárthach in aghaidh an lae agus gur teacht isteach in aerfort Liospóin í an ghluaiseacht dheireanach.

⁽⁴²⁾ Mar a mhínítear tuilleadh in aithris (88), ní mór do ghlacadóirí leighis gealltanais a thabhairt go ndéanfaidh siad na haerárthaí a úsáideann na sliotáin a aistrítear ó TAP Air Portugal a bhunú ag aerfort Liospóin. An ceanglas maidir le bonn nua nó le bonn leathnaithe a oibriú ag aerfort Liospóin ag úsáid na sliotán leighis, tá bonn cirt leis an méid brú iomaíochta coibhneasta a chuireann iompróirí bunaithe agus iompróirí nach bhfuil bunaithe ar iompróirí leagáide.

- (88) Chun a bheith incháilithe, ní mór do ghlacadóir leighis féideartha:
- (a) aeriompróir a bhfuil ceadúnas oibríochta aige arna eisiúint ag Ballstát de chuid an AE/an Limistéir Eorpaigh Eacnamaíoch;
 - (b) a bheith neamhspleách ar TAP Air Portugal agus gan a bheith ceangailte léi;
 - (c) ní bheidh siad faoi réir leigheasanna iomaíochta a fuair ionstraim athchaipitliúcháin COVID-19 dar luach níos mó ná EUR 250 milliún;
 - (d) gealltanais a thabhairt líon na n-aerárthaí atá bunaithe in aerfort Liospóin a oibriú agus úsáid á baint as na sliotáin leighis go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe. Go gcuirfidh glacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann in iúl ina dtograí líon na n-aerárthaí a bheidh le bunú ag aerfort Liospóin a bhainfidh úsáid as na sliotáin réitigh; ⁽⁴³⁾ Chun críche gealltanais a thabhairt go mbunófar aerárthaí a úsáideann na sliotáin leighis, ní mór do ghlacaire leighis a d'fhéadfadh a bheith ann gealltanais a thabhairt go gcomhlíonfaidh sé dlíthe saothair an Aontais agus na dlíthe saothair náisiúnta is infheidhme, de réir mar a léirmhíniúnn Cúirteanna an Aontais Eorpaigh iad de réir mar is ábhartha ⁽⁴⁴⁾.
- (89) Dhéanfaidh an Coimisiún an glacadóir réitigh a fhormheas tar éis nós imeachta roghnúcháin trédhearcach agus neamh-idirdhealaitheach (glao ar thograí).
- (90) Bheadh iontaobhaí faireacháin de chúnamh ag an gCoimisiún, a cheapfaí go díreach tar éis ghlacadh an Chinnidh seo.
- (91) Foilseoidh an t-iontaobhaí faireacháin an glao ar thograí luath go leor roimh thús an nós imeachta ginearálta maidir le leithroinnt sliotán le haghaidh gach Séasúr IATA go dtí go bhformheasfaidh an Coimisiún glacadóir leighis, agus thabharfaí poiblíocht leordhóthanach dó.
- (92) Dhéanfaidh an Coimisiún, le cúnamh ón iontaobhaí faireacháin, measúnú ar na tograí a fhaightear. Féadfaidh sé diúltú do na tograí mura bhfuil siad inchreidte ó thaobh na heacnamaíochta nó na hoibríochta de, nó i dtaca le dlí iomaíochta an Aontais.
- (93) I gcás tograí atá in iomaíocht lena chéile, thabharfaidh an Coimisiún tosaíocht, in ord laghdaitheach, do ghlacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann: (i) an toilleadh suíocháin is mó a sholáthar i leith na n-aerárthaí bunaithe a úsáideann na sliotáin leighis ó thús na n-oibríochtaí go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe; agus (ii) freastal ar an líon is mó cinn scríbe le heitiltí díreacha arna n-oibriú ag na haerárthaí bunaithe a úsáideann na sliotáin leighis ó thús na n-oibríochtaí go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe (nascacht dhíreach, gan na minicíochtaí a chur san áireamh).
- (94) Má thugann an Coimisiún an mheastóireacht chéanna nó an mheastóireacht chomhchosúil le roinnt tograí (tairiscintí ceangailte) tar éis measúnú a dhéanamh ar an dá chritéar, thabharfaidh sé tús áite don togra is fearr rangú ag TAP Air Portugal (a fhéadfaidh aon chritéir dá rogha féin a úsáid, ar choinníoll go bhfuil siad trédhearcach).
- (95) Go gairid tar éis don Choimisiún cinneadh meastóireachta a dhéanamh, dhéanfaidh TAP Air Portugal comhaontú aistrithe sliotán, a ndéanfaidh an t-iontaobhaí faireacháin athbhreithniú air agus a d'fhormheas an Coimisiún, agus is é an glacadóir leighis is airde rangú a dheimhneodh go bhfuil sé i gceist aige bonn a bhunú nó a bhonn a leathnú ag aerfort Liospóin trí úsáid a bhaint as na sliotáin leighis.
- (96) D'aistreadh TAP Air Portugal na sliotáin chuig an nglacadóir leighis saor in aisce de bhun Airteagal 8b de Rialachán (CEE) Uimh. 95/93 ón gComhairle ⁽⁴⁵⁾ ("an Rialachán maidir le sliotáin").

⁽⁴³⁾ Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar inchreidteacht oibríochtúil agus airgeadais na dtograí arna dtíolacadh ag glacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann, lena n-áirítear an plean gnó d'oibriú na n-aerárthaí a bheidh lonnaithe in aerfort Liospóin trí úsáid a bhaint as na sliotáin a leigheas. Le faomhadh, beidh ar ghlacadóir a d'fhéadfadh a bheith ina ghlacadóir leighis creidiúnacht oibríochtúil agus airgeadais an phlean ghnó a léiriú dá bhonn nua nó méadaithe i Liospóin. Chun amhras a sheachaint, áfach, ní coinníoll maidir lena n-aistriú éifeachtach nó maidir lena n-úsáid arna bhforchur ar an nglacadóir leighis tar éis a fhormheasa an gealltanais go n-oibreoidh sé líon na n-aerárthaí atá bunaithe ag aerfort Liospóin a úsáideann na sliotáin leighis. I dtéarmaí eile, a luaitear a cheadaítear an glacadóir leighis, aistrítear na sliotáin leighis gan choinníoll agus is féidir leis an nglacadóir leighis iad a úsáid faoi shaoirse.

⁽⁴⁴⁾ Féach m.sh. Nogueira, Cásanna Uamtha C-168/16 agus C-169/16, EU:C:2017:688.

⁽⁴⁵⁾ Rialachán (CEE) Uimh. 95/93 ón gComhairle an 18 Eanáir 1993 maidir le comhrialacha do leithroinnt sliotán in aerfoirt an Chomhphobail (IO L 14, 22.1.1993, lch. 1). De réir Airteagal 8b den Rialachán sin, 'Ní bheidh aon éileamh ar chúiteamh as an teidlíocht ar shraith sliotán dá dtagraítear in Airteagal 8(2) maidir le haon teorannú, srian nó díchur den sórt sin a fhorchuirfeadh faoi dhlí an Chomhphobail, go háirithe agus rialacha an Chonartha a bhaineann le haeriompar á gcur i bhfeidhm. Ní dhéanfaidh an Rialachán seo difear do chumhachtaí na n-údarás poiblí aistriú sliotán idir aeriompróirí a éileamh agus an tslí ina leithroinntear iad a stiúradh de bhun an dlí náisiúnta iomaíochta nó de bhun Airteagal 81 nó Airteagal 82 den Chonradh nó de Rialachán (CEE) Uimh. 4064/89 ón gComhairle an 21 Nollaig 1989 maidir le comhchruinnithe idir gnóthais a rialú. Ní féidir na haistrithe sin a dhéanamh ach amháin gan cúiteamh airgid.'

97. Thairgfí na slótáin a aistriú go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúrúithe (deireadh 2025, féach aithris (27)). Beag beann ar na cúinsí, ní eagrófaí aon ghlaio ar thograí tar éis dheireadh na tréimhse athstruchtúrúithe.

3.3.4. *Toirmeasc ar éadail agus ar fhógraíocht*

98. Sa bhreis ar an dífheistiú sócmhainní agus bearta chun cumas agus láithreachas an mhargaidh a laghdú, chuir an Phortaingéil na gealltanais ar aghaidh a staonfadh an tairbhí ó (i) scaireanna a fháil in aon chuideachta le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ach amháin i gcás ina bhfuil sé fíor-riachtanach chun a inmharthanacht fhadéarmach a áirithiú agus faoi réir fhorghnas an Choimisiúin, agus (ii) tacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus a chuid táirgí agus seirbhísí á margú.

4. TUAIRIMÍ Ó THRÍÚ PÁIRTITHE

99. Rinne tríú páirtithe 39 fhreagra ar an gcuireadh a chomhdú laistigh den sprioc-am faoin 6 Meán Fómhair 2021. Tháinig ceithre aighneacht eile i ndiaidh an spriocdháta. I measc na dtuairimí a cuireadh isteach in am bhí aighneachtaí substainteacha ó dhá iomaitheoir díreacha – Ryanair agus Euroatlantic Airways (EAA) – agus ó chomhpháirtithe gnó, amhail gníomhaireachtaí taistil, tionscnóirí turas nó comhlachais díobh sin (13), grúpaí móra óstáin (1), gníomhaireachtaí ticéadaithe (2), soláthróirí (1), bainisteoirí aerfoirt/gníomhaireachtaí rialaithe tráchta (2). Tháinig aighneachtaí eile ó chomhlachtaí rialtais, amhail ionadaíochtaí ó roinnt stát na Brasaíle, chomh maith le hAireacht Turasóireachta na Brasaíle (8), agus ó chomhlachtaí a chuireann turasóireacht agus malartuithe tráchtála nó cultúrtha chun cinn (10).
100. Tacaíonn gach tríú páirtí seachas an dá iomaitheoirí díreacha agus páirtí eile leis an gcabhair athstruchtúrúcháin agus dearbhaíonn siad an ról tábhachtach atá ag TAP Air Portugal i nascacht na Portaingéile leis an Aontas agus le réigiúin eile den domhan, agus do gheilleagar na Portaingéile.

4.1. **Tuairimí ó iomaitheoirí**

4.1.1. *Ryanair*

Rannchuidiú le cuspóir dea-shainithe leasa choitinn

101. Easaontaíonn Ryanair le cinneadh eatramhach an Choimisiúin go gcuireann an cúnamh athstruchtúrúcháin le cuspóir leasa choitinn. I dtuairim Ryanair, níl aon fhianaise ann go bhfuil baol ann go gcuirfí isteach ar sheirbhís thábhachtach atá deacair a mhacasamhlú ós rud é go bhfuil seirbhís TAP Air Portugal á mhacasamhlú ag iomaitheoirí atá ag dul i méid. Go háirithe, cuireann Ryanair naisc ar fáil freisin chuig cinn scríbe lasmuigh den Aontas, amhail Iosrael, an Tuirc nó an Úcráin. Thug Ryanair le fios freisin go n-oibríonn sí eiltití chuig Maracó agus chuig an Ríocht Aontaithe ó aerfoirt na Portaingéile.
102. Ina theannta sin, ní aontaíonn Ryanair leis an ráiteas go mbeadh mór-aeriompróirí eile de chuid an AE, a mbeadh naisc idir-roinne á dtairiscint acu trí Liospóin, ag feidhmiú mar mhol-agus labhair siad agus dá réir sin go n-aistreofaí paisinéirí ón bPortaingéil chuig a moil i mBallstáit eile seachas mol eile a bhunú sa Phortaingéil. Chuige sin, deir Ryanair go bhfreastalaíonn iompróirí móra idirnáisiúnta ar nós American Airlines, Air Canada, Delta Airlines, LATAM, United Airways, agus Emirates go díreach ó Liospóin ar na príomhchinn scríbe do na hatarlaí fada (e.g. Nua-Eabhrac, São Paulo, Toronto, Montréal, Philadelphia, Boston, Washington DC, Dubai) agus go gcuirfeadh TAAG Angola Airlines eiltití díreacha ar fáil idir Liospóin agus Luanda. I dtuairim Ryanair, d'fhéadfaí eiltit go dtí na cinn scríbe sin ón bPortaingéil gan aistriú ná idirthuras trí mhol aerlíne eile, fiú má scoireann TAP Air Portugal roinnt bealaí fada tarlaithe.
103. Dar le Ryanair, tá na bealaí céanna á n-oibriú ag roinnt iomaitheoirí agus atá ag TAP Air Portugal, réigiúin fhéinrialaitheacha Mhaidéara agus na nAsór, tíortha eile ina labhraítear an Phortaingéilis agus an diaspora, chomh maith le tíortha eile laistigh agus lasmuigh den Eoraip. Le taobh TAP Air Portugal, chuirfeadh roinnt aerlínte eile bealaí ar fáil ón bPortaingéil go dtí Réigiúin Fhéinrialaitheacha Mhaidéara agus na nAsór, amhail Ryanair, easyJet, Transavia, SATA Air Açores agus Azores Airlines.

104. Sa chomhthéacs sin, molann Ryanair go mbeadh ar TAP Air Portugal aghaidh a thabhairt ar iomaíocht ar a bealaí intíre ón gcóras iarnróid ardluais nó ó chuideachtaí bus idirchathrach, amhail Flixbus, a d'fhéadfadh leanúint de nascacht a áirithiú ar fud na Portaingéile agus a réigiún.
105. Deir Ryanair go bhfuil sé san iomaíocht ceann go ceann le TAP Air Portugal i líon mór de phointí tionscnaimh/ pointe cinn scríbe ("O&D") dhá bhealach cathrach. Chun tacú lena thorthaí, chuir Ryanair iarscríbhinní isteach ina raibh sonraí maidir le "bealaí péire cathrach Portaingéilis ar a raibh Ryanair agus TAP san iomaíocht in 2020" agus "TAP Routes & Competitors in March 2021". Líomhnaíonn Ryanair go raibh Grúpa Ryanair san iomaíocht ar 17 péire cathrach TAP Air Portugal in 2019, 29 péire cathrach in 2020 agus 24 péire cathrach in 2021, a bheadh i bhfad níos mó ná aon aerlíne eile. Chuir Ryanair staidéar ⁽⁴⁶⁾ isteach freisin a ullmhaíodh ar iarratas ó Ryanair. Déantar anailís sa staidéar ar mhéid agus ar bhunús ceadúnais oibríochta na n-aerlínte is mó i roinnt mórmhargai Eorpacha. Clúdaíonn sé an acmhainneacht iomlán laistigh den Eoraip a cuireadh ar fáil in 2014 agus in 2019 agus na réamhaisnéisí reatha do 2021. Chomh maith leis na heochair-aerlínte a shainaithint sna blianta sin, breathnaíodh sa staidéar ar ráta fáis cúig bliana na margaí móra idir 2014 agus 2019, ar an méid a chuir na haerlínte príomha leis an bhfás sin agus ar an bhfás foriomlán ar bhealaí a bhfreastalaíonn na haerlínte orthu le linn na tréimhse céanna sin. Athra sé ansin an cleachtadh seo ar feadh an dá bhliain dar críoch 2021, mar réamhaisnéis faoi láthair. Maidir leis an bPortaingéil go sonrach, fuarthas amach sa staidéar gur sholáthair iompróirí ar chostas íseal 44,3 % den fhás i líon na suíochán idir 2014 agus 2019, i gcás aerlínte eile nach iad na haerlínte a bhfuil sainchónaí orthu a bhí freagrach as 29,3 % breise den fhás. De réir an staidéir, ní raibh ach 26,4 % den fhás sa tréimhse cúig bliana sin ag an dá aerlíne as a raibh sainchónaí ar an bPortaingéil. Léirítear sa staidéar go ndearna na hiompróirí ar chostas íseal níos mó arís le linn na tréimhse céanna cúig bliana, i dtéarmaí nascachta, gur chuir na hiompróirí ar chostas íseal 199 bealach nua lena líonraí comhcheangailte. I gcomparáid leis sin, tá an dá phríomhiompróir Portaingéalach tar éis líon na mbealaí a chiorradh le chéile in 12. Maidir le bealaí laistigh den Eoraip nach bealaí baile iad, sheasfadh sé sin ag + 199 vs. -10 faoi seach. D'fhéadfaí a rá go raibh an neamhréireacht sin díomách i dtaobh phríomhiompróirí na Portaingéile ós rud é go bhfuil 30 % den mhargadh iomlán agus 65 % den mhargadh baile á rialú acu ó thaobh líon suíochán de. Tá tábla sa staidéar freisin ina léirítear réamhaisnéis na n-iompróirí ísealchostais chun a sciár de mhargadh na Portaingéile a mhéadú le linn na paindéime. Tar éis seacht gcinn de thorthaí a fháil, is é tátal an staidéir nach bhfuil fás níos fearr ná nascacht níos fearr ná níos mó ag baint leis an stair a bhaineann le tacaíocht a thabhairt do na "hiompróirí brataí" traidisiúnta ar an leibhéal náisiúnta agus is é an toradh atá air gurb é seo na hiompróirí ar chostas íseal uile-Eorpach a sheachaid é sin ar mhaithe le margaí níos oscailte.
- (106) Ar deireadh, cuireann Ryanair in iúl go bhfuil an Phortaingéil ar cheann de spriocanna méadaithe Ghrúpa Ryanair. Sa chomhthéacs sin, de réir Ryanair, tá tábhacht eacnamaíoch leis na bealaí ina bhfuil an Grúpa Ryanair agus TAP Air Portugal san iomaíocht ceann le ceann. Go háirithe, rachadh an Grúpa Ryanair agus TAP Air Portugal san iomaíocht le cathracha tábhachtacha, lena n-áirítear Londain, Beirlín, Baile Átha Cliath, Páras, an Róimh, Milano, agus Vín, atá ábhartha ó thaobh na heacnamaíochta de toisc go nascann siad an Phortaingéil leis na cathracha is mó agus is rathúla san Eoraip. Chomh maith leis sin, bheadh Ryanair agus TAP Air Portugal in iomaíocht ar bhealaí intíre a nascann Liospóin agus Ponta Delgada agus Terceira, mar shampla.
107. Sa chomhthéacs céanna sin maidir le rannchuidiú le cuspóir dea-shainithe leasa choitinn, dearbhaíonn Ryanair nár mhínigh an cinneadh tosaigh an fáth a mbeadh TAP Air Portugal ina ghnóthas sistéamach agus nach n-úsáidtear fiú an aidiacht "sistéamach" ann. De réir Ryanair, de réir mar atá aerlínte na hEorpa ag téarnamh ón ngéarchéim, thiocfadh aerlínte eile, a mbeadh fonn orthu a n-acmhainneacht bharrachais a chur ar obair agus a bheith ag obair ar bhealach níos éifeachtúla, in áit aon acmhainneacht a chaillfeadh aerlíne.
- (108) Tá Ryanair den tuairim, fiú má bhí gné fhíorshistéimeach ag roinnt de ghníomhaíochtaí TAP Air Portugal, gur theip ar an gCoimisiún a chinneadh arbh fhéidir gníomhaíochtaí sistémacha den sórt sin a chaomhnú trí laghdú a dhéanamh ar an ngrúpa agus trí ghníomhaíochtaí neamhsistéamacha nó caillteanais a laghdú nó a chur faoi chois. Is é sin le rá, de réir Ryanair, tá ról tábhachtach cheana féin ag aerlínte agus soláthraithe iompair eile i nascacht na Portaingéile agus a cuid réigiún agus is féidir leo an tseirbhís chéanna a chur ar fáil le TAP Air Portugal agus d'fhéadfaíds seirbhís TAP Air Portugal a ghlacadh uirthi féin má fhágann sí an margadh.
109. Mar fhocal scoir, bheadh aerlínte níos éifeachtaí a fhreastalaíonn ar an leas coiteann cheana féin á n-ionadú ag na postálacha a rinne TAP Air Portugal. Dá bhrí sin, ní bheadh a athstruchtúrú ag freastal ar an leas coiteann toisc go gcuirfeadh sé an próiseas sin i mbaol.

⁽⁴⁶⁾ "Páireanna an mhargaidh a líonadh i bpríomhmhargai paisinéirí na hEorpa", 10 Lúnasa 2021, arna ullmhú i gcomhthéacs achomharc Ryanair i ndáil leis an gCinneadh ón gCoimisiún Eorpach an 23 Aibreán 2021 maidir le Státchabhair SA.62304 (2021/N) – an Phortaingéil – COVID-19: Cúiteamh damáiste don Phortaingéil le TAP; Author Mark Simpson, anailís aerlíne ag Goodbody, an Ríocht Aontaithe.

Inmharthanacht fhadtéarmach TAP Air Portugal

110. Ar an gcéad dul síos, déanann Ryanair gearán go ndéantar mór-eagarthóireacht ar aithris 73 agus ar Roinn 2.3.3 den chinneadh tosaigh, a thagraíonn d'inmharthanacht fhadtéarmach, agus scríosadh na sonraí airgeadais go léir agus clocha míle croineolaíocha an phlean athstruchtúraithe. Dá bhrí sin, ní bheadh Ryanair in ann aon tuairimí mionsonraithe a dhéanamh mar gheall ar eolas neamhleor. Mar sin féin, deir Ryanair go ginearálta go n-eascródh fadhbanna TAP Air Portugal ón bhfás deise nach raibh TAP in ann leas a bhaint as ioncam a ghiniúint agus a chostais a chlúdach, in éagmais iomaíochas leordhóthanach. Sa chomhthéacs sin, dealraíonn sé go ndéanadh plean TAP Air Portugal an fás acmhainne a atosú a luaithe a thiocfaidh gnáthdhálaí an mhargaidh chun cinn arís, straitéis a d'fhágadh deacrachtaí TAP Air Portugal ar an gcéad dul síos.

Oiriúnacht na cabhrach

111. Tá Ryanair den tuairim gur ghá comparáid a dhéanamh idir na roghanna éagsúla atá ar fáil chun comhlíonadh an choinníll seo a fhíorú chun an rogha is lú saobhadh a aithint. Mar sin féin, níor cuireadh an chabhair i láthair ná i gcomparáid leis an gcinneadh tosaigh le roghanna eile a bhain le Státchabhair nó nár bhain agus níor éirigh leis, dá bhrí sin, a fhíorú go bhfuil an chabhair iomchuí.

Comhréireacht na cabhrach

112. Maidir le comhréireacht an chúnamh athstruchtúrúcháin, maíonn Ryanair nach dtugann an cinneadh tosaigh aon fhianaise ar iarrachtaí TAP SGPS cistí príobháideacha a fháil. I dtuairim Ryanair, ós rud é nach mbunófaí easpa rochtana TAP SGPS ar mhargaí airgeadais sula ndeonoífaí an chabhair, dealraíonn sé go bhfuil amhras ann go bhfuil easpa rochtana aige tar éis an cúnamh a dheonú. Ina theannta sin, dearbhaíonn Ryanair gur cheart go mbeadh sé ar chumas TAP SGPS cistí príobháideacha a thiomsú tar éis na bearta cothromais a chur chun feidhme, agus dá bhrí sin bheadh an EUR [...] milliún "maolóir" iomarcach. Déanann Ryanair gearán freisin faoi easpa sonraí airgeadais leordhóthanacha sa chinneadh tosaigh chun ligean do pháirtithe leasmhara measúnú a dhéanamh ar chomhréireacht an chandam cabhrach go mion.
- (113) Tugann Ryanair faoi deara go criticiúil nach dtugann an cinneadh tosaigh bonn cirt do thoimhde na Portaingéile go mbeadh sé dodhéanta iasacht a fháil ar na margaí airgeadais de bharr rátáil Airgeadais Chaighdeánach & Poor de chuid na Portaingéile. Dar le Ryanair, níor chuir an Phortaingéil síos ar aon iarracht nithiúil ar theip ar TAP maoiniú a fháil ná ní mhínigh sí cén fáth nach raibh soláthar urrúis chomhthaobhaigh ar fáil chun fiachas a dhaingniú. I dtuairim Ryanair, bheadh comhthaobhacht shuntasach i bpunann slótán aerfoirt agus sócmhainní eile TAP Air Portugal.
- (114) Maidir le comhroinnt an ualaigh, is ábhar imní é Ryanair go bhfaighidh an scairshealbhóir príobháideach eile (HPGB) cóir fhabhrach. De réir Ryanair, níor thug an cinneadh tosaigh aon mhionsonraí fíorasacha a ligfeadh do Ryanair tuairimí a thabhairt faoi chomhlíonadh na ndálaí comhroinnte ualaigh ag HPGB agus ag páirtithe leasmhara eile de chuid TAP SGPS.

Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú

- (115) Aontaíonn Ryanair le cinneadh an Choimisiúin nach bhfuil údar leis na bearta chun srian a chur le saobhadh iomaíochta agus go ndealraíonn sé nach bhfuil siad leordhóthanach, fiú bunaithe ar an eolas neamhleor a cuireadh ar fáil sa chinneadh tosaigh.
- (116) Maidir leis an scaoileadh slótán maíonn Ryanair go bhfuil méid ollmhór an chúnamh a cuireadh ar fáil agus leibhéal neamhleora de ranníocaíocht féin militate i bhfabhar dífheistiú slótán a théann i bhfad níos faide ná leibhéal dífheistiú Lufthansa ⁽⁴⁷⁾.
- (117) I dtuairim Ryanair, ní dhéanadh dífheistiú slótán ag aerfort Liospóin, a mhéid a bhaineann leis na dífheistiú slótán i gcinneadh Lufthansa (24 slótán in aghaidh an lae) dochar do nascacht na Portaingéile (lena n-áirítear don Bhrasaíl) nó d'oibriochtaí moil TAP Air Portugal (e.g., trína bealaí neamhbhrabúis a dhéanamh). Creideann Ryanair gurb ionann ligean do TAP Air Portugal a choinneáil ar shliotáin nach mbeadh sí in ann iad a úsáid mar gheall ar chailliúint tráchta nó laghdú flít mar shampla gurb ionann acmhainn neamhchoitianta a chur i dtaisce agus, dá bhrí sin, gur cheart dífheistiú slótán a bheith comhionann, ar a laghad, leis an laghdú i bhflít TAP Air Portugal. Ina theannta sin, bheadh an-éileamh ag aerlínte inmharthana ar shliotáin ag aerfoirt Liospóin agus ag aerfoirt Phorto.

⁽⁴⁷⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 25 Meitheamh 2020 i gcás SA.57153 (2020/N) COVID-19 – Cúnamh do Lufthansa (IO C 397, 20.11.2020, lch. 1).

- (118) Chun na críche sin, molann Ryanair gur cheart don Choimisiún breithniú a dhéanamh ar an méid ceart do TAP Air Portugal a chuirfeadh ar chumas na Portaingéile nascacht leordhóthanach a bheith aici agus nár cheart dó an hipitéis a chur as an áireamh go bhféadfadh an méid ceart le haghaidh TAP Air Portugal a bheith ionann agus imeacht ón margadh. I dtuairim Ryanair, níor cheart go n-eisiafadh an Coimisiún a priori cás nach soláthródh TAP Air Portugal ach seirbhísí cianaistir agus go ngníomhódh aerlínte eile (lena n-áirítear táillí ísle) mar oibreoirí códroinnte nó fiú mar oibreoirí de facto na mbealaí bailitheoirí reatha go Liospóin.
- (119) Ar deireadh, maidir le reo acmhainní agus laghdú gníomhaíochtaí, maíonn Ryanair nach ndéantar iniúchadh sa chinneadh tionscanta ar chás an mhéide a laghdú go leordhóthanach.

4.1.2. EAA

- (120) Ag an tús, nuair a cheadaigh EAA an Dlí Buiséid Stáit Phoiblí do 2021 i Samhain 2020, chuir Rialtas na Portaingéile EUR 500 milliún de thacaíocht airgeadais in áirithe do TAP SGPS, a gheall Stát na Portaingéile acmhainní Stáit a chur ar fáil, a mheasann EAA a bheith ina státhabhair nach dtugtar fógra ina leith don Choimisiún.
- (121) Déanann EAA gearán faoin gcaoi a gcaitear le TAP SGPS i bhfabhar TAP SGPS nuair a chuir an Stát tacaíocht airgeadais ar fáil chun cabhrú le TAP SGPS a athstruchtúrú a dhéanamh. Mar fhaisnéis chúlra, cuireann EAA in iúl gur iarr sé tacaíocht chomhréireach arís agus arís eile ar an bPortaingéil. D'ainneoin na n-iarrachtaí is fearr a rinne EAA agus na buntáistí a bhain leis an ngeilleagar a chur i láthair, dhiúltaigh an Phortaingéil breathnú ar na fíricí agus theip uirthi aon chabhair fhiúntach a thabhairt.
- (122) Cuireann EAA in iúl freisin go n-iompraíonn sé níos mó ná 1.4 milliún paisinéir ar a 8 500 eitilt, a raibh 430 000 de na heitiltí sin (cothrom le 30 % d'iomlán na bpaisinéirí a eitlódh le linn na tréimhse sin) á n-iompar aige ón bPortaingéil nó go dtí an Phortaingéil. Ba í an chéad aerlíne sa Phortaingéil í a thosaigh ar oibríochtaí cairte i dtuaisceart na Brasaíle agus nuair a chuir TAP Air Portugal tús le heitiltí sceidealaithe chuig an réigiún sin agus nuair a thug sé rátaí an-íseal do na tionscnóirí turas, fuair EAA deiseanna nua. In 2020, mar gheall ar phaindéim COVID-19, príomhghníomhaíocht EAA a aistríodh chuig oibríochtaí cairtfhostaithe.

Oiriúnacht na hiontraime cabhraí

- (123) Dar le EAA, is é is aidhm don chabhair um athstruchtúrú tacaíocht leachtachta a chur ar fáil chun an plean athstruchtúrú a chur chun feidhme agus cothromas diúltach an SGPS TAP a chothromú. Mar sin féin, tá an chabhair atá i gceist struchtúrtha den chuid is mó mar chothromas agus i bpáirt mar ráthaíocht, a thiontófar freisin go cothromas sa chás is díobhálaí mura mbaintear rochtain ar mhargáí caipitil amach. Is cosúil nach iomchuí an ionstraim chabhrach seo toisc go dtéann sí thar a bhfuil riachtanach. Ba leor beart nach mbeadh saofa chomh mór céanna i bhfoirm ráthaíochta airgeadais nach bhfuil cineál cothromais aici chun rochtain ar mhargáí caipitil a éascú agus ar an mbealach sin leachtacht agus sócmhainneacht TAP SGPS a athshlánú. Tríd an méid sin a dhéanamh bheadh sé de cheangal ar SGPS TAP a modhanna maoinithe féin a aimsiú agus, ar an gcaoi sin, cuspóirí na ranníocaíochta féin a bhaint amach freisin.

Comhréireacht na cabhrach

124. Aontaíonn EAA leis na hábhair imní a chuir an Coimisiún in iúl ina réamhchinnntí maidir le comhréireacht na cabhrach, go háirithe, an mbeadh leibhéal leordhóthanach ranníocaíochtaí dílse ag TAP SGPS. Ina theannta sin, cuireann EAA in iúl go bhfuil imní uirthi go bhfuil coinne ag an bPortaingéil cheana féin cúiteamh damáiste a dheonú faoi Airteagal 107(2)(b) CFAE.
125. Mar Ryanair, déanann EAA gearán freisin faoi chur in eagar iomarcach an chinnidh tosaigh, rud a d'fhágadh go mbeadh sé dodhéanta tráchtanna bríocha a dhéanamh ar chomhréireacht.

Bearta iomaíochta a bhfuil bonn cirt leo i gcás TAP Air Portugal

126. Tacaíonn EAA leis an imní atá ar an gCoimisiún nach leor dúnadh na ngníomhaíochtaí a chailltear chun dul i ngleic le saobhadh iomaíochta de bharr an chúnaimh athstruchtúrúcháin agus molann sé nach leor na bearta atá molta ag Rialtas na Portaingéile sa phlean athstruchtúraithe chun aghaidh a thabhairt ar an saobhadh ar na comórtais a chruthaíonn an chabhair. Dar le EAA, tá gá le bearta níos cuimsithí chun saobhadh iomaíochta a theorannú, agus méid na cabhrach do TAP Air Portugal á chur san áireamh. Chun na críche sin, tá raon beart sainaitheanta ag EAA ar cheart a mheas go carnach go bhfuil gá leo chun teorainn a chur leis an saobhadh iomaíochta a chruthaítear le cúnamh den mhéid, den chineál agus de na saintréithe sin.
127. Cuireann EAA tograí nithiúla ar fáil freisin maidir le bearta iomaíochta. Go háirithe, moltar ann gur cheart do TAP Air Portugal a sciar a laghdú ar bhealaí ar a bhfuil EAA i láthair freisin agus comhaontuithe oscailte comhroinnte cód le EAA maidir le heitiltí ón bPortaingéil chuig São Tomé e Príncipe agus chuig Guiné Bissau. Cuireann EAA in iúl gurb é an t-aon oibreoir Portaingéalach é atá in ann eitiltí díreacha a oibriú go comhsheasmhach do São Tomé ó 2008. Ina theannta sin, ó Nollaig 2013 agus go ceann 3 bliana, chuir TAP Air Portugal eitiltí chuig Guiné Bissau ar fionraí ar chúiseanna slándála agus le linn na tréimhse sin ba é EAA an t-aon oibreoir Portaingéalach a bhí in ann a chinntiú go mbíonn nasc idir na tíortha sin agus ar deireadh leis an saol ina labhraítear an Phortaingéilis. Ina theannta sin, chuir EAA in iúl gur cheart don Choimisiún gealltanais a iarraidh nach rachaidh TAP Air Portugal i mbun cleachtais chreachacha phraghsála ar bhealaí chuig São Tomé e Príncipe agus Guiné Bissau ina rachadh TAP Air Portugal agus EAA in iomaíocht go díreach.
128. Ceanglaítear le EAA nach n-úsáideann TAP Air Portugal Státchabhair chun bealaí nua a oscailt i gcomparáid leis na bealaí a bhí á n-oibriú roimh an bpaindéim agus go dtugann sé suas minicíochtaí ar eitiltí do chinn scríbe brabúsacha. Thairis sin, molann EAA gur cheart do TAP Air Portugal a sliotáin a laghdú faoi 1/3 maidir le cinn scríbe inbhrabúsacha sainithe chun an bealach a réiteach d'aerlínte eile, lena n-áirítear EAA. Ina theannta sin, tá EAA den tuairim nach mór do TAP Air Portugal na bealaí ar fad a thosaigh sí le linn na paindéime a chur ar ceal.
129. Thairis sin, iarrann EAA ar an gCoimisiún machnamh a dhéanamh ar dhá ghealltanais eile, gealltanais nach leathnóidh TAP Air Portugal isteach i ngníomhaíochtaí nua, amhail lastas agus paisinéirí, lena n-áirítear leis an bPortaingéil, agus mar an dara gealltanais go n-éireoidh TAP Air Portugal as oibríochtaí cairte, agus nach dtairgfídh sí eitiltí cairtfhostaithe d'oibreoirí turas ná do chliaint eile (e.g. d'fhoirne spóirt).
130. Dar le EAA go dearfach go bhfuil pleananna TAP Air Portugal chun acmhainn a laghdú i dtaca le líon na n-aerárthaí agus molann sí gealltanais breise nach bhfaigheadh TAP Air Portugal aon aerárthach nua ar feadh tréimhse cúig bliana ar a laghad chun a flít a leathnú.
131. Ar bhonn níos ginearálta, tugann EAA a cuid tuairimí maidir le hiomaíocht in earnáil na n-aerlínte sa Phortaingéil. Dar le EAA, ba cheart go mbeadh an Phortaingéil i bhfabhar iomaitheoirí nua a iontráil agus iomaitheoirí beaga atá ann cheana a leathnú trí fhormheas a thabhairt d'oibreoirí beaga chun oibriú sna príomhbhealaí lastais atá á n-oibriú faoi láthair ag TAP Air Portugal, ionas gur féidir le cuideachtaí eile (de chuid na Portaingéile) dul san iomaíocht ar na bealaí sin.

4.2. Tuairimí ó thríú páirtithe eile

132. Cé is moite de Chomhlachas Tráchtála Porto, léirigh na tríú páirtithe eile tacaíocht d'idirghabháil Stáit i bhfabhar TAP SGPS. Léiríonn an fhianaise a thug tríú páirtithe eile go bhfuil nascacht níos fearr agus iomaíocht níos fearr á baint amach ag TAP Air Portugal. Cuireann comhpháirtithe gnó agus comhlachtaí rialtais béim go háirithe ar an méid seo a leanas:
- méid agus tábhacht na haerthrachta paisinéirí idir an Phortaingéil agus tíortha ina labhraítear an Phortaingéilis, a bhfreastalaíonn TAP Air Portugal orthu, chomh maith le hearnáil taistil ghnó atá ag fás go seasta bunaithe ar naisc chultúrtha agus/nó stairiúla ⁽⁴⁸⁾;
 - tábhacht na seirbhísí a chuireann TAP Air Portugal ar fáil chun turasóireacht a fhorbairt, agus níos ginearálta, ní hamháin geilleagar na Portaingéile ach freisin réigiúin eile den domhan, amhail Rinn Verde nó an Bhrasaíl ⁽⁴⁹⁾;

⁽⁴⁸⁾ Féach na haighneachtaí ó: Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Aireacht Turasóireachta na Brasaíle; Rialtais stáit éagsúla na Brasaíle.

⁽⁴⁹⁾ Féach na haighneachtaí ó: Aireacht Turasóireachta na Brasaíle; Rialtais stáit éagsúla na Brasaíle.

- sainiúlacht agus uathúlacht líonra TAP Air Portugal lena gcuirtear san áireamh naisc pholaitiúla, eacnamaíocha, chultúrtha agus stairiúla na Portaingéile agus an Aontais le roinnt tríú tíortha, éagsúlacht nasc curtha ar fáil (10 bpointe éagsúla sa Bhrasaíl, réigiúin de Nordeste san áireamh; Naisc le roinnt oileán de chuid Rinn Verde oileánra; Naisc ar leith le tíortha na hAfraice, ina labhraítear an Phortaingéilis, chomh maith le suíomh geografach áisiúil (imeallach) an Mhoil Liospóin, a fhágann gur féidir na heitiltí fada tarlaithe a ghiorrú agus turasóirí/cliaint thar lear a mhealladh go dtí an Phortaingéil ⁽⁵⁰⁾);
 - a thábhachtaí atá aerlíne a bhfuil a dóthain gné ag an bPortaingéil chun mol a chruthú agus a choinneáil ⁽⁵¹⁾ i Liospóin, mol a mheastar a bheith rithábhachtach chun nascacht a fhorbairt le tíortha ina labhraítear an Phortaingéilis (an Bhrasaíl, Tíortha na hAfraice a labhraíonn an Phortaingéilis);
 - an tábhacht a bhaineann le caidreamh seanbhunaithe seanbhunaithe le hAer an Phortaingéil i dtaca lena gníomhaíocht/gníomhaíocht a gcomhaltaí/cliainta, d'fhorbairt thionscal na turasóireachta agus do neartú na nasc tráchtála agus cultúrtha idir an Phortaingéil agus tíortha eile;
 - ar deireadh, an tábhacht a bhaineann le cobhsaíocht nasc arna áirithiú ag iompróir náisiúnta.
133. Tagraíonn Comhlachas Tráchtála Porto don ráiteas ón bPortaingéil go bhfuil TAP Air Portugal ina cholún de gheilleagar na Portaingéile, go háirithe mar gheall ar an méid a chuir sí le forbairt thionscal na turasóireachta sa Phortaingéil. Dar le Comhlachas Tráchtála Phorto, áfach, tá an daonra, an ghníomhaíocht eacnamaíoch agus an tionscal turasóireachta dírithe, ní hamháin i Liospóin ach chomh maith leis sin ar oileáin na nAsór agus Mhaidéara, agus i dtuaisceart agus i ndeisceart na tíre chomh maith. Sa chomhthéacs sin, déanann Comhlachas Tráchtála Porto cáineadh go ndealraíonn sé nach bhfuil an comhtháthú agus an tseirbhís críche d'earnáil turasóireachta na tíre ar fad in easnamh sa phlean athstruchtúrúcháin nuair a tógadh iad, ar a laghad, tráth na cabhrach tarrthála.
134. Ina litir, aithníonn Comhlachas Tráchtála Porto an tábhacht a bhaineann le mol Liospóin. Dar léi, is fearr is féidir nascacht aer agus cosaint gníomhaíochtaí eacnamaíocha, lena n-áirítear gníomhaíochtaí earnáil na turasóireachta, a bhaint amach ar dhá bhealach. Ar an gcéad dul síos, ba cheart sliotáin TAP Air Portugal a leithroinnt ar chuideachta glan ó dhliteanais agus leasanna i gcuideachtaí eile. D'áiríteadh sé sin go bhféadfaí eitiltí cianaistir ar a dtugann suíomh geografach na tíre buntáiste iomaíoch a oibriú ón bPortaingéil agus gan iad a bheith caillte ag cónaitheoirí na Portaingéile. Ar an dara dul síos, trí thacaíocht a thabhairt chun bealaí a mhealladh ar mhargadh iomaíoch (le tairiscint atá oscailte d'oibreoirí leasmhara) ar eitiltí náisiúnta agus Eorpacha.
135. Ina theannta sin, tá an t-amhras a tharraing an Coimisiún anuas ar Chomhlachas Tráchtála Porto. Tugann sé le fios, go háirithe, go ndealraíonn sé gur laghduithe sealadacha iad laghduithe tuarastail fhostaithe an tairbhí toisc nár aisghaireadh an comhaontú cómhargála ach nár cuireadh ar fionraí é. Chomh maith leis sin, maíonn sé nach nglactar leis go réasúnta go mbeidh a rannchuidiú leis an bplean athstruchtúraithe níos airde i dtaca le torthaí agus forbairtí cothromais le 11 bliana anuas, taifead stairiúil an Chomhshocráithe Cobhsaíochta agus Fáis (TAP SGPS) (agus TAP Air Portugal) maidir le torthaí agus forbairtí cothromais le 11 bliain anuas.
136. Maidir leis an gcaidreamh idir na haerfoirt náisiúnta, deir Comhlachas Tráchtála Porto, contrártha don staid ag aerfoirt Phorto agus Faro ina bhfuil láithreach TAP Air Portugal, go bhfuil TAP Air Portugal ceannasach ag aerfort Liospóin, chun dochair don dá aerfort náisiúnta eile agus do na pobail agus do na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a fhreastalaíonn orthu agus a bhíonn ag brath orthu.

⁽⁵⁰⁾ Féach na haighneachtaí ó: American Express Domhanda Gnó Taisteal (AMEX GBT); HOTELPLAN, APAVT; AMEX GBT; ARCHIPELAGO CHOICE; CVP CORP; Aireacht Turasóireachta na Brasaíle; rialtais stáit éagsúla na Brasaíle; bardas Liospóin;

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

5. BARÚLACHA ÓN bPORTAINGÉIL MAIDIR LE BARÚLACHA NA dTRÍÚ PÁIRTITHE

5.1. An gá atá le nascacht a áirithiú

137. Chuir údaráis na Portaingéile i bhfios go láidir nach bhfuil ach trí bharúil dhiúltacha curtha isteach ag trí pháirtí leasmhara as measc 40 pháirtí leasmhara a d'fhreagair an cinneadh tosaigh, ar barúlacha iad a léiríonn ábhair inní maidir le cúnamh athstruchtúrúcháin a dheonú do TAP SGPS. D'athdhearbhaigh tromlach mór na mbarúlacha tábhacht TAP SGPS agus an gá lena inmharthanacht fhadtéarmach a áirithiú. Dá réir sin, cuireann údaráis na Portaingéile in iúl go soiléir go gcuireann an cúnamh um athstruchtúrú do TAP SGPS le cuspóir dea-shainithe comhleasa, ós rud é go bhfuil ról lárnach gan amháin ag TAP Air Portugal i nascacht na Portaingéile agus i ngeilleagar na Portaingéile, chomh maith le bheith bunaithe sa chinneadh tosaigh. An dlúthchaidreamh atá ag TAP Air Portugal leis an earnáil turasoíreachta sa Phortaingéil, earnáil a bhfuil an-tábhacht ag baint leis do gheilleagar na tíre agus don téarnamh tar éis na géarchéime in 2008, beidh sé fíorthábhachtach i ndiaidh paindéim COVID-19. Cinntíonn na seirbhísí a chuireann TAP Air Portugal ar fáil go mbíonn nascacht ann le tíortha ina labhraítear an Phortaingéilis agus le tíortha a bhfuil pobail thábhachtacha Phortaingéalacha acu, nach féidir le haeriompróirí eile iad a ionadú go héasca, eadhon iompróirí ísealchostais.
138. Murab ionann agus an méid atá molta ag Ryanair, tairgeann aerlínte eile roinnt nasc cianaistir ó Liospóin, ach ní bhíonn ach minicíocht theoranta acu agus is beag ceann scríbe a bhíonn acu. Níor fheidhmigh Delta Boston go hachomair in 2019 mar sheirbhís buaicshéasúir amháin, ach cuireann TAP Air Portugal seirbhís bliana ar fáil agus lean sé air ag déanamh amhlaidh tríd an ngéarchéim. Mar an gcéanna, d'oibrigh Aontaithe Washington, DC amháin i séasúir an tsamhraidh agus níor choinnigh sé an tseirbhís, agus tá TAP Air Portugal ag eitilt ann. Maidir le Nua-Eabhrac, d'fheidhmigh Delta seirbhís laethúil feadh na bliana ach laghdaigh sé í go trí eitilt in aghaidh na seachtaine le linn na géarchéime, agus d'éirigh le TAP Air Portugal seirbhís laethúil dhúbailte a chur ar fáil, rud a lean de nascacht riachtanach a chur ar fáil don Phortaingéil. Tá seirbhís laethúil, atá á cothabháil, ach United and TAP Air Portugal are both in the Star Alliance and United are both from connectivity on to TAP Air Portugal's short-haul services, which help to maintain their operation. Is amhlaidh atá i gcás eitiltí Air Canada ó Toronto agus Montréal. Bheadh seirbhísí Star Alliance i mbaol chomh maith dá gcuirfí deireadh le hoibríochtaí TAP Air Portugal ag Liospóin.
139. Ina theannta sin, tá roinnt míchruinnis i mbarúlacha Ryanair, rud a d'fhéadfadh a bheith míthreorach do mheasúnú an Choimisiúin. Mar shampla, ní oibríonn SATA Air Açores eitiltí idir na hAsóir agus an Phortaingéil ar an mórthír (is é sin Aerlínte na nAsóir amháin) agus níl aon nasc bád farantóireachta ann le Réigiúin Fhéinrialaitheacha na nAsóir agus Mhaidéara. Cé is moite d'eitiltí intíre i mórthír na Portaingéile agus go pointe teoranta, ní féidir córas iarnróid ardluais, cuideachtaí bus idirchathrach nó naisc farantóireachta atá ann cheana a chur in ionad fhormhór na seirbhísí arna soláthar ag TAP Air Portugal, go príomha toisc nach raibh na modhanna iompair sin ar fáil do na cinn scríbe a bhfuil TAP Air Portugal ag eitilt orthu.
140. Tugann údaráis na Portaingéile dá n-aire nach bhfuil ról coibhéiseach ag aon aerlíne eile a oibríonn chuig an bPortaingéil agus uaidh, rud nach féidir le haerlínte eile a chinntiú amach anseo. Is gné é sin nach ndéanann Ryanair agus EAA araon a mheas, nuair a dhéantar comparáid idir oibríocht TAP Air Portugal agus oibríocht aerlíne ar chostas íseal nach n-oibríonn ach naisc thar a bheith brabúsach nó a fheidhmíonn aeriompróir cairte agus soláthraí léasaithe fliuch den chuid is mó (ACMI: Aerárthaí, foireann, cothabháil, árachas) le leas an phobail teoranta. Murab ionann agus an méid a thugann sé le tuiscint, ní hionann Ryanair agus rogha eile ar TAP Air Portugal. Mar a luadh roimhe seo, i samhradh 2019, [...] níor fhreastal aon aerlíne eile ar na cinn scríbe a thairg TAP Air Portugal ó Liospóin, agus ba naisc cianaistir le Meiriceá Thuaidh agus le Meiriceá Theas, chomh maith leis an Afraic, a bhformhór.
141. Cé go bhfuil sé ceart a rá go dtéann Ryanair agus TAP Air Portugal san iomaíocht ceann le ceann ar cheann ar bhealaí idirnáisiúnta áirithe i roinnt cathracha móra san Eoraip, is fiú a mheabhrú nach dtéann Ryanair san iomaíocht ach le TAP Air Portugal ar na bealaí is brabúsaí agus nach gcuireann sé aon nasc fada ar fáil. Tapáil TAP Air Portugal bealaí gearr-iompair brabúsacha a fhágáil go Ryanair agus iomaitheoir amháin a bhaint as naisc idir-roinne go Liospóin. Go bunúsach, is lú an iomaíocht a bheadh ann, go bunúsach, ar bhealaí tarraingteacha agus ar bhealaí nach mbeadh chomh tarraingteach céanna.
142. I gcás EAA, ba cheart a thabhairt faoi deara nach bhfuil suíomh ábhartha ag an aerlíne i margadh na Portaingéile, ar aeriompróir beag í a bhfuil 7 aerárthach acu a dhíríonn ar sholáthar seirbhísí (ar a dtugtar "léas fliuch" le haerárthaí, cothabháil, criú agus árachas a chuirtear ar fáil) d'aerlínte eile agus do chairteitiltí, nach margáí iad ina bhfuil suíomh ábhartha ag TAP Air Portugal. Níl sé i láthair ag EAA, níl na hacmhainní ná an eagraíocht atá de cheangal uirthi a chur in ionad aerlíne amhail TAP Air Portugal (mar shampla, níl acmhainní ná acmhainní leordhóthanacha díolacháin agus dáileacháin ag EAA).

143. Cé go dtugann barúlacha EAA i dtreo fás áirithe réamh-mheasta flít (nár nochtadh d'údaráis na Portaingéile mar gur faisnéis rúnda de chuid EAA é seo), ní dócha go mbainfeadh EAA méid cabhlaigh amach atá incomparáide le TAP Air Portugal. Ós rud é gur aeriompróir beag é, gan láithreach shuntasach ag aerfort Liospóin, tá na hinfeistíochtaí atá de dhíth chun EAA a bheith in áit TAP Air Portugal suntasach agus thar a bheith deacair a fháil amach anseo. Ós rud é gur dhírigh EAA ar sheirbhísí ACMI a chur ar fáil d'iompróirí eile, lena n-áirítear TAP Air Portugal, tugann údaráis na Portaingéile dá n-aire go bhféadfadh athstruchtúráil rathúil ar TAP Air Portugal comhaontuithe seirbhíse breise a dhéanamh idir an dá chuideachta sin.

5.2. Oiriúnacht na cabhrach

144. D'athdhearbhaigh údaráis na Portaingéile a gconclúid, i bhfianaise na ndeacrachtaí a bhí ann roimhe seo i ndáil le SGPS TAP agus tionchar phaindéim COVID-19, go gcuireann tacaíocht stáit i bhfoirm cothromais struchtúr airgeadais níos fearr ar fáil do TAP SGPS chun a chlár comhardaithe a neartú.
145. Maidir le tuairimí Ryanair agus EAA, cuireann údaráis na Portaingéile i bhfios go láidir, de réir phointe 58 de Threoirlínte R&R, go bhfuil cead ag na Ballstáit foirm an chúnaimh athstruchtúrúcháin a roghnú. Agus an méid sin á dhéanamh acu, ní cheanglaítear orthu comparáid uileghabhálach a dhéanamh ar na roghanna go léir atá ar fáil. Ba cheart dóibh cineál deacrachtaí an tairbhí a mheas agus ionstraimí iomchuí a roghnú chun déileáil leo. Rinne údaráis na Portaingéile an cleachtadh sin go forleathan agus cuireadh faoi bhráid an Choimisiúin é lena mheasúnú. Rinneadh na bearta státchabhrach ar thug an Phortaingéil fógra ina leith a fhorléiriú chun tacaíocht leachtachta a thabhairt chun bearta an phlean athstruchtúraithe a chur chun feidhme agus chun aghaidh a thabhairt ar staid dhiúltach cothromais an Chomhshocráithe Cobhsaíochta agus Fáis (TAP SGPS).
146. Go háirithe, chuir TAP SGPS cothromas scairshealbhóirí diúltacha EUR [...] milliún le chéile idir 2006 agus 2015, de bharr [...]. Agus tábhacht ghnó na haerlíne ar ioncam TAP SGPS á chur san áireamh, [...]. Maidir le TAP Air Portugal, cé go raibh an aerlíne ar chonair fáis ó thaobh oibríochta de, de bharr próiseas claochlaithe a sheoladh, ní raibh TAP Air Portugal in ann a cuid costas a laghdú go suntasach fós agus comparáid á déanamh aici le hiomaitheoirí, agus chuir sí brabúsacht níos ísle i láthair go seasta faoi thionchar éifeachtúlacht níos ísle agus costais urghnácha.
147. Ina theannta sin, cuireadh isteach ar phróiseas claochlaithe TAP Air Portugal mar thoradh ar phaindéim dhomhanda COVID-19 agus ar an ngéarchéim eacnamaíoch a tháinig ina dhiaidh sin, as ar eascair géarghéarchéim leachtachta as ar eascair deonú cúnaimh tarrthála ag údaráis na Portaingéile, in 2020. Cheana féin ag deireadh 2020, thug an tAerthionscail le fios go soiléir go mbeadh suíomh suntasach diúltach glan airgid thirim ag TAP Air Portugal in 2021 agus in 2022 in éagmais téarnamh margaidh.
148. Ós rud é nach raibh margaí caipitil ar fáil d'iasachtaithe aerlíne amhail TAP SGPS, ba é an t-aon rogha a bhí ar fáil in 2020 dul i muinín chistiú an Stáit. Bain úsáid as bainistíocht SGPS Tá [...]. Mar sin féin, dúnadh na margaí maoinithe fiachais den chuid is mó d'aerlínte tar éis do phaindéim COVID-19 a bheith curtha ar bun agus institiúidí airgeadais i gcoitinne ag laghdú go mór a dteorainneacha creidmheasa don earnáil. Chun leachtacht a uasmhéadú, rinne TAP Air Portugal iarracht na haerárthaí sin a bhí faoi úinéireacht na cuideachta a dhíol ([...]). Sócmhainní eile [...].
149. Faoi láthair, sula dtabharfar tacaíocht stáit incriminteach agus d'ainneoin iarrachtaí agus plé TAP le hinstiúidí airgeadais agus geallsealbhóirí eile, ní bheifear in ann cistí breise a chruinniú ó mhargaí príobháideacha le haghaidh SGPS TAP faoi na dálaí reatha agus, go cinnte, ní bheifear in ann iad a chruinniú sula ndéanfar an phlean athstruchtúraithe a fhormheas. Fágann sé sin gurb é Stát na Portaingéile, atá ina phríomh-scairshealbhóir freisin, an t-aon fhoinsé inmharthana maoinithe (nó soláthraí ráthaíochta maoinithe) don chuideachta.
150. Sa chomhthéacs sin, i bhfianaise nach bhfuil fáil ar mhargaí caipitil ag an gcéim seo le haghaidh SGPS TAP agus staid cothromais agus leachtachta na cuideachta, is é conclúid údaráis na Portaingéile go soláthraíonn tacaíocht Stáit i bhfoirm cothromais struchtúr airgeadais níos fearr do TAP SGPS chun a chlár comhardaithe a neartú. Ina theannta sin, mar aon le cur chun feidhme na mbearta atá leagtha amach sa phlean athstruchtúraithe (eadhon na bearta a bhaineann le cabhlach, gréasán agus athstruchtúráil costais), táthar ag súil go n-éascófar leis an státchabhair an rochtain atá ag an bPortaingéil ar na margaí caipitil le linn na tréimhe ó [...] ar aghaidh, mar aon le cur chun feidhme na mbearta a leagtar amach sa phlean.

5.3. Inmharthanacht fhadtéarmach a fháil arís

151. In ainneoin na héiginnteachta atá ann faoi láthair maidir leis an gconair téarnaimh éilimh a bhaineann leis an staid paidéime, athdhearbhaíonn údaráis na Portaingéile go bhfuil na réamh-mheastacháin airgeadais atá sa phlean athstruchtúraithe bunaithe ar thoirimh daingne, a d'fhéadfaí a mheas fiú a bheith coimeádach. Glactar leis sa phlean athstruchtúraithe go bhfuiltear ag súil le hathshlánú éilimh, i dtéarmaí líon na bpaisinéirí arna n-iompar, rud atá níos ísle de ghnáth ná mar a tuarar in IATA. Ar an gcaoi chéanna, tosaíonn conair ioncaim an phlean athstruchtúraithe ó phointe níos ísle in 2021 i gcomparáid le réamhaisnéisí paisinéirí. Ionchorpraítear freisin sa phlean athstruchtúraithe roinnt solúbthachta chun acmhainn agus oibríochtaí an tairbhí a oiriúnú de réir an éilimh intuartha, agus tiomantas uasta an chabhlaigh á urramú ag an am céanna.
152. Léirítear sa mheasúnú airgeadais agus sna réamh-mheastacháin go bhféadfadh TAP SGPS [...] a bhaint amach leis na bearta athstruchtúraithe atá beartaithe agus dá dtabharfaí tacaíocht leis an gcabhair sin. Is fianaise é na réamh-mheastacháin ar thoradh thart ar [...] % ar chothromas in 2024 agus 2025, faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúraithe. Leanann na torthaí a bhfuiltear ag súil leo leis an argóint go n-áiritheofaí inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí leis an bplean athstruchtúraithe. Go deimhin, cuirtear na torthaí sin i gcomparáid go fabhrach leis an gcostas (deis) cothromais ar fud earnálacha eacnamaíocha sa Phortaingéil (10,9 %) agus le hearnáil na heitlíochta (8,5 %) an tairbhí. Tá príomhtháscairí eile amhail an cóimheas idir ROCE agus Cothromas le Sócmhainní [...] agus tá siad láidir fiú i gcás díobhálach.
153. Thairis sin, cinnteoidh dífheistiú na gcaillteanas agus na ngnóilachtaí nach bhfuil lárnach atá leagtha amach sa phlean athstruchtúraithe, eadhon M&E Brasil, nach ndéanfaidh aon chaillteanas eile mar thoradh ar na gníomhaíochtaí sin damáiste a dhéanamh don téarnamh. I bhfianaise an méid thuas, athdhearbhaíonn Poblacht na Portaingéile gur forbraíodh an plean athstruchtúraithe chun aghaidh a thabhairt go sonrach ar na deacrachtaí a bhí ag TAP SGPS san am a chuaigh thart agus chun a inmharthanacht fhadtéarmach a áirithiú.

5.4. Comhréireacht

154. Maidir le comhréireacht na cabhrach, chuir údaráis na Portaingéile isteach an tairbhí sin ag iarraidh foinsí breise ranníocaíochta féin a dhaingniú óna gheallsealbhoirí, eadhon na foinsí sin a bhaineann le gealltanais tairisceana breise le haghaidh léasanna aerárthaí, chomh maith le tarscaoiltí suntasacha ó shealbhoirí bannaí, ar cheart iad a mheas mar chomhroinnt ualaigh ó chreidiúnaithe an tairbhí atá ann cheana. Fiú amháin nuair a chuirtear san áireamh léasanna breise aerárthaí, méadaítear leibhéal na ranníocaíochta féin do na costais athstruchtúraithe go dtí [...]%. Ba chóir a mheas gur leor an leibhéal ranníocaíochta féin sa chás áirithe de SGPS TAP agus i gcomhthéacs phaindéim COVID-19, ós rud é go gceadaítear leis na Treoirínte R&R na rialacha maidir le Státhabhair a chur i bhfeidhm ar bhealach níos solúbtha agus níos coigeartaithe, go háirithe in imthosca eisceachtúla.
155. Níl moltaí Ryanair maidir leis an bhféidearthacht go n-úsáidfí soláthar urrúis chomhthaobhaigh indéanta i gcás TAP SGPS. Maidir le líomhaintí Ryanair go n-úsáidtear easpa rochtana ar mhargaí caipitil chun an chabhair a bhoilsciú trí mhaolán EUR [...] milliún, níor beartaíodh an maolán sin ach mar bheart réamhchúraim a leagadh amach sa chéad phlean athstruchtúraithe agus ní mheastar é a thuilleadh.
156. Rinne údaráis na Portaingéile cur síos ar iarrachtaí TAP SGPS le déanaí a chóimheas ranníocaíochta féin a fheabhsú, lena n-áirítear: (i) foinsí breise maoinithe nua a lorg in ainneoin na ndúshlán eisginiúil atá ann faoi láthair agus na ndálaí margaidh atá ann faoi láthair; (ii) tacaíocht a fháil ó sholáthraithe fiachais láithreacha; Agus (iii) féachaint ar iontráil infheisteoirí nua. Ó glacadh an cinneadh tosaigh, bhí TAP Air Portugal in ann gealltanais bhreise a bhaint amach chun EUR [...] milliún a mhaoiniú i gconarthaí nua léasanna aerárthaí a thiocfaidh i gcrích in 2021 agus in 2022, de thoradh ar na gealltanais léasa airgeadais EUR [...] milliún atá sa phlean athstruchtúraithe cheana féin. Dá réir sin, tá méid iomlán na ranníocaíochta dílse a eascraíonn as léasú aerárthaí bunaithe ar ghealltanais dhlíthiúla cheangailteacha arna ndéanamh leis na léasóirí méadaithe go dtí EUR [...] milliún ar deireadh. Thairis sin, d'éirigh le SGPS TAP tacaíocht a fháil ó sholáthraithe fiachais atá ann cheana, trí tharscaoileadh suntasach a fháil, rud a sheachnódh tús a chur le roghanna aisíoca luatha agus a mbeadh iarmhairtí tromchúiseacha acu do leachtacht an tairbhí.
157. Maidir le comhroinnt dualgas, tá sé tábhachtach go gcuirfí san áireamh an comhthéacs ina bhfuair Stát na Portaingéile, ón AGW, scaireanna arb ionann iad agus 22,5 % de scairchaipiteal TAP SGPS agus a cuireadh isteach, go díreach, i scairchaipiteal TAP SGPS. Comhaontaíodh an t-idirbheart sin d'fhonn an dúsháinn a sháru san idirbheartaíocht maidir leis an iasacht tarrthála a dheonú do TAP SGPS agus chun go bhféadfaí í a chur chun feidhme go práinneach.

158. Ag an am sin, ní raibh na páirtithe in ann méid deiridh na cabhrach um athstruchtúrú a thuar, a raibh gá le coigeartuithe mar gheall ar chineál fada an phaindéime, agus dá bhrí sin an íobairt iarbhrí a chaithfeadh na scairsealbhóirí a fhothú chun críocha comhroinnt ualaigh. Sa chomhthéacs sin, [...] ([...])% [...]
159. Ina theannta sin, agus chun cás den sórt sin a chosc, HPGB [...]%. [...]. De réir na Portaingéile, is éard a bheadh i gceist leis sin ná ualach a roinnt ag HPGB, toisc nach mbainfidh sé tairbhe as aon ghnóthachain luacha amach anseo a bheadh mar thoradh ar chothromas an Stáit a instealladh.

6. MEASÚNÚ AR NA BEARTA

160. Déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús ar na bearta atá le soláthar chun plean athstruchtúraithe TAP SGPS a mhaoiniú, eadhon an iasacht tarrthála EUR 1.2 billiún atá le comhshó ina cothromas, an ráthaíocht Stáit de EUR [...] milliún ar iasacht EUR [...] milliún atá le cur in ionad cothromaí, chomh maith leis an instealladh cothromaí díreach de EUR [...] milliún atá le cur i gcrích in 2022, lena mbaineann státhabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, agus más amhlaidh atá, an bhfuil cúnamh den sórt sin dleathach agus comhoiriúnach leis an margadh inmheánach.

6.1. Státhabhair a bheith ann

161. De réir Airteagal 107(1) CFAE, “[a]ch amháin mar a bhforáiltear a mhalairt sna Conarthaí, aon chabhair a thabharfaidh Ballstát nó a thabharfar trí bhithin acmhainní Stáit i bhfoirm ar bith, agus a bhéarfadh nó is baolach a bhéarfadh saobhadh ar iomaíocht trí thaobhú le gnóthais áirithe nó le táirgeadh earraí áirithe, ní luífidh sí leis an margadh inmheánach sa mhéid go dtéann sí i gcion ar an trádáil idir Ballstáit”.
162. Chun beart a cháiliú mar chabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE, ceanglaítear go gcomhlíonfar na coinníollacha carnacha seo a leanas: (i) nach foláir an beart a bheith inchurtha i leith an Stáit agus a mhaoiniú trí acmhainní Stáit; (ii) nach mór don bheart buntáiste a thabhairt dá fhaighteoir; (iii) nach mór buntáiste a bheith roghnach; Agus (iv) nach mór dó iomaíocht a shaobhadh nó bagairt a dhéanamh lena saobhadh agus ní mór dó difear a dhéanamh do thrádáil idir Ballstáit. Is iomchuí, dá bhrí sin, scrúdú ar leithligh a dhéanamh féachaint an bhfuil na bearta cáilithe mar chabhair.

6.1.1. Acmhainní an Stáit agus neamhiontaofacht don Stát

- (163) Tá gníomhartha riaracháin agus cinntí poiblí i gceist leis na bearta agus maoineofar iad ó bhuiséad an Stáit (aithris (42)).
- (164) Chun críocha Airteagal 107(1) CFAE, dá bhrí sin, baineann na bearta le hacmhainní Stáit agus tá an cinneadh na bearta sin a dheonú inchurtha i leith Stát na Portaingéile.

6.1.2. Buntáiste

- (165) Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil fógra tugtha ag an bPortaingéil gur bearta Státhabhrach iad na bearta. Ní dhéantar leis an dearbhú sin an Coimisiún a urscaoileadh ó scrúdú a dhéanamh an bhfuil Státhabhair i gceist leis na bearta agus, go háirithe, an bhfuil siad i bhfabhar na tairbhí sa chás sin d’oibreoir margaidh a bhfuil scaireanna aige i staid chomh gar agus is féidir do chás na Portaingéile, agus nach ndéanfaidh siad cinneadh den chineál céanna agus go ndeonódh siad na bearta céanna faoi na coinníollacha céanna, agus aon sochair a mbeifí ag súil leo ina cháil mar údarás poiblí ⁽³²⁾ á fhágáil ar leataobh.
- (166) Ní mór don Choimisiún scrúdú a dhéanamh an gcáilíonn na bearta mar chabhair sa chaoi is go dtugann siad buntáiste eacnamaíoch don tairbhí ⁽³³⁾. Is féidir buntáiste den sórt sin a bhaint de thátal as an bhfóras nach féidir leis an tairbhí caipiteal a fháil nó maoiniú fiachais a chruinniú faoi dhálaí margaidh gan tacaíocht phoiblí (aithrisí (39) fonóta 31). Ar an gcuma céanna, is léir ón measúnú ar cé acu a thabharfaidh nó nach gcuirfeadh oibreoir margaidh i staid chomh gar agus is féidir do shuíomh Ard-Stiúrthóireacht an Aistriúcháin nó an DGTF nó Parpública an maoiniú céanna (“tástáil ar oibreoir geilleagair mhargaidh”) go dtugann an cistiú poiblí atá i gceist buntáiste nuair a chuirtear i gcomparáid le dálaí an mhargaidh é.

⁽³²⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 20 Meán Fómhair 2017, *An Coimisiún v Frucona Košice*, C-300/16 P, ECLI:EU:C:2017:706, mír 59; breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 5 Meitheamh 2012, *An Coimisiún v EDF*, C-124/10, ECLI:EU:C:2012:318, míreanna 78, 79 agus 103.

⁽³³⁾ Breithiúnas na Cúirte Bhreithiúnais an 11 Iúil 1996, *SFEI agus eile*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, mír 60; breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 29 Aibreán 1999, *An Spáinn v an Coimisiún*, C-342/96 P, ECLI:EU:C:1999:210, mír 41.

- (a) Ar an gcéad dul síos, níl aon fhianaise *prima facie* ann gur féidir an maoiniú a chur in iúl d'iompar agus do chinntí a bheadh scairshealbhóir sa mhargadh a ghlacadh. Tá an maoiniú bunaithe ar chúiseanna a bhaineann leis an mbeartas poiblí chun nascacht aeriompair na Portaingéile a ráthú agus chun éifeachtaí iarmharta diúltacha fhéimheacht TAP Air Portugal do gheilleagar na Portaingéile a sheachaint (aithris (17)). Ní bheadh breithnithe den sórt sin, áfach, ábhartha d'údarás poiblí, maidir le scairshealbhóir margaidh. Dá bhrí sin, dealraíonn sé nach bhfuil tástáil an oibreora geilleagair mhargaidh infheidhme.
- (b) Ar an dara dul síos, ní féidir measúnú a dhéanamh ar an gcistiúchán go bhféadfaí tuairisceán scairshealbhóra a sholáthar i gcomhréir leis an riosca a glacadh. Ní éilfonn an Phortaingéil go mbainfí an tuairisceán sin amach go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúraithe. Idir an dá linn, staon scairshealbhóirí príobháideacha eile an tairbhí ó aon chaipiteal úr eile a sholáthar, gan trácht ar na méideanna is gá chun an cion scairsheilbhe agus úinéireachta atá acu cheana a chaomhnú, rud a thugann teideal dóibh tuairisceáin a d'fhéadfaí a fháil uaidh sin a fháil. Léiríonn an fhianaise atá ar fáil, cé go bhfuil sé in ann tuairisceán leordhóthanach a chur ar fáil agus luach saothair a thabhairt don Stát ag deireadh an phlean athstruchtúraithe (aithrisí (48)(49) agus Tábla 1), gurbh ionann glantuilleamh deimhneach na tréimhse athstruchtúraithe ar fad agus [...] EUR [...] milliún [...]. EUR [...] milliún [...];
167. Dá bhrí sin, cuireann na bearta cistiú ar fáil nach féidir leis an tairbhí a fháil ar an margadh agus nach bhféadfadh sé a fháil ar an margadh. Ní sholáthródh oibreoir margaidh i staid atá chomh gar agus is féidir do ASA nó Parpública maoiniú comhchosúil.
168. Dá bhrí sin, tugann na bearta buntáiste eacnamaíoch don tairbhí de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

6.1.3. Roghnaíocht

169. Deonófar na bearta trí lánrogha a fheidhmiú i gcás méid ad hoc a chinnfear trí thagairt a dhéanamh do riachtanais shonracha phlean athstruchtúraithe an tairbhí (aithrisí (38)-(43)). Níl an cistiú poiblí, cibé acu de réir ionstraimí nó méid, mar chuid de bheart beartais eacnamaíoch níos leithne, ginearálta, chun tacaíocht a thabhairt do ghnóthais atá i staid dhlíthiúil agus eacnamaíoch inchomparáide atá gníomhach in earnáil an aeriompair nó in earnáil eacnamaíoch eile. Mar atá ráite ag an gCúirt, nuair atá cabhair aonair i gceist, is leor, i bprionsabal, an buntáiste eacnamaíoch a shainithint chun tacú leis an toimhde go bhfuil beart roghnaitheach ⁽⁵⁴⁾. Tá sé sin amhlaidh beag beann ar cibé an bhfuil oibreoirí ar na margaí ábhartha atá i staid inchomparáide fíorasach agus dlí.
170. Dá bhrí sin, tá na bearta roghnaitheach de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

6.1.4. Saobhadh iomaíochta agus éifeacht ar thrádáil

171. An earnáil aeriompair agus earnáil na seirbhísí lastais ina bhfuil an tairbhí gníomhach, tá sí oscailte don iomaíocht agus don trádáil idir na Ballstáit. Cuireann aerlínte eile atá ceadúnaithe san Aontas Eorpach seirbhísí aeriompair ar fáil a nascann aerfoirt na Portaingéile, go háirithe Liospóin, le cathracha eile an Aontais. Dá bhrí sin, trí oibriú leanúnach na seirbhísí aeriompair a sholáthraíonn an tairbhí a choinneáil ar bun, is dóigh go ndéanfaidh na bearta difear don trádáil idir na Ballstáit.
172. Trí rochtain ar chistiú a dheonú ar choinníollacha nach bhfaigheadh sé ar an margadh murach sin, is dóigh go bhfeabhsóidh an cistiú poiblí seasamh an tairbhí maidir le gnóthais atá in iomaíocht iarbhír nó maidir le gnóthais a d'fhéadfadh a bheith ann nach bhfuil rochtain acu ar thacaíocht Stáit ón bPortaingéil nó a bhfuil orthu oibrióchtaí a mhaoiniú ar dhálaí margaidh.
173. Dá thoradh sin, is dócha go ndéanfaidh na bearta a dtugtar fógra dóibh saobhadh a dhéanamh ar iomaíocht nó gur dócha go ndéanfaidh siad saobhadh ar an iomaíocht agus go ndéanfaidh siad difear don trádáil idir na Ballstáit.

6.2. Conclúid maidir le cabhair a bheith ann

174. I bhfianaise an méid thuas, measann an Coimisiún gurb ionann na bearta ar tugadh fógra fúthu agus atá i bhfabhar CCF agus Státchabhair de réir bhrí Airteagal 107(1) CFAE.

⁽⁵⁴⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 4 Meitheamh 2015, *An Coimisiún v MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, mír 60.

6.3. Dleathacht na cabhrach

- (175) Tar éis don Chúirt Ghinearálta an chéad chinneadh maidir le cúnamh tarrthála a neamhniú an 19 Bealtaine 2021 (aithris (2)), chuir an Chúirt Ghinearálta éifeachtaí an bhreithiúnais ar fionraí ar bhonn Airteagal 264(2) CFAE go dtí go nglacfaidh an Coimisiún cinneadh nua laistigh de thréimhse dhá mhí. An 16 Iúil 2021, ghlac an Coimisiún cinneadh nua lena bhformheastar an chabhair tarrthála do TAP SGPS mar a fógraíodh é an 8 Meitheamh 2020, agus mar thoradh air sin ní mór a mheas go bhfuil an cúnamh tarrthála do TAP SGPS dleathach.
176. De réir aithris (16) den chinneadh tosaigh maidir le cúnamh tarrthála, beartaíodh go n-aisíocfar an chabhair tarrthála suas le huasmhéid EUR 1.2 billiún nó meascán de ráthaíochtaí iasachta agus iasachta, laistigh de shé mhí ó dháta eisiocaíochta na chéad tráthchoda, ach amháin má bhí an Phortaingéil chun plean athstruchtúraithe a thíolacadh lena fhormheas ag an gCoimisiún roimh an dáta sin. An 10 Nollaig 2020, i.e. laistigh de shé mhí tar éis don Choimisiún an chabhair tarrthála a fhormheas sa chéad chinneadh maidir le cúnamh tarrthála, chuir an Phortaingéil plean athstruchtúraithe faoi bhráid an Choimisiúin. Dá bhrí sin, de réir phointe 55(d)(ii) de Threoirlínte R&R, cuireadh síneadh go huathoibríoch le húdará an chúnaimh tarrthála agus leis an tréimhse aisíocaíochta go dtí go ndéanfaidh an Coimisiún cinneadh críochnaitheach ar an bplean athstruchtúraithe agus ar chabhair tacaíochta.
177. Ina chuid barúlacha ar an gcinneadh tosaigh, áitíonn EAA, trí Dhlí Buiséid an Stáit Phoiblí a fhormheas do 2021 i Samhain 2020, lenar chuir Rialtas na Portaingéile EUR 500 milliún de thacaíocht airgeadais i leataobh do TAP SGPS, dheonaigh an Phortaingéil cúnamh neamhdhleathach do TAP SGPS (aithris (120)). Ní mór a mheabharrú nach ionann ainmniú cistí chun críche speisialta i mbuiséad náisiúnta agus deonú cabhrach. Chun go measfar go gcuirfear cabhair i bhfeidhm, is gá an ceart chun tacaíocht a fháil, arna soláthar trí acmhainní Stáit, a thabhairt don tairbhí faoin reachtaíocht náisiúnta is infheidhme, nach raibh i gceist leis an EUR 500 milliún atá curtha in áirithe.
178. Maidir leis na cistí thuasluaite, mhínigh an Phortaingéil nár ghlac sí an gníomh cur chun feidhme is gá ná nár forghníomhaíodh an fhoráil bhuiséadach chun na hacmhainní sin a chur ar fáil do SGPS TAP nó lena dtugtar teideal do TAP SGPS iad a fháil. Dá bhrí sin, níor dheonaigh an Phortaingéil cabhair um athstruchtúrú de shárú ar Airteagal 108(3) CFAE.
179. Dá réir sin, tá an oibleagáid neamhghníomhaíochta atá leagtha síos in Airteagal 108(3) CFAE comhlíonta ag an bPortaingéil agus is ionann an chabhair um athstruchtúrú i bhfabhar TAP SGPS agus státchabhair dhleathach.

6.4. Comhoiriúnacht na cabhrach leis an margadh inmheánach

180. Faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE, féadfaidh an Coimisiún cabhair a údarú chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú, i gcás nach ndéanann an chabhair sin dochar do dhálaí trádála go feadh méid a bheadh contrártha don leas coiteann.
181. Dá bhrí sin, d'fhonn a mheas go bhfuil sé ag luí leis an margadh inmheánach faoin bhforáil sin, ní mór do státchabhair dhá choinníoll a chomhlíonadh, agus is é an chéad cheann nach mór é a cheapadh chun forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe a éascú agus an dara coinníoll, arna shloinneadh i dtéarmaí diúltacha, ós rud é nach foláir dó gan dochar a dhéanamh do dhálaí trádála go feadh méid atá contrártha leis an leas coiteann. Ní dochar an méid thuas don fhíoras nach mór comhlíonadh dhlí an Aontais ⁽⁵⁵⁾ a áirithiú le cinntí arna nglacadh ag an gCoimisiún ar an mbonn sin.
182. I bhfianaise an fhógra agus na faisnéise a bailíodh le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil ar an gcabhair um athstruchtúrú, ní fhágann sé go bhféadfadh sárú ar fhoráil ábhartha de dhlí an Aontais a bheith i gceist leis an gcabhair um athstruchtúrú, nó leis na coinníollacha a ghabhann léi, ná leis na gníomhaíochtaí eacnamaíocha a éascaíonn an chabhair. Go háirithe, tá an beart iomaíochta arb é atá ann aistriú sliotán ag aerfort Liospóin bunaithe ar na rialacha atá sainmhínithe i ndlí an Aontais (aithris (96) agus aithris (295)) agus ní mór don sealbhóir nua sliotán gealltanais a thabhairt dlí saothair infheidhme an Aontais a chomhlíonadh (aithris (88)(d)). Ina theannta sin, tá cáineadh ó EAA go sáraíonn an chabhair prionsabal an neamh-idirdhealaithe a leagtar amach in CFAE (aithris (121)) gan bhunús. I ndlí an Aontais, ní chuireann prionsabal na córa comhionainne bac ar chabhair ad hoc um athstruchtúrú a dheonú faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE. Ar chaoi ar bith, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil difríocht oibiachtúil idir seasamh an tairbhí agus seasamh na n-aerlínte eile a oibríonn eitiltí sa Phortaingéil nó eitiltí chuig an bPortaingéil agus ón bPortaingéil, i bhfianaise a incháilitheachta maidir le cabhair faoi Threoirlínte R&R

⁽⁵⁵⁾ Breithiúnas ón gCúirt Bhreithiúnais an 22 Meán Fómhair 2020, *An Ostair v an Coimisiún*, C-594/18, ECLI:EU:C:2020:742, míreanna 18 go 20.

agus i bhfianaise na n-iarmhairtí a bheadh i gceist dá dteipfeadh air. Dá bhrí sin, is faoin bPortaingéil atá sé cinneadh a dhéanamh cabhair um athstruchtúrú a dheonú don tairbhí amháin, agus ní d'aerlínite eile atá ag oibriú sa Bhallstát sin faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE. Thairis sin, níor chuir an Coimisiún tuairim réasúnaíthe chuig an bPortaingéil maidir le sárú féideartha ar dhlí an Aontais a mbeadh baint aige leis an gcás seo, ná níl aon ghearáin ná aon fhaisnéis faighte aige a d'fhéadfadh a thabhairt le tuiscint go bhféadfadh an státhabhair, na coinníollacha a ghabhann léi nó na gníomhaíochtaí eacnamaíocha arna n-éascú leis an gcabhair a bheith contrártha d'fhorálacha ábhartha dhlí an Aontais, seachas Airteagal 107 agus Airteagal 108 CFAE.

183. Measann an Phortaingéil gur féidir an chabhair athstruchtúrúcháin a dhearbhu i gcomhréir leis an margadh inmheánach de bhun Threoirlínte R&R.
184. I bhfianaise chineál agus aidhmeanna na státhabhrach atá i gceist agus na n-éileamh ó údarais na Portaingéile, measúnóidh an Coimisiún an gcomhlíonann an maoiniú atá beartaithe chun tacú leis an gcabhair athstruchtúrúcháin na forálacha ábhartha atá leagtha síos sna Treoirlínte R&R. Sna Treoirlínte T&R, leagann an Coimisiún amach na coinníollacha faoina bhféadfar a mheas go bhfuil cúnamh Stáit chun gnóthais neamhairgeadais atá i gcruachas a tharrtháil agus a athstruchtúrú comhoiriúnach leis an margadh inmheánach ar bhonn Airteagal 107(3)(c) CFAE.
185. Agus scrúdú á dhéanamh an bhfuil drochthionchar ag cabhair um athstruchtúrú ar dhálaí trádála a mhéid atá contrártha leis an leas coiteann, déanann an Coimisiún tástáil um chothromú de réir Airteagal 107(3)(c) CFAE agus Threoirlínte R&R. Sa tástáil sin, ar choinníoll go bhfuil an tairbhí i dteideal cabhair um athstruchtúrú a fháil, measann an Coimisiún éifeachtaí dearfacha na cabhrach chun forbairt a dhéanamh ar na gníomhaíochtaí a bhfuil an chabhair ceaptha tacaíocht a thabhairt dóibh i gcoinne na n-éifeachtaí diúltacha a eascraíonn as tionchar na státhabhrach ar an iomaíocht agus ar an trádáil idir na Ballstáit, ag meas go háirithe conas a íoslaghdaíonn an beart cabhrach an saobhadh ar iomaíocht agus ar thrádáil (a bhfuil gá leis le haghaidh idirghabháil Stáit, oiriúnacht, comhréireacht, trédhearcacht na cabhrach, prionsabal ama amháin agus bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú).

Incháilitheacht: gnóthas atá i gcruachas

186. Le bheith incháilithe do chabhair athstruchtúraíthe, ní mór do thairbhí cáiliú mar ghnóthas i gcruachas de réir bhrí alt 2.2 de Threoirlínte R&R. Go háirithe, mínítear i bpointe 20 de Threoirlínte T&R go meastar gnóthas a bheith i gcruachas nuair, gan idirghabháil ón Stát, a dhaorfar, nach mór, chun dul amach i mbun gnó sa ghearrthéarma nó sa mheántéarma. B'amhlaidh an cás nuair a tharlaíonn ceann amháin ar a laghad de na himthosca a thuairiscítear i litreacha (a) go (d) de phointe 20 de Threoirlínte R&R.
187. Mar a míníodh sa chinneadh tosaigh (aithrisí (15)-(22)), bhí cothromas diúltach de thart ar EUR [...] milliún i gceist le SGPS TAP ag deireadh 2019. Ó shin i leith, tá staid airgeadais TAP SGPS tar éis dul in olcas. De réir chuntas comhdhlúite SGPS TAP 2020, méadaíodh iomlán an chothromais dhiúltaigh suas go dtí an leibhéal EUR [...] billiún. Tacaigh TAP Air Portugal cothromas diúltach in 2020, cothrom le EUR [...] billiún (aithris (26)). Léirítear sna figiúirí sin go bhfuil ar a laghad leath de scairchaipiteal suibscríofa TAP SGPS agus TAP Air Portugal imithe as an áireamh agus dá bhrí sin tá an dá chuideachta ag cáiliocht mar ghnóthais atá i gcruachas de bhun phointe 20(a) de Threoirlínte R&R.
188. De réir phointe 21 de Threoirlínte R&R, níl gnóthas nua-chruthaithe incháilithe do chabhair tarrthála. Ní gnóthas nua-chruthaithe é an tairbhí chun críocha na dTreoirlínte T&R, ó bunaíodh é i 2003, mar sin níos mó ná trí bliana ó shin (féach aithris (8)).
189. De réir phointe 22 de Threoirlínte R&R, ní gnách go mbíonn cuideachta ar le grúpa gnó níos mó í nó atá á glacadh ar láimh acu i dteideal cabhair athstruchtúraíthe, ach amháin más féidir a léiriú go bhfuil deacrachtaí na cuideachta intreach agus nach bhfuil siad mar thoradh ar chionroinnt threallach na gcostas laistigh den ghrúpa, agus go bhfuil na deacrachtaí róthromchúiseach chun go ndéileálfadh an grúpa féin leo.
190. Sa dara cinneadh maidir le cúnamh tarrthála (aithrisí 113 go dtí 128), chinn an Coimisiún gur le grúpa gnó níos mó a bhí in TAP SGPS tráth ar tugadh fógra maidir leis an gcúnamh tarrthála an 9 Meitheamh 2020. Ar thaobh amháin, ní raibh aon fhianaise ann maidir le leithdháileadh costas treallach i measc TAP SGPS, AGW agus Parpública a chuir ualach saorga ar TAP SGPS ag na tuismitheoirí sa tréimhse ábhartha. (Ina theannta sin, tá sé de shliocht ar aithrisí (19) go (22) den chinneadh reatha nach de thoradh ar leithdháileadh treallach costas laistigh den ghrúpa iad deacrachtaí TAP SGPS agus go mbaineann siad go sonrach leis an earnáil aeriompair agus le hearnálacha gaolmhara ina n-oibríonn sé.) Bhí foirm chomparáideach an chuibhreannais AGW neamhspleách agus ní raibh baint aige le saibheas príobháideach a bheirt scairshealbhóirí indíreacha agus daoine fisiciúla an tUasal Neeleman agus an tUasal

Pedrosa, nach raibh faoi dhliteanas pearsanta as oibleagáidí an chuibhreannais AGW. Dá bhrí sin, níorbh fhéidir an dá scairshealbhóir fhisiceacha phríobháideacha indéacha sin a thabhairt chun cuntais as na deacrachtaí airgeadais a bhaineann le SGPS TAP lena rachmas príobháideach.

191. Mar a d'aimsigh an Coimisiún sa dara cinneadh maidir le cúnamh tarrthála (aithris (127)), ní raibh na cumais ba ghá ag na scairshealbhóirí comhrialaithe seachas Parpública (an Stát) chun freastal ar na riachtanais leachtachta a mheastar a bheith ag EUR 1.2 billiún chun leanúnachas TAP SGPS a áirithiú ar feadh tréimhse sé mhí agus chun athstruchtúrú TAP SGPS a mhaoiniú tuilleadh (gan Státchabhair a dheonú).
192. I ndáil le TAP Air Portugal, níl aon fhianaise ann go n-eascaíonn a dálaí neamhbhuana airgeadais as leithdháileadh treallach costas laistigh den ghrúpa nó den aonad eacnamaíoch. Tá sé seo bailí ar feadh an ama nuair a bhí TAP Air Portugal faoi chomhrialú deiridh Parpública (an Stát), HPGB agus DGN, agus chomh maith leis sin i gcás ina bhfuil sí faoi smacht Stát na Portaingéile amháin, laistigh den aonad eacnamaíoch céanna lena comhchuideachta TAP SGPS, a bhfuil mionlach neamhrialaithe aici freisin a bhfuil seilbh aici in TAP Air Portugal. (aithrisí (11) agus (12)). An cinneadh a rinneadh in aithris (191) maidir le heaspa acmhainne na n-iar-scairshealbhóirí comhrialaithe freastal ar riachtanais leachtachta na cuideachta (gan státchabhair a dheonú), tá feidhm chomh maith céanna aige maidir le TAP Air Portugal, atá agus a bhí san aonad eacnamaíoch céanna le TAP SGPS.
193. Tar éis modhnú a dhéanamh ar struchtúr caipitil TAP SGPS, a leanann as 22,5 % de scaireanna TAP SGPS a fháil ag DGTF, is é an Stát amháin a rialaíonn TAP SGPS [...] (féach aithrisí (8), (11) agus (12)). Dá bhrí sin, is cuid d'aonad eacnamaíoch (nó de ghrúpa gnó níos mó) iad SGPS TAP agus TAP Air Portugal, ar féidir leis an gCoimisiún breathnú air mar lárionad cinnteoireachta neamhspleách laistigh den Stát a sholáthraíonn an chabhair athstruchtúrúcháin ar tugadh fógra fúithi.
194. Measann an Coimisiún, dá bhrí sin, nach raibh na comheintitis rialaithe, ná an Stát ina dhiaidh sin mar scairshealbhóir rialaithe aonair in ann staid eacnamaíoch agus brú airgeadais TAP SGPS nó TAP Air Portugal a mhaolú ar bhealach atá i gcomhréir leis an margadh. Chun idirghabháil airgeadais an Stáit a dhéanamh chun deacrachtaí na gcuideachtaí a leigheas, bíodh sin go díreach trí DGTF nó trí Parpública, bheadh Státchabhair i gceist mura ndéanfaí í, as féin nó i gcomhar leis na comheintitis rialaithe, ar théarmaí an mhargaidh. Tá Parpública toisc nach bhfuil agus nach bhféadfadh an t-eintiteas rialaithe comhpháirteach tacú le TAP SGPS ar théarmaí an mhargaidh, ná ní raibh na heintitis phríobháideacha comhrialaithe aici ná ní bheadh siad in ann amhlaidh a dhéanamh ⁽⁵⁶⁾. Dá bhrí sin, i bhfianaise an tsuímh atá ag an Stát cheana mar scairshealbhóir ag a bhfuil 50 % de TAP SGPS [...] agus an rialú a tionóladh ina dhiaidh sin, ní féidir le grúpa déileáil leis na deacrachtaí a bhaineann le TAP SGPS ná le TAP Air Portugal.
- (195) Ar bhonn an mhéid thuas, is é conclúid an Choimisiúin gur gnóthais a bhfuil deacrachtaí acu iad TAP SGPS agus TAP Air Portugal (lena n-áirítear a bhfochuideachtaí rialaithe) araon agus go bhfuil siad incháilithe do chabhair athstruchtúrúcháin.

6.4.1. Éascaíonn an chabhair forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó limistéar eacnamaíoch áirithe

- (196) Faoi Airteagal 107(3)(c) CFAE, ní mór do státchabhair, a mheasfar a bheith comhoiriúnach leis an margadh inmheánach, forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha áirithe nó réimsí eacnamaíocha áirithe a éascú.
- (197) I ndáil leis sin, chun a thaispeáint go bhfuil cabhair um athstruchtúrú ceaptha forbairt gníomhaíochtaí nó limistéar den sórt sin a éascú, ní mór don Bhallstát a dheonaíonn an chabhair sin a thaispeáint go bhfuil sé d'aidhm ag an gcabhair cruatan sóisialta a chosc nó aghaidh a thabhairt ar chliseadh margaidh. I gcomhthéacs sonrach na cabhrach athstruchtúrúcháin, tugann an Coimisiún dá aire, mar a aithníodh i bpointe 43 de Threoirlínte T&R, go bhfuil sé tábhachtach go n-imeodh an margadh ó phróiseas fáis níos leithne na táirgiúlachta, rud a fhágann nach bhfuil údar leordhóthanach leis an státchabhair a thabhairt do ghnóthas as an margadh. A mhalairt ar fad, tá cabhair tarrthála agus athstruchtúrúcháin i measc na gcineálacha Státchabhrach is saofa, toisc go gcuireann siad

⁽⁵⁶⁾ Is gá go mbeadh an cinneadh seo teoranta don AGW mar mhodh úinéireachta daoine nádúrtha, sa deireadh, chun scrúdú a dhéanamh ar acmhainní na n-eintiteas comhrialaithe maidir le hacmhainní na n-eintiteas sin agus ní bhaineann na hacmhainní príobháideacha atá ar fáil do na daoine nádúrtha nach bhfuil faoi dhliteanas pearsanta ar ghabhálaí na n-eintiteas sin.

isteach ar phróiseas imeachta an mhargaidh. Mar sin féin, i gcásanna áirithe, d'fhéadfadh athstruchtúrú gnóthais atá i gcrúachas rannchuidiú le forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó limistéar eacnamaíoch, thar na gníomhaíochtaí a dhéanann an tairbhí freisin. Is amhlaidh an cás, in éagmais na cabhrach sin, go mbeadh cásanna ina gclisfeadh ar an margadh nó ina gcruatan sóisialta mar thoradh ar mhainneachtain an tairbhí, lena gcuirfí bac ar fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus/nó na limistéar a ndéanadh na cásanna sin difear dóibh. Tá liosta neamhchuímsitheach de chásanna dá leithéid leagtha síos ag pointe 44 de Threoirlínte T&R.

- (198) Tarlaíonn cásanna den sórt sin, *inter alia*, i gcásanna ina seachnaítear leis an gcabhair an riosca go dtarlódh briseadh i seirbhís thábhachtach, rud atá deacair a mhacasamhlú agus ina mbeadh sé deacair d'aon iomaitheoir bogadh isteach, nó i gcás ina bhfuil ról sistéamach tábhachtach ag an tairbhí i réigiún nó in earnáil ar leith a bhféadfadh iarmhairtí diúltacha a bheith ag a imeacht ⁽⁵⁷⁾. Trína chur ar chumas an tairbhí leanúint dá oibríochtaí, ar an gcaoi sin, cuireann an chabhair cosc ar chliseadh margaidh nó cruatan sóisialta den sórt sin. I gcás na cabhrach um athstruchtúrú, áfach, níl sé sin fíor ach amháin i gcás ina gcuireann an chabhair ar chumas an tairbhí dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin, rud nach féidir a áirithiú ach amháin má tá an chabhair bunaithe ar chur chun feidhme plean athstruchtúraithe lena n-athbhunaítear inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí.
- (199) Dá bhrí sin, déanfaidh an Coimisiún a mheas ar dtús an mbeartaítear an chabhair chun cosc a chur le cliseadh margaidh nó cruatan sóisialta (roinn 6.4.1.1) agus an bhfuil plean athstruchtúraithe ag gabháil léi lena ndéanfar inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú (roinn 6.4.1.2).

6.4.1.1. Cosc a chur ar chruatan sóisialta nó cliseadh margaidh a chuidíonn le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche

- (200) I measc na gcásanna ina bhféadfadh sé go gcuirfeadh tarrtháil gnóthais atá i gcrúachas le gníomhaíochtaí eacnamaíocha nó limistéir eacnamaíocha a fhorbairt, luaitear i bpointe 44(b) agus (c) de Threoirlínte R&R cásanna ina bhfuil cúnamh ceaptha an baol go gcuirfí bac ar fhás eacnamaíoch a sheachaint de dheasca cur isteach ar sheirbhís thábhachtach mar thoradh ar imeacht an tairbhí ón margadh (pointe 44(b) de Threoirlínte T&R), nó de dheasca teip gnóthais a bhfuil ról sistéamach tábhachtach aige san earnáil nó sa réigiún lena mbaineann.

Seachnaíonn an chabhair cur isteach ar sheirbhís thábhachtach

- (201) Sa chinneadh tosaigh, thug an Coimisiún dá aire gurb é an cuspóir a bhí leis an gcabhair athstruchtúrúcháin ná a sheachaint go mbeadh TAP SGPS agus, mar thoradh air sin, ar TAP Air Portugal, ag éirí as gnó de bharr na ndeacrachtaí a bhí aici agus a chuir géarchéim COVID-19 go mór chun donais ⁽⁵⁸⁾. Ós rud é gur gá d'aerlíne leachtacht leordhóthanach a ráthú chun a ceadúnas oibríochta a chothabháil, is léiriú é sin i bhfianaise na n-acmhainní atá ar fáil agus na gcaillteanas oibriúcháin a bhfuiltear ag súil leo nach mbeadh TAP Air Portugal in ann a hoibleagáidí íocaíochta agus a dliteanais a chomhlíonadh agus, dá bhrí sin, go gcaithfidh sí cur isteach ar ghníomhaíocht scoir dócmhainneachta gan an chabhair athstruchtúrúcháin (Tábla 1). Chinn an Coimisiún, ar bhonn na faisnéise a cuireadh ar fáil le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil, go bhfuil baol nithiúil ann go dteipfeadh ar an tairbhí láithreach a chuid oibleagáidí íocaíochta a chomhlíonadh, rud a chuirfeadh isteach ar ghníomhaíocht aeriompair leanúnach TAP Air Portugal.
- (202) Maidir leis sin, cuireann TAP Air Portugal seirbhísí uathúla nasc ar fáil óna mhol in aerfort Liospóin trí sceidil rialta taistil a chur ar fáil (aithrisí (15) agus (16)). Chomh maith leis na seirbhísí riachtanacha aeriompair a chuirtear ar fáil do phobal na Portaingéile, ag an leibhéal náisiúnta agus thar lear, tacaíonn TAP Air Portugal go cinntitheach le fás eacnamaíoch na Portaingéile, na turasóireachta. Go sonrach, bheadh tuilleadh deacrachtaí ag earnáil thábhachtach de chuideachtaí na Portaingéile – mar atá óstáin, bialanna, imeachtaí sóisialta agus cultúrtha, siopaí miondíola agus gníomhaíochtaí eile a bhaineann le turasóireacht, go háirithe sna réigiúin is mó i Liospóin agus i bPorto agus in Algarve, an ghéarchéim a bheith ann gan tacaíocht ó oibríochtaí TAP Air Portugal le taistealaithe a thabhairt isteach.
- (203) Mar a léiríonn an Phortaingéil, ní mór don chuid is mó de na cuideachtaí sin a d'fhéadfadh teacht slán ón ngéarchéim COVID-19 mar gheall ar thacaíocht ó rialtas na Portaingéile trí obair fhóirdheonaithe shealadach agus trí bhearta a chuireann ar a gcumas íocaíochtaí dlite a chur siar, bíonn orthu borradh a chur faoin turasóireacht. Nuair a chuir gníomhaireachtaí taistil na Portaingéile agus ionadaithe na réigiún isteach a gcuid tuairimí, cuireann siad in iúl go láidir go mbraitheann siad ar sheirbhísí TAP Air Portugal le haghaidh cuid dá ngnó agus dá ngníomhaíochtaí, rud a d'fhulaing caillteanais mhóra ó thaobh láimhdeachais de gan gnó a dhéanamh le TAP Air Portugal.

⁽⁵⁷⁾ Pointe 44 (b) agus, (c) de na Treoirlínte R&R.

⁽⁵⁸⁾ Aithris 71 den chinneadh tosaigh.

- (204) Dá bhrí sin, measann an Coimisiún, in éagmais cúnamh um athstruchtúrú lena n-athraítear scor ghníomhaíochtaí TAP Air Portugal, go mbeadh ní hamháin taistealaithe ach an pobal gnó taistil ag brath go hiomlán ar cibé an mbeadh teaghlaim d'iompróirí ísealchostais agus d'iompróirí cianaistir dírithe ar naisc idir pointe go pointe laistigh den Aontas agus laistigh den Aontas agus leis an gcuid eile den domhan sna 92 gceann scribe a bheadh TAP Air Portugal roimh a athstruchtúrú in ann agus toilteanach na seirbhísí céanna a bhunú ó thaobh minicíochta agus raon feidhme geografach de, go háirithe i Meiriceá Thuaidh, i Meiriceá Laidineach agus san Afraic (aithris (15)). Tríú páirtithe – go háirithe comhpháirtithe gnó, amhail gníomhaireachtaí taistil, tionscnóirí turas, grúpaí móra óstlainne, gníomhaireachtaí ticéadaithe agus soláthraithe, chomh maith le comhlachtaí rialtais náisiúnta agus eachtracha, lena n-áirítear comhlachtaí a chuireann an turasóireacht agus malartuithe tráchtála nó cultúrtha chun cinn – dheimhnigh siad agus comhthacaíonn siad le cinneadh an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh go mbeadh baol ann go gcaillfí na naisc sin dá n-imeodh TAP Air Portugal ón margadh (aithris (100)).
205. D'fhonn ról TAP Air Portugal a mhacasamhlú, bheadh ar iomaitheoirí líonra ceann scribe a thógáil agus a bhunú, rud a thógfadh méid suntasach ama agus nach bhféadfadh riosca a bheith ag baint leis ar chor ar bith leis na seirbhísí céanna ó thaobh minicíochta agus raon feidhme geografach de. I ndáil leis an méid sin, tugann an Coimisiún dá aire gurb é cuspóir na cabhrach um athstruchtúrú a sheachaint go rachadh TAP Air Portugal as gnó mar gheall ar na deacrachtaí a bhí aici agus ar ghéaraigh géarchéim COVID-19 iad.
206. Tá laghdú ar na bealaí nithiúla atá i líonra TAP Air Portugal in 2019 roimh an bpaindéim faoi láthair i láthair na huaire nuair a chuirtear bearta sriantacha taistil i bhfeidhm ar chúiseanna sláinte chun teorainn a chur le scaipeadh an víris ag údarais na Portaingéile. Mar sin féin, i gcás na réamhaisnéisí ar aisghabháil tráchta ó IATA dá dtagraítear sa chinneadh tosaigh, nach gcuireann aon pháirtí faoi cheist, tugann siad aird ar ghnóthú an éilimh níos luaithe ná 2025 (aithris (223)). I socrú den sórt sin, sa chás ina mbeifí ag súil leis go mbeadh éileamh ar sheirbhísí aeriompair agus nascacht sa Phortaingéil, bheadh gréasán TAP Air Portugal – nó chomh dlúth le chéile – rithábachtach mar a bhí sé roimh an bpaindéim chun freastal ar an éileamh amach anseo, go háirithe ar na bealaí uile nó ar chuid de na bealaí sin inarb í TAP Air an t-aon aerlíne a bhí ag oibriú [...] bealaí [...] i séasúr an tsamhraidh agus [...] as bealaí [...] i séasúr an gheimhridh (aithrisí (15) agus (16)).
207. Maidir le líonra hipitéiseach a mhacasamhlaíonn TAP Air Portugal, ní dócha go mbeadh idir iompróirí leagáide nó iompróirí ar chostas íseal araon toilteanach agus ábalta na naisc líonra is gá a thógáil, go háirithe do thíortha ina labhraítear Portaingéilis, chun ról TAP Air Portugal a ghlacadh ar láimh maidir leis an bPortaingéil a nascadh leis an gcuid eile den domhan. Go deimhin, tá bunús cuí tugtha ag aon cheann den dá aeriompair a rinne idirghabháil ar an toilteanas agus ar an gcumas gréasán iompair náisiúnta comhchosúil a fhorbairt nó pleananna chun nascacht chomhchosúil a fhorbairt agus nach ndearna siad ach tagairt chineálach d'aerlínte eile nach ndéanann idirghabháil sna himeachtaí a d'fhéadfadh líonra TAP Air Portugal a mhacasamhlú, dar leo. Mar an gcéanna, cé go léiríonn na staidéir a cuireadh isteach fás agus iomaíocht ó iompróirí ar chostas íseal (aithris (105)), ní léiríonn siad, gan trácht ar bith, go bhféadfadh iompróirí amháin nó teaghlaim ar leith díobh seirbhísí agus líonra TAP Air Portugal a mhacasamhlú nó a ionadú le cinnteacht. A mhálairt ar fad, mar a leagtar amach in aithrisí ((100) agus (132)), chuir go leor tríú páirtithe a bhraitheann orthu in iúl gur údar inní dóibh go gcaillfí seirbhísí TAP Air Portugal. Dá bhrí sin, deimhnítear leis an bhfaisnéis a chuirtear ar fáil le linn an imscrúdaithe fhoirmiúil cinneadh an Choimisiúin go bhfuil baol nithiúil ann go gclisfeadh an tairbhí láithreach ar a chuid oibleagáidí fócaíochta a chomhlíonadh, rud a fhágann go bhfuil baol ann go gcuirfí isteach ar ghníomhaíocht eacnamaíoch na seirbhísí aeriompair arna soláthar ag TAP Air Portugal.
208. Dá bhrí sin, dá dteipfeadh ar an tairbhí, bheadh baol ann go gcuirfí isteach ar sheirbhís thábhachtach iompair a chuirfeadh nascacht agus gréasán idirnáisiúnta agus náisiúnta ar fáil – nascaí mórthír na Portaingéile agus a hoileáin, chomh maith le pobal labhartha na Portaingéile thar lear – rud atá deacair do sholáthraithe eile a mhacasamhlú mar atá leagtha amach i bpointe 44(b) de Threoirlínte T&R.

Tugann an chabhair tacaíocht do ghnóthas a bhfuil ról sistéamach aige

209. Féachann an chabhair freisin leis an riosca go n-imeodh gnóthas a dhéanann seirbhís thábhachtach a bhfuil ról sistéamach aige sa Phortaingéil de réir bhrí phointe 44(c) de Threoirlínte R&R a sheachaint.

210. Maidir leis sin, measann an Coimisiún nach bhfuil aon amhras ach go bhfuil ról lárnach ag an tairbhí i ngeilleagar na Portaingéile ⁽⁵⁹⁾, ní hamháin i dtaca le forbairt na turasóireachta agus na nascachta leis na tíortha ina labhraítear an Phortaingéilis, ach i dtéarmaí fostaíochta freisin. Ar an gcéad dul síos, tá ról sistéamach tábhachtach ag an tairbhí do chríoch iomlán na Portaingéile toisc go dtacaíonn sé le fás thurasóireacht na Portaingéile, ceann de na hearnálacha is tábhachtaí sa Bhallstát, arbh ionann í agus 14,6 % d'olltáirgeacht intíre na Portaingéile ('OTI') in 2018. Bhí an earnáil sin ríthábhachtach do théarnamh eacnamaíoch na Portaingéile ón ngéarchéim airgeadais agus fiachais cheannasaigh tar éis ghéarchéim na bliana 2008. Cuireann an turasóireacht tuairim is EUR 19 billiún le holltáirgeacht intíre na Portaingéile, arb ionann é agus 8,7 % de 2019 OTI, agus ní thugtar le fios go ndéanfaidh téarnamh eacnamaíoch tar éis paindéime difear suntasach do chomhdhéanamh OTI na Portaingéile agus don mhéid a chuireann an turasóireacht leis sin. Ar an dara dul síos, le tuairim is 10 000 fostaí (in 2019), tá TAP SGPS ar cheann de na fostóirí is mó sa tír agus tá níos mó ná 110 000 post indíreach ann. Léiríonn na figiúirí sin go bhféadfadh éifeacht iarmhartach shuntasach a bheith ag dócmhainneacht a bheadh ag TAP SGPS in éagmais an chúnamh athstruchtúraithe ar gheilleagar na Portaingéile ina hiomláine.

Athbhreithniú ar éilimh a ardaíodh i mbarúlacha agus i gconclúidí tríú páirtí

211. Cuireann Ryanair in aghaidh réamhthorthaí an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh. Éilimh Ryanair, ar an gcéad dul síos, nach bhfuil aon fhianaise ann ar bhaol cur isteach ar sheirbhís thábhachtach atá deacair a mhacasamhlú. Dar le Ryanair, d'fhéadfadh iomaitheoirí atá ag dul ar gcúl seirbhísí TAP Air Portugal a mhacasamhlú. Chun a bheith níos cruinne, deir Ryanair, ar an gcéad dul síos, go bhféadfadh sé teacht in ionad TAP Air Portugal ar eitiltí gearra, ach, ar eitiltí cianaistir, tá go leor iomaitheoirí ag eitilt ó Liospóin a d'fhéadfadh dul ar aghaidh le cumais TAP Air Portugal. Ar an dara dul síos, maíonn Ryanair nach gnóthas sistéamach í TAP Air Portugal agus fiú amháin má ghlactar leis gurb amhlaidh atá sé, ní mhíníonn an cinneadh tosaigh cé acu an bhféadfaí gníomhaíochtaí sistémacha a chaomhnú trí ghníomhaíochtaí neamhsistémacha nó caillteanais a chaomhnú agus nach bhféadfaí gníomhaíochtaí sistémacha a chaomhnú trí ghníomhaíochtaí neamhsistémacha a laghdú.
212. Den chuid is mó, is é an chéad rud a bhréagnaíonn éilimh Ryanair, aighneachtaí ó thríú páirtithe eile agus, ar an dara dul síos, an t-eolas a chuir an Phortaingéil isteach (aithrisí (138) go (141)).
213. Thacaigh tríú páirtithe go láidir le réamhthorthaí an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh. As 39 fhreagra ar an gcuireadh tuairimí a chur isteach faoin gcinneadh tosaigh, chuir 36 pháirtí in iúl go dtacaíonn siad le dearcadh an Choimisiúin maidir le tábhacht TAP Air Portugal mar an soláthraí nascachta is tábhachtaí idir an Phortaingéil agus na tíortha eile a labhraítear sa Phortaingéil (go háirithe, an Bhrasaíl, Angóla, Mósaimbíc agus São Tomé), chomh maith leis an Eoraip ar fad a nascadh leis an bPortaingéil, agus trína mol Liospóin, leis na tíortha thuasluaite. Tacaíonn na páirtithe leasmhara uile seachas an dá iomaitheoirí díreacha leis na pleananna maidir le cúnamh um athstruchtúrú do TAP SGPS agus deimhníonn siad an ról tábhachtach atá ag TAP Air Portugal, go háirithe do gheilleagar na Portaingéile.
214. Ar bhonn na faisnéise atá ina sheilbh, tugann an Coimisiún dá aire freisin, cé go bhféadfadh bealaí áirithe do TAP Air Portugal a bheith tarraingteach d'iomaitheoir ar bhonn neamhspleách, níl aon chosúlacht ann go bhféadfadh aon iomaitheoir seirbhísí iomlána TAP SGPS a ghlacadh chuige féin. Dá bhrí sin, d'fhéadfadh imeacht mhargadh SGPS dianchruatan sóisialta a spreagadh dá chliant, dá fhoireann agus dá sholáthraithe.
215. Tugann an Coimisiún dá aire, go háirithe, murab ionann agus a cuid iomaitheoirí, gurb é TAP Air Portugal atá ina sholáthraí mór nascachta faoi láthair do phaisinéirí a bhíonn ag taisteal chuig tíortha ina labhraítear an Phortaingéilis agus uathu. Mar a luadh cheana (roinn 4.2), tá ról ríthábhachtach ag an gcuideachta sin maidir le nascacht na Portaingéile agus na hEorpa ar fad leis an mBrasaíl, Angóla, Mósaimbíc agus São Tomé. Cé gur féidir roinnt oibreoirí a chur in ionad sheirbhísí TAP Air Portugal laistigh de thréimhse ama an phlean athstruchtúraithe, níorbh fhéidir ach cuid de na seirbhísí sin a athsholáthar agus bheadh sé mar thoradh air go rachadh seirbhísí in olcas go mór go háirithe do chustaiméirí atá lonnaithe sa Phortaingéil. Idir an dá linn, an laghdú ar mhéid TAP Air Portugal atá á éileamh ag Ryanair, tugann sé neamhaird ar na héifeachtaí iarmharta diúltacha a bhaineann le laghdú, i measc rudaí eile, líon suntasach nasc laistigh den aontas i múnla mol TAP Air Portugal atá ag brath freisin ar bhealaí idir-ilchríochacha a d'fhéadfaí a chur i mbaol ar bhealach neamh-inbhuanaitheach sa mheántearma ⁽⁶⁰⁾.

⁽⁵⁹⁾ De réir an fhógra, in 2019, ranníoc TAP SGPS EUR 3.3 billiún le OTI na Portaingéile (arb ionann é agus 1,2 % d'OTI iomlán na tíre) agus EUR 300 milliún i gcánacha díreacha agus i ranníocaíochtaí sóisialta. Is fiú beagnach EUR 2.6 billiún ranníocaíocht SGPS d'onnmhairí na Portaingéile, agus tá luach na seirbhísí agus na n-earraí a cheannaigh TAP SGPS ó níos mó ná 1 000 soláthraí náisiúnta, geall le EUR 1.3 billiún.

⁽⁶⁰⁾ I dtaca leis sin, le measúnú an Choimisiúin ar thionchar an bhirt iomaíochta arb é atá ann 18 sliotán a aistriú, tugtar le tuiscint go laghdófar agus ceadaítear trí bhealach a oscailt a mbeadh trí uainíocht i naisc idir pointe go pointe laistigh den Aontas i gceist leo. Is é an éifeacht atá leis laghdú faoi [...] % ar an toradh ar chaipiteal a úsáidtear ag TAP Air Portugal agus [...] ar a cóimheas fiachais le cothromas (Tábla 3). Dá bhrí sin, tugann an measúnú le tuiscint go bhféadfadh laghdú níos leithne agus níos suntasaí ar bhealaí brabúsacha in eitiltí laistigh den Aontas a chuireann isteach ar chumas na n-eitiltí idir-ilchríochacha seasamh ar an margadh a chothú gan rochtain ar mhaoiniú margaidh, rud a d'éileodh níos mó cabhrach faoi dheireadh na tréimhse athstruchtúraithe.

216. Is iad na haerlínte is mó sa Phortaingéil (Ryanair, EasyJet) amháin a sholáthraíonn nascacht idir an Phortaingéil agus Ballstáit eile an Aontais agus ní áirítear eitiltí idir-ilchríochacha le samhail ghnó na n-aerlínte sin. Maidir le haeriompróirí móra eile de chuid an Aontais a bhfuil naisc idir-roinne ó Liospóin á dtairiscint acu, bíonn múnla mol agus saincheaptha á n-oibriú acu. Ciallaíonn sé sin, in ionad eitiltí díreacha a chur ar fáil do chinn scríbe thar lear ó aerfort Liospóin, go n-aistreofaí paisinéirí ón bPortaingéil chuig a moil i mBallstáit eile amhail Orly/Roissy, Schiphol, Frankfurt nó München sula n-iompróidís chuig na cinn scríbe sin iad. Chuirfeadh sé sin, dá réir sin, fad foriomlán na n-eitiltí ón bPortaingéil go dtí cinn scríbe thiar nó theas.
217. Dá bhrí sin, is féidir a mheas nach bhfuil an tairbhí ag tabhairt faoi ról sistéamach de bhun phointe 44(c) de Threoirlínte R&R mar fhostóir agus mar ghné lárnach den slabhra eacnamaíoch i gcás go leor gnóthas eile sa Phortaingéil.
218. I bhfianaise a bhfuil thuas, is é tátal an Choimisiúin, dá bhrí sin, go gcuireann an chabhair le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche chun seirbhísí aeriompair a sholáthar a nascann an Phortaingéil sa mhéid is gur féidir seirbhís thábhachtach a choinneáil a d'fhéadfadh a bheith ann, mar thoradh ar an ngéarchéim reatha a d'fhéadfadh a bheith ann mar thoradh ar phaindéime Covid-19 (pointe 44 (b) agus (c) de Threoirlínte na Portaingéile, agus go bhféadfadh iarmhairtí diúltacha a bheith aici ar gheilleagar níos mó na Portaingéile.
- 6.4.1.2. Plean athstruchtúraithe agus filladh ar inmharthanacht fhadtéarmach a rannchuidíonn le forbairt na gníomhaíochta eacnamaíche nó an limistéir eacnamaíoch
219. Ina theannta sin, faoi phointe 46 de Threoirlínte R&R, ní mór deonú cabhrach athstruchtúrúcháin a bheith coinníollach ar phlean athstruchtúraithe a chur i bhfeidhm a athbhunódh inmharthanacht an tairbhí. Is coinníoll riachtanach é leasú a dhéanamh ar na cúiseanna ba chúis le deacracht an tairbhí, trína inmharthanacht fhadtéarmach a éascú, ionas gur féidir leis an gcabhair athstruchtúrúcháin fónamh d'fhorbairt na gníomhaíochta eacnamaíche/na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha agus do na réimsí ina n-oibríonn an tairbhí. Tacaíonn an chabhair um athstruchtúrú le plean fairsing athstruchtúraithe lena gcuimsítear imlíne iomlán ghníomhaíochtaí TAP SGPS agus gníomhaíochtaí TAP Air Portugal.
220. Faoi phointe 45 go pointe 48 de Threoirlínte R&R, níor cheart cabhair athstruchtúrúcháin a dheonú ach amháin chun tacú le plean athstruchtúraithe atá réalaíoch, comhleánúnach agus forleathan, ar plean é nach mór a bhearta a cheapadh chun inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú in amscála réasúnta, gan aon chabhair bhreise a chur san áireamh thar an gceann a thacaíonn le plean athstruchtúraithe an tairbhí. Ní mór cur síos a dhéanamh sa phlean athstruchtúraithe ar an gcaoi a réiteoidh na bearta athstruchtúraithe atá molta fadhbanna bunúsacha an tairbhí.
221. Ní mór torthaí an athstruchtúraithe a léiriú i gcásanna éagsúla, go háirithe trí pharaiméadair feidhmíochta agus na príomhfhachtóirí riosca intuatha a shainaithint. Chun inmharthanacht an tairbhí a bheith ar ais, ní mór toradh cuí a bheith ann ar an gcaipiteal a infheistítear tar éis costais a chlúdach, gan brath ar thiomhdí dóchasacha maidir le fachtóirí amhail athruithe ar phraghas nó ar éileamh. Baintear inmharthanacht fhadtéarmach amach nuair atá gnóthas in ann toradh réamh-mheasta iomchuí a sholáthar ar chaipiteal tar éis a chostais ar fad a chumhdach, lena n-áirítear dímhéas agus muirir airgeadais agus nuair atá sé in ann dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin.
222. Sa roinn seo, déanfaidh an Coimisiún measúnú ar dtús ar inchreidteacht na dtiomhdí is bunús le plean athstruchtúraithe an tairbhí agus ansin ar an bhfianaise go bhfuil an tairbhí inmharthanach arís ag deireadh an phlean athstruchtúraithe.

Measúnú ar na toimhdí is bun leis na réamh-mheastacháin airgeadais

223. Maidir le hinchreidteacht na dtoimhdí is bonn leis na réamh-mheastacháin ioncaim, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil réamh-mheastacháin an tairbhí maidir le hathshlánú aerthráchta níos coimeádaí ná réamhaisnéisí bonnlíne IATA. Cé go bhfuil sé tuartha ag IATA go mbeidh líon paisinéirí in 2025 cothrom le 109 % den líon paisinéirí in 2019, glacann an tairbhí leis nach mbeidh ach [...] % den 2019 paisinéir ag eitilt in 2025, deireadh an phlean athstruchtúraithe (aithris (51)). Ina theannta sin, glacann an tairbhí leis go mbeidh toradh beagán níos ísle ann in 2025 (EUR cent [...]) vs 2019 (EUR cent [...]), agus meastar go mbeidh an fachtóir ualaigh in 2025 [...] pointe céatadáin níos airde ná mar a bhí in 2019 ([...] % i gcomparáid le [...]). Ar deireadh, tá ioncam an tairbhí in aghaidh an ASK níos ísle in 2025 ná in 2019 (EUR cent [...]) i gcomparáid le EUR cent [...]), a léiríonn go raibh an tairbhí in ann ioncam dá shamhail a bhaint amach cheana féin in aghaidh na spriocanna ASK díreach roimh thús na tréimhse athstruchtúraithe. Ós rud é go bhfuil réamh-mheastacháin tráchta an tairbhí níos coimeádaí ná réamhaisnéisí IATA, agus go bhfuil na príomhtháscairí feidhmíochta a bhaineann le hioncam i gcomhréir le luachanna stairiúla an tairbhí in 2019, measann an Coimisiún go bhfuil réamh-mheastacháin ioncaim an tairbhí réasúnta.
224. Maidir leis na réamh-mheastacháin ar na costais, tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil insí ar ais an tairbhí ar bhrabúsacht ar chostais, go háirithe breosla agus saothar, mar a thuairiscítear i roinn 2.4.3. Maidir le breosla, cuireann réamh-mheastacháin san áireamh oibriú na n-aerárthaí níos nuaí, níos éifeachtúla ó thaobh breosla de agus braitheann siad ar ionchais intuigthe an mhargaidh ar phraghsanna breosla arna n-aisghabháil ó bhunachar sonraí Bloomberg. Ó tharla go bhfuil sceidil seachadta na n-aerárthaí nua caibidlithe le soláthróirí cheana féin, tá ídiú breosla na n-aerárthaí sin oibiachtúil agus infhíoraithe agus dá bhrí sin táthar ag súil le praghsanna breosla; Measann an Coimisiún, dá bhrí sin, go bhfuil na réamh-mheastacháin ar chostas breosla inchreidte.
225. Maidir le réamh-mheastacháin ar chostais saothair, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil comhaontuithe sínithe cheana féin ag an tairbhí lena cheardchumainn uile go dtí 2024 (na Comhaontuithe Éigeandála), ar comhaontuithe iad is infheidhme maidir lena fhostaithe uile. Tá lagduithe tuarastail, reo arduithe tuarastail uathoibríocha agus feabhsuithe táirgiúlachta beartaithe sna Comhaontuithe Éigeandála. Ina theannta sin, fuair an tairbhí laghdú 1 200 FTE cheana féin trí neamh-athnuachan conarthaí ar théarma seasta agus chuir sé tús leis an bpróiseas chun laghdú breise 2 000 FTE a bhaint amach trí bhearta deonacha agus trí dhífhostú araon. Tá tús curtha ag an tairbhí freisin leis an gcaibidlíocht maidir le comhaontuithe cómhargála nua a ullmhú, a thiocfaidh in ionad na gComhaontuithe Éigeandála, agus tá gealltanais faighte cheana féin ag roinnt aontas saothair do spriocanna costais 2025 an phlean athstruchtúraithe. Tríd is tríd, ós rud é go bhfuil idirbheartaíocht bainte amach cheana féin ag an tairbhí maidir leis an gcuid is mó de na toimhdí is bonn leis na réamh-mheastacháin ar chostais saothair, measann an Coimisiún go bhfuil na réamh-mheastacháin sin inchreidte.
226. Measann an Coimisiún go gcuireann na gnéithe seo a leanas freisin le hinchreidteacht na réamh-mheastacháin airgeadais. Ar an gcéad dul síos, d'aithin an tairbhí cheana agus thosaigh sé ag cur bearta iolracha chun feidhme a bhfuil sé mar aidhm leo costais eile seachas costais saothair agus breosla a laghdú (aithris (35)). Ar an dara dul síos, ní áirítear sna réamh-mheastacháin airgeadais méadú EUR [...] milliún (as EUR [...] milliún) ar ioncam atá beartaithe ag an tairbhí (roinn 2.4.1.4), rud a chruthaíonn maolán sábháilteachta breise. Ar an tríú dul síos, díronn an tairbhí athstruchtúraithe ar an ngnó eitlíochta agus samhlaítear ann go ndíolfar nó go ndúnfaí gníomhaíochtaí neamh-lárnacha, ar nós M&E Brasil, a cailleadh san am a chuaigh thart agus a chuir le deacrachtaí an tairbhí (roinn 2.4.1.1).
227. Chun réasúntacht fhoriomlán réamh-mheastacháin airgeadais an tairbhí a mheas, rinne an Coimisiún comparáid idir corrlach ionchasach EBIT an tairbhí (i.e. EBIT roinnte ar ioncaim) in 2025 agus corrlach piaraí a bhfuil réamhaisnéisí d'anailísithe stocmhargaidh don bhliain chéanna ar fáil ina leith ⁽⁶¹⁾. Is é 13,1 % an meánchorrlach EBIT sa sampla sin, agus meastar gurb é [...] % an meánchorrlach a bheidh ag an tairbhí. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go bhfuil réamh-mheastacháin bhrabúsachta an tairbhí in 2025 ag teacht le réamh-mheastacháin a mheánphiairí, rud a thugann léiriú breise ar inchreidteacht na dtoimhdí atá mar bhonn agus mar thaca ag an bplean athstruchtúraithe.

Measúnú ar fhilleadh an tairbhí ar a inmharthanacht

228. Tar éis dó creidiúnacht na dtoimhdí is bonn leis na réamh-mheastacháin airgeadais a bhunú, déanfaidh an Coimisiún measúnú anois an féidir leis an tairbhí, bunaithe ar na réamh-mheastacháin sin, fillleadh ar a inmharthanacht faoi dheireadh 2025, deireadh an phlean athstruchtúraithe. Go sonrach, fíoróidh an Coimisiún an bhfuil an tairbhí ag súil, in 2025, go nginfidh sé ráta leordhóthanach fillte óna oibriocht agus go mbeidh sé in ann dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin.

⁽⁶¹⁾ Áirítear an méid seo a leanas sa sampla: Lufthansa, IAG, SAS, an Mhuir Aigeach agus Finnair, Ryanair, Jet Éasca agus Wizz Air.

229. Maidir le cumas an tairbhí toradh leordhóthanach a ghiniúint óna oibríochtaí in 2025, is cur chuige gnách é an toradh ar an gcaipiteal arna úsáid (ROCE) ⁽⁶²⁾ in 2025 a chur i gcomparáid le meánchostas ualaithe an chaipitil (WACC). Más mó an chéad cheann ná an ceann deireanach, tá oibríochtaí cuideachta in ann brabúis leordhóthanacha a ghiniúint chun a costas caipitil a chlúdach, ar léiriú é ar innharthanacht na cuideachta sin.
- (230) Tá ROCE an tairbhí, a bhfuil a ríomh ag brath ar na réamh-mheastacháin airgeadais a mheas an Coimisiún a bheith inchreidte in aithrisí (223) – (227), a bheith [...] % in 2025, de réir na Portaingéile (aithris (48)). Is ionann an luach sin agus an cóimheas idir an EBIT réamhchánach agus an caipiteal a úsáideadh in 2025. Mar sin féin, ós rud é gurb é atá i gceist leis an triail innharthanachta ná an ROCE a chur i gcomparáid leis an WACC, ar ráta iarchánach fillte é, measann an Coimisiún go bhfuil sé níos iomchuí an ROCE a ríomh trí EBIT iarchánach a úsáid. Thairis sin, chun na luaineachtaí bliantúla in athróa an chlár chomhardaithe a rianú, measann an Coimisiún freisin gur réasúnta an meáncaipiteal arna úsáid in 2024 agus 2025, seachas an caipiteal a úsáideadh in 2025, a úsáid mar ainmneoir an ROCE in 2025. Leis an dá athrú sin, faigheann an Coimisiún ROCE de [...] %.
- (231) Tá luach ROCE [...] % níos airde ná WACC an tairbhí de [...] %. Is éard atá in WACC den sórt sin, i gcomhréir leis an modheolaíocht chaighdeánach, meán ualaithe chostas an tairbhí maidir le cothromas ([...] %) agus costas an fhiachais ([...] %), agus na hualaí cothrom le spriocfhiachas an tairbhí le fiachas móide cóimheas cothromais ([...] %). Tá údar cuí leis na comhpháirteanna sin den WACC, bunaithe ar shonraí margaidh agus ar fhaisnéis airgeadais faoi phiaraí an tairbhí arna n-aisghabháil ó IQ Caipitil agus ó Reuters (fonóta 61). Rud ba shonraí fós, glactar leis go mbeidh ráta saor ó riosca de [...] % i gceist le costas ríofa cothromais, ráta atá i bhfad níos airde ná an toradh diúltach atá ann faoi láthair ar bhannaí rialtais 10 mbliana na Gearmáine, préimh riosca cothromais 4,72 % agus préimh riosca tíre 1,95 %, atá i gcomhréir le tagarmharcanna atá ar fáil go poiblí ⁽⁶³⁾, agus atá i gcomhréir le béite de [...] ⁽⁶⁴⁾. Is é an béite sin an meánbhéite stoic de phiaraí an tairbhí i bhfonóta 61, arna choigeartú chun na difríochtaí idir cóimheas fiachais agus cóimheas cothromais agus rátaí cánach a léiriú, i gcomhréir leis an bhfoirmle chaighdeánach Hamada. Cuimsíonn costas cothromais 1,75 % préimh riosca beag freisin, arna ríomh ag Duff & Phelps. Maidir le costas an fhiachais, is ionann é agus meán na táirgeachta reatha ar fhiachas amuigh an tairbhí ([...] % réamhchánach, [...] % iarchánach), ar glacadh coimeádach leis ó táthar ag súil go dtiocfaidh feabhas ar fhéichiúnas agus ar chóimheas creidmheasa an tairbhí le linn na tréimhse pleanála. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún go mbeidh an tairbhí in ann filleadh ar innharthanacht in 2025, bunaithe ar an ionchas réasúnta go mbeidh a ROCE in 2025 níos airde ná a WACC.
232. Tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhfuil an ROCE a bhfuiltear ag súil leis in 2025 níos airde ná meánlíon 2019 ROCE ([...] %) na n-aerlíní piaraí a liostaítear i bhfonóta 61. Is léiriú breise é sin ar fhilleadh an tairbhí ar a innharthanacht, ós rud é go raibh na haerlíní sin, in 2019, in ann dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin.
- (233) Comhthacaítear filleadh an tairbhí ar an innharthanacht le cur chuige malartach, eadhon an chomparáid idir an toradh ar chothromas (ROE) agus costas an chothromais. Díríonn an cur chuige sin ar na brabúis a fhabhraíonn ar scairshealbhoirí, agus in aithris (230) bíonn sé ag brath ar na brabúis a ghintear le hoibríochtaí cuideachta. Ó thaobh na scairshealbhoirí de, tá cuideachta innharthana is ea go gcruthaíonn sí ROE níos airde ná costas cothromais. Tugann an Coimisiún faoi deara go bhfuil fíor i gcás an tairbhí in 2025, ós rud é go bhfuil an ROE a bhfuiltear ag súil leis [...] % agus go bhfuil costas [...] % ar chothromas.
- (234) Chun stóinseacht an mheasúnaithe innharthanachta a áirithiú, mheas an Coimisiún cur chuige malartach maidir le ríomh an WACC agus costas cothromais. Is éard atá i gceist leis an gcur chuige sin an cóimheas fiachais in 2025 ([...]) a bhfuiltear ag súil leis ón tairbhí a úsáid, seachas cóimheas ionchais na bpiaraí (1.5), chun béite stoic na bpiaraí a choigeartú i gcás difríochtaí sa ghíaráil agus ualaí an fhiachais agus an chothromais i bhfoirmle WACC a ríomh. Mar thoradh ar an toimhde sin, méadaíonn costas an chothromais ó [...] % go [...] %, rud a léiríonn gearáil níos airde agus dá bhrí sin tá riosca ag baint le cothromas an tairbhí i gcomparáid lena phiaraí. Thairis sin, téann an WACC ó [...] % go [...] %, i ngeall ar na héifeachtaí frithchothromaithe a bhíonn ag costas níos airde cothromais agus ag ualú níos ísle cothromais i struchtúr caipitil an tairbhí. Ar an iomlán, ós rud é gurb é [...] % ([...] %) an ROCE (ROE) a bhfuiltear ag súil leis in 2025, baineann an Coimisiún de tháil as gur baineadh amach tástálacha innharthanachta fiú amháin faoi chur chuige malartach den sórt sin chun WACC agus costas cothromais a ríomh.

⁽⁶²⁾ Sainmhínítear ROCE sa bhliain t mar EBIT i ndiaidh cánach sa bhliain t roinnte ar an meáncaipiteal arna úsáid sa bhliain t agus sa bhliain t-1.

⁽⁶³⁾ Cothromas agus préimheanna riosca tíre ar fáil ar shuíomh gréasáin an tOllamh Damodaran (https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/ctryprem.html).

⁽⁶⁴⁾ Ríomhtar costas an chothromais mar shuim an ráta atá saor ó riosca, préimh an riosca tíre, an phréimh riosca beag agus toradh an bhéite agus na préimhe riosca cothromais.

- (235) Maidir le cumas an tairbhí dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin ag deireadh 2025, ag deireadh an phlean athstruchtúraithe, tá an Coimisiún ag súil go ndéanfaidh an tairbhí a rochtain iomlán ar mhargai caipitil a athbhunú gan cómhaoiniú poiblí a dhéanamh faoi 2025, is é sin le rá trí bliana tar éis na tacaíochta deireanaí cothromais. Go insíonn súil ar na hargóintí seo a leanas. Ar an gcéad dul síos, léiríonn na réamh-mheastacháin airgeadais glanioncam méadaitheach thar an tréimhse pleanála, rud a chuir le leibhéal deimhneach cothromais de EUR [...] milliún in 2025. Tá an luach sin níos airde ná suíomh cothromais TAP Air Portugal de EUR [...] milliún in 2019, nuair a d'fhéadfadh an tairbhí EUR [...] milliún a thiomsú faoi dhálaí an mhargaidh (aithris (23)) ⁽⁶⁵⁾. Ar an dara dul síos, tá an tairbhí ag súil le glanfhiachas le cóimheas EBITDA de [...]. Is é [...] cóimheas den sórt sin ná an tairseach 3.5, arb é an uastairseach atá i gcomhréir le rátáil ar ghrád infheistíochta agus lena n-áiríthítear, ar an gcaoi sin, rochtain níos éasca ar mhargai caipitil, de réir chleachtas an mhargaidh. Ar na cúiseanna sin, measann an Coimisiún go bhfuil an tairbhí in ann dul san iomaíocht ar bhonn a thuilleanaí féin gan tuilleadh cúnaimh tarrthála ná athstruchtúrúcháin faoi 2025.
236. Mar fhianaise bhreise ar chumas an tairbhí rochtain a fháil ar mhargai caipitil gan tacaíocht Stáit agus, dá bhrí sin, go bhfuil sé in ann dul san iomaíocht amach anseo ar a fhiúntas féin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil EUR [...] milliún de chonarthaí léasaithe aerárthaí urraithe ag an tairbhí cheana féin agus iasacht ráthaithe i bpáirt nach bhfuil i Stát cheana féin le [...], ar dearbhaíodh go raibh siad an-mhuiníneach maidir le riachtanais mhaoinithe a dhúnadh go dearfach suas le EUR [...], i gcás inar gá leachtacht a fheabhsú. Tá an dá ghné sin tascach cheana féin maidir le cumas an tairbhí rochtain iomlán ar mhargai caipitil a athbhunú agus is comhartha iad go bhfuil muinín sa mhargadh arís as a hinmharthanacht a luaithe a bheidh an chabhair um athstruchtúrú i bhfeidhm.
237. Sa bheis ar an gcás bunlíne, sholáthair an Phortaingéil anailís íogaireachta agus mhol sí cásanna díobhálacha éagsúla (aithrisí (52) agus (53)). Is éard atá san anailís a rinneadh roimhe seo nuashonrú ar na réamh-mheastacháin airgeadais i gcomparáid leis an bplean ar tugadh fógra ina leith i mí an Mheithimh 2021, ag cur feabhas ar réamhaisnéisí aerthrachta san áireamh, ach freisin an méadú ar phraghsanna breosla agus na hionchais boilscithe atá ag ardú. Cuireann na cásanna díobhálacha leis an bplean ar tugadh fógra ina leith i mí an Mheithimh 2021 agus is éard atá i gceist leo an éifeacht atá ag praghsanna níos airde breosla (méadú [...]), torthaí níos ísle ([...] % laghdú) agus teaglaím díobh a ionsamhlú. Measann an Coimisiún go bhfuil na hanailísí íogaireachta agus na cásanna díobhálacha sin réasúnta, mar ionsamhláíonn siad éifeachtaí athruithe díobhálacha ar phríomheilimintí maidir le brabúsacht aerlínte.
238. Tugann an Coimisiún faoi deara, cé go mbíonn tionchar diúltach ag na cásanna díobhálacha sin ar bhrabúsacht agus ar acmhainneacht creidmheasa an tairbhí, nach gcuireann siad ar ais a inmharthanachta faoi 2025 i mbaol. Sa chás ina mbeadh [...] % praghas breosla níos airde agus [...] % táirgeachta níos ísle (aithris (52)), ghinfeadh an tairbhí EBIT [...] dearfach, agus bhainfeadh sé amach EBIT de EUR [...] milliún [...], in ionad EUR [...] milliún. Sa chás díobhálach le réamh-mheastacháin airgeadais nuashonraithe (aithris (53)), ROCE in 2025 [...], agus laghdaíonn an ROE ó [...] % go [...] %. Léiríonn na cóimheasa sin brabúsacht shuntasach fós agus tá siad níos airde ná na tairseacha inmharthanachta, fiú amháin ag glacadh leis an gcumraíocht is coimeádaí de WACC ([...] %) agus costas cothromais ([...] %). Maidir le cumas an tairbhí rochtain a fháil ar mhargai caipitil agus dul san iomaíocht ar a fhiúntas féin in 2025, ní chuirfí i mbaol é, toisc go mbeadh an suíomh cothromais fós dearfach (EUR [...] milliún) agus nach sáródh glanfhiachas le cóimheas EBITA [...], ag sroicheadh luach [...].

Conclúid maidir le forbairt gníomhaíochtaí eacnamaíocha agus réimsí eacnamaíocha a éascú

239. Mar fhocal scoir, measann an Coimisiún go bhfuil plean athstruchtúraithe an tairbhí réalaíoch, comhleánach agus inchreidte. Dá réir sin, tá sé oiriúnach inmharthanacht fhadtéarmach an tairbhí a athbhunú gan a bheith ag brath ar státhchabhair bhreise laistigh de thréimhse réasúnta ama. Dá bhrí sin, comhlíonann an chabhair um athstruchtúrú na ceanglais dá bhforáiltear i bpointe 44(b) agus i bpointe (c) agus i bpointe 46 de Threoirlínte R&R, rud a rannchuidíonn le forbairt a dhéanamh ar ghníomhaíocht eacnamaíoch na seirbhísí aeriompair a nascann an Phortaingéil, mar a cheanglaítear le hAirteagal 107(3)(c) CFAE.

6.4.2. Éifeachtaí dearfacha na cabhrach do réimsí eacnamaíocha níos mó ná na héifeachtaí diúltacha ar thrádáil agus ar iomaíocht

240. D'fhonn a mheas an ndéanann an chabhair difear míchuí do dhálaí iomaíochta agus trádála, is gá riachtanas, oiriúnacht agus comhréireacht na cabhrach a scrúdú, agus trédhearcacht a áirithiú. Is gá freisin éifeachtaí na cabhrach ar an iomaíocht agus ar thrádáil a scrúdú agus tionchar dearfach na cabhrach chun gníomhaíochtaí eacnamaíocha agus réimsí eacnamaíocha a fhorbairt, chomh maith le héifeachtaí dearfacha eile, a bhfuil sé i gceist ag an gcabhair tacaíocht a thabhairt i gcoinne a héifeachtaí diúltacha ar an margadh inmheánach a chur san áireamh.

⁽⁶⁵⁾ Foinse: Tuarascáil Bhliantúil TAP Air Portugal for 2019, lch. 53.

6.4.2.1. Riachtanas

241. Faoi phointe 53 de Threoirlínte R&R, ní mór do Bhallstáit a bhfuil sé ar intinn acu cúnamh athstruchtúrúcháin a dheonú comparáid a dhéanamh le cás malartach inchreidte nach mbaineann Státchabhair leis, rud a léiríonn nach mbainfear amach forbairt na gníomhaíochtaí eacnamaíochta nó na limistéar a lorgaítear leis an gcabhair, dá dtagraítear in alt 3.1.1 de Threoirlínte R&R nó nach mbainfear amach iad ar leibhéal níos lú.
242. Is é cuspóir an chúnamh athstruchtúrúcháin nach dtéann TAP SGPS i mbun gnó, agus ar an gcaoi sin cliseadh margaidh agus cruatan sóisialta a sheachaint a chuirfeadh bac ar fhorbairt seirbhísí aeriompair a nascann an Phortaingéil. Baintear an cuspóir sin amach tríd an bplean athstruchtúraíthe a chur chun feidhme, ar plean é a mhaoinítear i bpáirt leis an gcabhair um athstruchtúrú. Léiríonn an plean athstruchtúraíthe gur gá aghaidh a thabhairt ar shaincheistanna leachtachta agus sócmhainneachta araon an tairbhí chun a chuid fadhbanna airgeadais a réiteach. Sa ghearrthéarma, ní féidir le SGPS TAP a áirithiú go leanfar d'aeriompar riachtanach a sholáthar, oibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh ná rochtain a bheith aige ar mhargaí airgeadais. San fhadtéarma, mar gheall ar an gcothromas diúltach EUR [...] billiún a leanfaidh ar aghaidh ar feadh tréimhse fhada, ní féidir le TAP SGPS a oibleagáidí airgeadais a chomhlíonadh freisin. Dá bhrí sin, tá an chabhair um athstruchtúrú riachtanach chun an plean athstruchtúraíthe a chur i gcrích go rathúil agus, dá réir sin, féachann a chur chun feidhme le forbairt seirbhísí aeriompair lena nasctar an Phortaingéil a éascú.

6.4.2.2. Oiriúnacht

243. Faoi phointe 38(c) agus faoi phointe 54 de Threoirlínte R&R, ní bhreithneoidh an Coimisiún go bhfuil cabhair um athstruchtúrú ag lú leis an margadh inmheánach más féidir an cuspóir céanna a bhaint amach trí bhearta eile nach bhfuil chomh saobhadh céanna. Ní mór luach saothair cuí a fháil don chabhair athstruchtúraíthe agus na coinníollacha atá leagtha síos i bpointe 58 de Threoirlínte T&R a chomhlíonadh, ionas go mbeidh na hionstraimí a roghnaítear oiriúnach don cheist sócmhainneachta nó don cheist leachtachta a bhfuil sé i gceist aghaidh a thabhairt uirthi.
244. Chuir na hiomaitheoirí i gcoinne réamhchinneadh an Choimisiúin sa chinneadh tosaigh go raibh an chabhair um athstruchtúrú iomchuí i bhfoirm. Maíonn Ryanair nach bhfuil an chabhair oiriúnach, toisc nach bhfuil an chabhair i láthair ná i gcomparáid le roghanna eile a bhaineann le Státchabhair nó nach bhfuil baint ag státchabhair leo. Maíonn EAA nach bhfuil an cineál cabhrach, atá comhdhéanta den chuid is mó d'instealladh cothromais, iomchuí agus go dtéann sé thar a bhfuil riachtanach, mar gur leor ráthaíocht Stáit (gan aon bhearta cothromais) chun rochtain ar mhargaí caipitil a éascú agus ar an mbealach sin leachtacht agus sócmhainneacht TAP a athshlánú. Níl fianaise ar bith ag gabháil le héileamh EAA, ach ní chuireann Ryanair san áireamh an staid reatha a bhfuil fianaise air mar gheall ar easpa rochtana leordhóthanaí ar mhargaí caipitil chun infheisteoir atá toilteanach agus in ann maoiniú cothromais nó maoiniú fadtéarmach a chur ar fáil a roghnú. Os a choinne sin, leis an bplé lena ndéantar maoiniú láithreach agus teagmhasach araon a áirithiú, tugtar comhthacú le neamhábaltacht TAP SGPS/TAP Air Portugal faoi láthair caipiteal a chruinniú ar mhórscaála ⁽⁶⁶⁾.
245. Thairis sin, measann an Coimisiún go bhfuil an EUR 2.55 billiún de chúnamh um athstruchtúrú do TAP SGPS i bhfoirm iomchuí, ar na cúiseanna seo a leanas. Ar an gcéad dul síos, is gnóthas a bhí i gcruachas le cothromas diúltach in 2019 (EUR [...] milliún) a bhí in TAP SGPS. Taifeadadh cailteanais EUR [...] billiún in 2020 agus táthar ag súil le glanioncam deimhneach [...]. In éagmais na cabhrach um athstruchtúrú, ní bheadh an tairbhí in ann go leor cothromais a thógáil chun an EUR [...] billiún, a fhritháireamh, agus dá uireasa sin d'fhéadfadh sé nach mbeadh an tairbhí in ann fiachas suntasach fadtéarmach nó cistí infheistíochta suntasacha a mhealladh i margaí caipitil. I ndáil leis sin, tugann an Coimisiún dá aire freisin go bhfuil an tairbhí ag súil, in 2025, le suíomh cothromais EUR [...] milliún, nach bhfuil iomarcach i gcomparáid leis an nglanfiachas measta EUR [...] billiún. Ar an dara dul síos, léiríonn na réamh-mheastacháin leachtachta go mbeadh suíomh diúltach airgid ag an tairbhí, go tuairim is EUR [...] billiún in 2021, EUR [...] billiún in 2022 agus EUR [...] billiún in 2023, in éagmais na cabhrach um athstruchtúrú. Ar an dá chúis sin, is é conclúid an Choimisiúin gurb é méid agus foirm na cabhrach um athstruchtúrú a sholáthraítear trí bhearta cothromais den chuid is mó an ceann is iomchuí chun aghaidh a thabhairt ar fhadhbanna sócmhainneachta agus leachtachta TAP SGPS.
246. Maidir le luach saothair na Státchabhrach, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil struchtúr idirghabháil Stát na Portaingéile faoi úinéireacht 100 % de scairchaipiteal TAP Air Portugal. Measann an Coimisiún gurb é luach an scairchaipitil sin, a fhéadfaidh an Phortaingéil a réadú trí dhíol, luach saothair na státchabhrach. Chun luach saothair den sórt sin a chainníochtú, rinne an Coimisiún luacháil ar chothromas TAP Air Portugal (aithris (229)) ar bhonn na réamh-mheastachán airgeadais sa phlean athstruchtúraíthe ar tugadh fógra faoi agus trí bheith ag brath ar mhodheolaíochtaí luachála caighdeánacha, i.e. an modh lascainithe airgid agus iolrach.

⁽⁶⁶⁾ [...].

- (247) Chun meastachán a dhéanamh ar luach chothromas TAP Air Portugal, rinne an Coimisiún meastachán ar luach iomlán fiontair an Choimisiúin ar dtús. Chuige sin, rinne sé na sreafaí airgid saor in aisce chuig an ngnólacht (FCFF) le linn na tréimhse pleanála, chomh maith leis an luach foirceannaidh, a lascainiú trí úsáid a bhaint as an WACC dá dtagraítear in aithris (230) mar ráta lascaine. Bhain an Coimisiún leas as dhá chur chuige chun an luach foirceannaidh a ríomh. Is é an chéad chur chuige fás Gordon, a ghlacann le ráta fáis leanúnach sreabhadh airgid saor in aisce na cuideachta chuig an ngnólacht, ón mbliain dheireanach den phlean i suthaineacht. Is é an dara ceann an modh iolraithe, trína bhfuil luach ag cuideachta il dá brabúis. Mheas an Coimisiún gurb é EBITDA an méadrach brabúis ábhartha, i gcomhréir le cleachtas an mhargaidh, agus d'aisghabh sé an luach fiontraíochta (breathnú ar aghaidh) do EBITDA il ó phiar-aerlíní (fonóta 61). Tar éis luach iomlán fiontair TAP Air Portugal a mheas, ríomhann an Coimisiún a luach cothromais trí ghlanfhiachas a dhealú.
248. Léirítear i meastachán an Choimisiúin go bhfuil méadú ag teacht ar luach cothromais TAP Air Portugal le linn na tréimhse pleanála, a théann ó EUR [...] – EUR [...] milliún in 2022 go EUR [...] milliún in 2025 ⁽⁶⁷⁾. Measann an Coimisiún go bhfuil súil réasúnta, ón lá atá inniu ann, leis an luach saothair a d'fhéadfadh an Phortaingéil a thuilleamh ar chabhair Stáit trína cion a dhíol isteach in TAP Air Portugal.
249. Dá bhrí sin, tá an chabhair um athstruchtúrú leordhóthanach i bhfoirm agus go bhfuil luach saothair leordhóthanach ag dul léi.

6.4.2.3. Comhréireacht na cabhrach: Féinrannchuidiú agus comhroinnt ualaigh

250. Faoi phointe 38(e) de Threoirlínte R&R, ní rachaidh an chabhair thar an íosmhéid is gá chun an cuspóir atá á lorg ag an gcabhair athstruchtúrúcháin a bhaint amach. Ní mór méid agus déine na cabhrach athstruchtúraithe a theorannú don íosmhéid is gá chun go bhféadfar an t-athstruchtúrú a dhéanamh, i bhfianaise na n-acmhainní airgeadais atá ag an tairbhí, ag a scairshealbhóirí nó ag an ngrúpa gnó lena mbaineann sé (pointe 61 de Threoirlínte R&R). Go háirithe, ní mór leibhéal leordhóthanach ranníocaíochta dílse i leith chostais an athstruchtúraithe a áirithiú agus, i gcás ina dtugtar tacaíocht Stáit i bhfoirm a chuireann le suíomh cothromais an tairbhí, le comhroinnt ualaigh. Agus measúnú á dhéanamh ar na riachtanais sin, cuirfear san áireamh aon chabhair tarrthála a tugadh roimh ré.
251. Caithfidh ranníocaíocht an tairbhí féin leis an bplean athstruchtúraithe a bheith réadach agus iarbhrí agus ba cheart, de ghnáth, go mbeadh sé inchomparáide leis an gcabhair arna deonú i dtéarmaí éifeachta ar shuíomh sócmhainneachta nó ar shuíomh leachtachta an tairbhí. De bhun phointe 63 de Threoirlínte R&R, ní mór don Choimisiún a mheas an bhfuil na foinsí éagsúla ranníocaíochta féin iarbhrí agus saor ó chabhair. De réir phointe 64 de Threoirlínte R&R, measann an Coimisiún de ghnáth gur leor an ranníocaíocht féin más ionann í agus níos mó ná 50 % de na costais athstruchtúraithe.
252. Ní mór don Choimisiún a fhíorú an bhfuil na foinsí éagsúla maoinithe don phlean a thuairiscítear in aithrisí (43) go dtí (45), saor ó chabhair agus fíor, is cinnte go leor é sin a chur i gcrích le linn don phlean athstruchtúraithe a bheith á chur chun feidhme, gan brabúis a bhfuiltear ag súil leis sa todhchaí a chur san áireamh. Níl ranníocaíochtaí ón Stát ina shuíomh scairshealbhóra de chuid SGPS TAP agus TAP Air Portugal saor ó chabhair agus ní féidir iad a chur san áireamh sa mheasúnú.
253. Slánaíochtaí athstruchtúraithe saothair a íoc ar EUR [...] milliún, ar íocadh EUR [...] milliún de cheana in 2021 (aithris (43)a), maidir le costais atá ábhartha maidir leis an laghdú ar fhostaithe dá bhforáiltear sa phlean athstruchtúraithe. Tá costais den sórt sin ann láithreach, ós rud é go bhfuil conarthaí saothair foirceanta cheana féin ag TAP Air Portugal, mar chuid de chearta saothair agus d'athstruchtúrú a rinneadh ó Aibreán 2020 ar aghaidh agus toisc gur beag iad i gcomhréir leis na hioncaim a fuarthas cheana féin go dtí mí na Nollag 2021. Tuairiscíonn an Phortaingéil go bhfuil méid iomlán na slánaíochtaí a bhaineann le foirceannadh na gconarthaí fostaíochta mar thoradh ar an athstruchtúrú comhionann le EUR [...] milliún, as a n-íocann TAP Air Portugal go díreach le sreabhadh airgid oibríochtúil, cé go maoiníodh an Stát EUR [...] milliún go héifeachtach le hacmhainní a eascraíonn as an iasacht cúnaimh tarrthála. Dá bhrí sin, an chuid sin de shlánaíochtaí um athstruchtúrú saothair nach maoinítear le Státhabhair, ní ón gcothromas ná ón iasacht arna ráthú ag an Stát, is féidir glacadh léi mar ranníocaíocht an tairbhí féin i leith na gcostas sin agus is féidir a mheas gur fíor an chuid í, is é sin le rá, de réir bhrí phointe 63 de Threoirlínte T&R.

⁽⁶⁷⁾ Chun an luach foirceannaidh a ríomh trí úsáid a bhaint as samhail fáis Gordon, glacann an Coimisiún ráta fáis 1,5 %, infheistíocht suthain is ionann agus dímhéas in 2025, EBIT suthain is ionann agus EBIT in 2025 agus athruithe nialasacha ar ghlanchaipiteal oibre. Maidir leis an modh iolrach, d'aisghabh an Coimisiún luach airmheánach fiontraíochta go cóimheas EBITDA 4.16 trí shonraí faoi phiaraerlíní an tairbhí ó IQ Caipitil a úsáid. Ciallaíonn réamhbhreathnaitheach réamhaisnéis an anailiseora stocmhargaidh EBITDA in 2025.

254. Ar an gcaoi chéanna, tagraíonn fócaíocht teagmhas a bhaineann leis an difheistiú [...] EUR [...] milliún (aithris (43) f)), do theagmhais (go háirithe, [...] % [...], [...] % [...] % [...]), a fócaídh TAP SGPS i gcomhthéacs an difheistiú tríd an tsócmhainn sin a dhíol agus nach gcuirfear ar aghaidh chuig an bhfaighteoir í. Is méid neamhchosanta réamhshainithe iad a ghlacfaidh an tairbhí óna acmhainní féin, ar suim í a bheidh inacmhainne lena ioncam láithreach – agus i bhfad níos mó in 2022, óna ioncam seachas ó státchabhair. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur féidir iad a áireamh mar ranníocaíocht dhílis agus gur ranníocaíocht réadach agus iarbhrí iad, i bhfianaise an ghealltanais maidir le difheistiú na sócmhainne sin laistigh de 2022 arna leagan amach sa phlean athstruchtúraithe (aithris (29)).
- (255) Maidir le ranníocaíochtaí ó thríú páirtithe nó bearta cost-éifeachtúlachta arb ionann iad agus EUR [...] milliún san iomlán (aithris (43)), tugann an Coimisiún dá aire go bhféadfadh sé gurb ionann laghduithe ar na costais bhuana arna n-íoc nó arna gcumasú ag soláthróirí seachtracha nó cliaint leis an tairbhí agus foinsí iarbhrí ranníocaíochta dílse, ar choinníoll go dtagann siad as comhaontuithe ceangailteacha agus go bhfuil siad éifeachtach agus nach féidir iad a aisíompú. Go háirithe, ní mór do na laghduithe ar chostais arna n-íoc ag páirtithe leasmhara i ndáil leis an gcineál seo coigilte costais a bheith éifeachtach, marthanach agus gan a bheith inchúlaithe mar mhéid le fíorfhoinse agus le foinse iarbhrí na ranníocaíochta féin⁽⁶⁸⁾. Mheas an Coimisiún cheana gurb ionann na laghduithe ar dhliteanais chonartha a leagtar amach i gcomhaontuithe athchaibidlithe le soláthraithe agus le léasóirí agus foinsí iarbhrí ranníocaíochta dílse: I gcomparáid le téarmaí na gcomhaontuithe tosaigh, saor-acmhainní iad atá ar fáil chun costais athstruchtúraithe a mhaoiniú a chaithfí a chaitheamh ar aisíoc na n-íocaíochtaí gaolmhara murach sin⁽⁶⁹⁾. Is amhlaidh atá i gcás soláthróirí agus ceannaitheoirí a gheallann nó a leasaíonn téarmaí a gconarthaí go daingean agus a shaoirann acmhainní ón tairbhí⁽⁷⁰⁾.
- (256) Ós rud é go bhfuil na conarthaí a ndearna TAP Air Portugal iad a athchaibidliú bunaithe ar ghníomhartha atá ceangailteach ó thaobh an dlí de, arb ionann iad agus EUR [...] milliún de arna gcur chun feidhme cheana féin agus EUR [...] milliún arna n-ionadú ag conarthaí a gealladh cheana, is féidir a mheas gur fíor-ranníocaíochtaí agus iarbhrí iad na bearta um athstruchtúrú oibríochtúil sin. Go deimhin, roinneann na bearta sin an t-ualach airgeadais a bhaineann le costais athstruchtúrúcháin TAP SGPS ar sholáthraithe a bheadh i dteideal íocaíochtaí níos airde ar a dtorthaí dearfacha oibriúcháin.
- (257) Mar an gcéanna, is ionann na ranníocaíochtaí a bhaineann le céimniú amach sócmhainní agus athchaibidlíocht le monaróirí trealaimh bhunaidh (go háirithe [...]) suas le EUR [...] milliún (aithris (43)d), agus na fáлтаis ó dhíol sócmhainní, mar atá [...] ([...]), [...]. Go deimhin, ós rud é gur fáлтаis airgid agus ranníocaíochtaí ó acmhainní dílse an tairbhí ó cheannaitheoirí trealaimh nó sócmhainní iad na bearta sin, is féidir a mheas gur fíoracmhainní iad a rannchuidíodh leis an athstruchtúrú. Ina theannta sin, is féidir a mheas gur ranníocaíochtaí iarbhrí iad ranníocaíochtaí den sórt sin, ós rud é go bhfuil siad curtha chun feidhme cheana féin trí chonarthaí arna síniú le contrapháirteanna an tairbhí. Baineann an réasúnaíocht chéanna leis an maoiniú a fuarthas chun aerárthaí nua suas le EUR [...] milliún a léasú (aithris (43)c)), agus an fhianaise a chuir an Phortaingéil isteach maidir leis na gealltanais airgeadais maidir le naoi n-eireablach agus dhá inneall sínithe mar chuid den phlean athstruchtúraithe á gcur san áireamh.
- (258) Maidir le ráthaíochtaí Stáit pháirtigh a sholáthraítear i gcomhthéacs oibríocht athstruchtúraithe, mheas an Coimisiún gurb ionann an chuid eile den riosca a iompraíonn gníomhaithe margaidh agus ranníocaíocht bhailí agus réadach i leith costais athstruchtúraithe⁽⁷¹⁾. Dá bhrí sin, is féidir cion ([...]) an mhaoiniúcháin EUR [...] milliún, nach bhfuil ráthaithe ag an Stát, eadhon EUR [...] milliún (aithris (43)e)), a mheas mar fhíor-ranníocaíocht iarbhrí iasachtóir margaidh ar na costais athstruchtúraithe. Mar an gcéanna, is ionann an maoiniú úr a caibidlíodh le hinstiúid airgeadais phríobháideach ([...]) ar feadh suas le EUR [...] milliún agus ranníocaíocht iarbhrí agus iarbhrí, ar féidir é a chur i gcrích [...] ar aghaidh, ag brath ar riachtanais leachtachta ar mó iad ná sreafaí airgid oibriúcháin (aithris (43)e)).
- ⁽⁶⁸⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 30 Aibreán 2021 i gcás SA.58101 (2020/C) agus SA.62043 (2021/N) – an Phortaingéil – Cabhair tarthála agus cabhair athstruchtúraithe do Ghrúpa SATA (IO C 223, 11.6.2021, lch. 37), aithris 72; Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Iúil 2021 i gcás SA.63203 (2021/N) – An Ghearmáin – Cabhair athstruchtúraithe le haghaidh Condor (nár foilsíodh fós), aithris 132 c); Cinneadh ón gCoimisiún an 12 Bealtaine 2016 i gcás SA.40419 (2015/NN) – Cabhair athstruchtúraithe do Polzela (IO C 258, 15.7.2016, lch. 3), aithris 119.
- ⁽⁶⁹⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 8 Meitheamh 2015 maidir leis an Státchabhair a bhfuil sé beartaithe ag an tSlóivéin í a chur chun feidhme do Ghrúpa Cimos (SA.37792 (2014/C) (sean- 2013/N)) (IO L 59, 4.3.2016, lch. 168), aithris 80.
- ⁽⁷⁰⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 20 Lúnasa 2018 i gcás SA.51408 (2018/N) – Cúnamh do Thrámaí B.V. (IO C 406, 19.11.2018, lch. 10), aithris 22 agus aithris 71.
- ⁽⁷¹⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 27 Lúnasa 2021 i gcás SA.64175 (2021/N) – CNIM – Aide à la athstructuration (IO C 450, 5.11.2021, lch. 2), aithris 18 agus aithris 71.

- (259) I gcás bannaí agus iasachtaí sindeacáite le haghaidh méid iomlán EUR [...], a luaitear in aithris (43)g), soláthraíonn na hiarchuir an sochar a bhaineann le híocaíochtaí a chur siar a bhí dlite agus a bheadh infhorfheidhmithe murach sin. Maidir le hoibríochtaí um athstruchtúrú a comhaontaíodh agus lena ngabhann iarchur fiachais a bhfuil oibleagáid orthu an phríomhshuim atá dlite a aisíoc, measann an Coimisiún, murab ionann agus áitiú tosaigh údarais na Portaingéile, go bhfuil an ranníocaíocht le haghaidh costais athstruchtúraithe níos ísle ná an méid ainmniúil a cuireadh siar agus gurb é atá inti glanluach láithreach d'athsceidealú comhaontaithe na n-íocaíochtaí ⁽⁷²⁾. Tá luach iomlán EUR [...] milliún de ranníocaíocht réadach i gceist leis an iarchur. Déantar an tsuim a mheas tríd an difríocht sa ghlanluach láithreach a ríomh idir aisíocaíocht ar dháta aibíochta nó aisíocaíocht láithreach i gcur i bhfeidhm na gcúnant a tarscaoileadh, lascainithe ag an ráta úis margaidh ([...]) [...]: EUR [...] milliún [...], EUR [...] milliún [...], [...] EUR [...] milliún [...].
- (260) I bhfianaise a bhfuil thuas, is é EUR [...] milliún an méid iomlán is féidir a mheas mar fhíor-ranníocaíocht agus ranníocaíocht iarbhrí an tairbhí, méid is ionann agus [...] % de na costais athstruchtúraithe. Astu sin, eascraíonn EUR [...] milliún as maoiniú úr faoi dhálaí margaidh a chuirtear ar fáil leis na fáilais ó dhíol [...] [...], léas airgeadais lena gcumhdaítear [...] aerárthaí agus innill agus maoiniú nua ón [...] (aithris (43)). Féadfaidh na méideanna sin méadú laistigh de thréimhse an phlean athstruchtúraithe le fáilais ón [...] ach, áfach, nach féidir a mhéid a mheas agus a shuí le cinnteacht leordhóthanach gur ranníocaíocht iarbhrí ón tairbhí i leith costais athstruchtúraithe í í féin ón tairbhí.
- (261) I gcomhréir le pointe 64 de Threoirlínte R&R, féadfaidh an Coimisiún glacadh le ranníocaíocht nach sroicheann 50 % de na costais athstruchtúrúcháin ach amháin i gcúinsí eisceachtúla agus i gcásanna cruatain ar leith, má fhanann méid na ranníocaíochta sin suntasach.
- (262) Sna himthosca reatha tar éis ráig phaindéim COVID-19, measann an Coimisiún go bhféadfadh údar a bheith leis, ag brath ar an gcás aonair, go bhfanann a ranníocaíochtaí féin faoi bhun thairseach 50 % de na costais athstruchtúraithe, fad is a bheidh siad suntasach agus go n-áireofar leo cistiú nua breise faoi dhálaí an mhargaidh ⁽⁷³⁾. Mar léiriú ar leibhéal a mheasfadh an Coimisiún a bheith iomchuí sa chás reatha, mheas an Coimisiún ina chleachtas go bhféadfadh ranníocaíocht féin suas go 24 % de na costais athstruchtúraithe a bheith suntasach agus, dá bhrí sin, go bhféadfadh an chabhair um athstruchtúrú 76 % de na costais athstruchtúraithe a bheith comhréireach ⁽⁷⁴⁾.
263. Measann an Coimisiún gur léirigh an Phortaingéil go bhfuil imthosca eisceachtúla ann. Aithníonn an Coimisiún, go háirithe, gur chruthaigh paindéim COVID-19 agus na bearta a rinneadh chun é a shrianadh imthosca eisceachtúla don tairbhí, i gcomhthéacs suaitheadh tromchúiseach ar an ngeilleagar de réir bhrí Airteagal 107(3)(b) CFAE, a mbeadh tionchar láithreach aige ar earnálacha na soghluaisteachta agus an aeriompair agus ar a chumas cistiú margaidh a ardú. Ós rud é gurb ionann an ranníocaíocht féin agus [...] % de na costais athstruchtúraithe agus go soláthraítear a leath mar mhaoiniú úr, measann an Coimisiún go bhfuil méid na ranníocaíochta atá níos ísle ná 50 % inghlactha sa chás seo.
264. De bhun phointe 65 go pointe 67 de Threoirlínte T&R, is féidir leis an tacaíocht Stáit a thugtar i bhfoirm a chuireann le seasamh cothromais an tairbhí scairshealbhóirí agus creidiúnaithe fo-ordaithe a chosaint ó iarmhairtí a rogha infheistíocht a dhéanamh sa tairbhí, rud a chruthaíonn guais mhorálta agus a lagaíonn smacht an mhargaidh. Dá bhrí sin, níor cheart cabhair chun caillteanais a chumhdach a dheonú ach amháin ar théarmaí lena mbaineann comhroinnt ualaigh leordhóthanach ag infheisteoirí atá ann cheana agus ba cheart idirghabháil Stáit tarlú tar éis na caillteanais a chur san áireamh go hiomlán agus a chur i leith na scairshealbhóirí agus na sealbhóirí fiachais fho-ordaithe atá ann cheana. Ciallóidh comhroinnt ualaigh leordhóthanach freisin gur cheart aon státhchabhair lena gcuirfeadh feabhas ar shuíomh cothromais an tairbhí a dheonú ar théarmaí lena dtugtar cion réasúnach de ghnóthachain i luach an tairbhí amach anseo don Stát, i bhfianaise an mhéid cothromais Stáit a instealladh i gcomparáid le cothromas na cuideachta atá fágtha tar éis na caillteanais a chur san áireamh.

⁽⁷²⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 9 Iúil 2014 i gcás SA.38324 (2014/N) – An Spáinn – Cabhair athstruchtúraithe do Alesti (IO C418, 21.11.2014, lch. 6), aithris 82.

⁽⁷³⁾ Creat sealadach mar atá arna leasú, pointe 3 agus pointe 14 bis.

⁽⁷⁴⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 24 Aibreán 2007 maidir leis an mbeart cabhrach arna chur chun feidhme ag an mBeilg mar thaca le Bád Idir-Bád Farantóireachta (C 46/05 (ex NN 9/04 agus ex N 55/05)) (IO L 225, 27.8.2009, lch. 1), aithrisí 348-350. Sa chás sin, chuir an Coimisiún Treoirlínte 1999 R&R i bhfeidhm a d'éiligh go mbeadh an ranníocaíocht féin suntasach, gan íostairseach an iarratais a shonrú, a socraíodh go 50 % i dTreoirlínte R&R 2004.

265. Maidir leis sin, cé gurb é atá go príomha sa chabhair um athstruchtúrú ná instealltaí nó comhshó ionstraimí fiachais ina chothromas, d'fheidhmigh Stát na Portaingéile comhrialú ar an tairbhí mar scairshealbhóir sular deonaíodh an chabhair tarrthála agus anois tá leas rialaithe aige ar an tairbhí agus ar TAP Air Portugal (aithrisí (8) go (12)). Dá bhrí sin, bhí dlúthbhaint ag Stát na Portaingéile leis na roghanna straitéiseacha agus airgeadais a bhfuil cur síos orthu in aithrisí (19) go dtí (22) a thug ar an tairbhí a bheith i gcruachás. Dá réir sin, d'fhoilligh guais mhorálta a sheachaint trí ualach a roinnt go leordhóthanach, tá sé tábhachtach a thabhairt faoi deara go dtugann idirghabháil an Stáit mar sholáthraí cabhrach athstruchtúraithe aghaidh ar chás míchothromaíochtaí agus caillteanais airgeadais a raibh baint ag an Stát leo mar scairshealbhóir a bhfuil comhrialú ar an tairbhí aige. Mar atá léirithe ag an bPortaingéil, beidh TAP SGPS [...] (aithris (45)).
266. Dá bhrí sin, déanfaidh scairshealbhóirí an tairbhí atá ann cheana, lena n-áirítear Stát na Portaingéile, ualach an athstruchtúraithe a chomhroinnt go leordhóthanach toisc, sa chleachtas, go laghdófar luach a sealúchas láithreach go nialas ó thaobh ionsú an chaillteanais de. Thairis sin, déanfaidh TAP SGPS a fhochomhlachtaí LónadóireachtaPor, Groundforce, M & E Brazil a fholmhú de réir a chéile. Mar thoradh air sin, deonófar an chabhair athstruchtúrúcháin i bhfoirm cothromais Stáit ar théarmaí lena dtugtar gach gnóthachan amach anseo i luach an tairbhí don Stát, i gcomparáid leis an gcothromas atá fágtha, agus ar an gcaoi sin sásófar an coinníoll maidir le comhroinnt leordhóthanach ualaigh na scairshealbhóirí atá ann cheana, mar a leagtar amach i bpointe 67 de na Treoirlínte T&R.
267. Go deimhin, tá fiachas sinsearach ag na hinstiúidí airgeadais agus ag na hinfheisteoirí ag a bhfuil bannaí ar creidiúnaithe den tairbhí iad agus/nó a fhochuideachtaí dá dtagraítear in aithrisí (67)a) agus (43)g) nach bhfuil fo-ordaithe ag íoc fiachais airgeadais eile ach roimh scairshealbhóirí i gcás dócmhainneachta nó leachtaithe nó ionsúcháin caillteanais. Cé nach n-éilíonn Treoirlínte an R&R go roinneadh creidiúnaithe sinsearach ualach na hoibríochta athstruchtúraithe, sa chás seo, rannchuidíonn sealbhóirí bannaí agus instiúidí airgeadais le costais athstruchtúraithe an tairbhí a chumhdach (aithris (259)).
268. Ina theannta sin, maidir le sealbhóirí bannaí agus d'fhoilligh baol morálta a sheachaint, is iomchuí a thabhairt faoi deara gur tharla eisiúintí bannaí an tairbhí i mí an Mheithimh agus i mí na Nollag 2019 (aithris (23)), a bhí gar don phaindéim. Dá réir sin, níor mhaoinigh na hinfheisteoirí nó na hiasachtóirí sin, ná níor dhreasaigh siad ar shlí eile, dul i riosca iomarcach, forleathnú nó iompar tráchtála a bhí tar éis cur le deacracht an tairbhí. Dá bhrí sin, is leor agus is leor an chomhroinnt ualaigh arna soláthar ag scairshealbhóirí reatha an tairbhí.
269. Is é conclúid an Choimisiúin, dá bhrí sin, go bhfuil an chabhair um athstruchtúrú comhréireach agus go bhfuil an t-ualach a roinnt mar is iomchuí i gceist leis.

6.4.2.4. Éifeachtaí diúltacha

270. De bhun phointe 38(f) de Threoirlínte T&R, nuair a thugtar cabhair athstruchtúrúcháin, ní mór bearta a ghlacadh chun saobhadh iomaíochta a theorannú, agus b'fhearr iad a bheith struchtúrtha i bhfoirm dífheistiú gníomhaíochtaí atá neamhspleách ar mhaithe le hiomaitheoirí beaga nó gníomhaíocht trasteorann a leathnú. Ina theannta sin, chun éifeachtaí diúltacha ar iomaíocht agus ar thrádáil a laghdú, níor cheart, i bprionsabal, go mbeadh cabhair chomhchosúil faighte ag faighteoirí tarrthála nó athstruchtúrúcháin le deich mbliana anuas i gcás pleananna tarrthála nó athstruchtúraithe arís is arís eile. Ar feadh, murach sin, cuireadh amhras ar chumas an tairbhí cur le táirgiúlacht chomhiomlán agus, dá bhrí sin, ar fhorbairt na ngníomhaíochtaí eacnamaíocha nó na réigiún atá idir lámha, agus tá iomaíocht fhóirdheonaithe ó chuideachta a chuirfeadh deireadh, murach sin, saormhargadh chun fás agus tógáil ar fáil d'iomaitheoirí eacnamaíocha sa mhargadh inmheánach.

6.4.2.5. Prionsabal 'uair amháin, an uair dheiridh'

271. Faoi phointí 70 agus 71 de Threoirlínte R&R, is féidir cabhair a dheonú do ghnóthais a bhfuil deacracht acu maidir le hoibríocht tarrthála nó athstruchtúrúcháin amháin. Dá bhrí sin, i gcás ina bhfuil níos lú ná deich mbliana caite ó deonaíodh cabhair tarrthála, cúnamh athstruchtúrúcháin nó tacaíocht shealadach athstruchtúrúcháin don tairbhí san am a chuaigh thart, lena n-áirítear aon chabhair den sórt sin a deonaíodh roimh theacht i bhfeidhm Threoirlínte R&R agus aon chabhair nár tugadh fógra ina leith, ní cheadóidh an Coimisiún cabhair bhreise (an prionsabal 'aon uair amháin, an uair dheireanach').

272. I dteannta an dearbhaithé ón bPortaingéil chuige sin, taispeánann fíorú thaifid an Choimisiúin nár bhain aon cheann de na cuideachtaí laistigh den aonad eacnamaíoch is tairbhí (a chuimsíonn TAP SGPS, a comhchuideachta reatha TAP Air Phortaingéil, agus a fochuideachtaí rialaithe go léir) tairbhe as aon chúnamh tarrthála eile, cabhair athstruchtúrúcháin nó tacaíocht athstruchtúrúithe shealadaigh. Tá an EUR 1.2 billiún de chabhair tarrthála a d'fhaomh an Coimisiún an 16 Iúil 2021 mar chuid den oibríocht aonair athstruchtúrúithe a bhfuil tacaíocht faighte aici ón gcabhair athstruchtúrúcháin, de réir phointe 72(a) de Threoirlínte R&R.

(273) I mí Aibreáin agus i mí na Nollag 2021, ní dhearna an Coimisiún aon agóid i gcoinne cúiteamh damáiste faoi Airteagal 107(2)(b) CFAE maidir le TAP Air Portugal (fonóta 14). Mar sin féin, mar a tugadh faoi deara i bpointe 15 den Chreat Sealadach, ní chumhdaítear leis an bprionsabal 'aon uair amháin an uair dheireanach' arna leagan síos sna Treoirlínte T&R cabhair a dhearbhaíonn an Coimisiún a bheith comhoiriúnach faoi Airteagal 107(2)(b) CFAE, ós rud é nach "cúnamh tarrthála, cúnamh athstruchtúrúcháin nó tacaíocht um athstruchtúrú sealadach" de réir bhrí phointe 71 de Threoirlínte R&R é an cineál cabhrach sin.

6.4.2.6. Bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú

(274) Mar a mhínítear i bpointí 87 go 93 de Threoirlínte R&R, ba chóir bearta iomaíochta a leagan amach i gcomhréir le héifeachtaí saofa na cabhrach, agus go háirithe: (i) méid agus cineál na cabhrach agus na coinníollacha agus na himthosca faoina ndeonaítear i; (ii) maidir le méid agus tábhacht choibhneasta an tairbhí sa mhargadh agus saintréithe an mhargaidh lena mbaineann agus (iii) a mhéid a leanann inní ó thaobh guaise morálta de bheith ann tar éis an beart féin a chur i bhfeidhm chun rannchuidiú leis an ualach agus chun an t-ualach a roinnt.

(275) D'fhéadfadh difheistiú sócmhainní, acmhainneacht a laghdú nó láithreacht an mhargaidh a bheith i gceist leis na bearta struchtúracha. Ba cheart go mbeidís i bhfabhar iomaitheoirí nua a theacht isteach, iomaitheoirí beaga atá ann cheana a leathnú nó gníomhaíocht trasteorann a dhéanamh, agus an margadh nó na margaí ina mbeidh staid shuntasach sa mhargadh ag an tairbhí tar éis an athstruchtúrúithe a chur san áireamh, go háirithe iad siúd a bhfuil acmhainn bhreise acu. Ba cheart go n-áiríteofaí le bearta iompraíochta nach maoineoidh cabhair ach athbhunú na hinmharthanachta fadtéarmaí.

276. Mar a leagtar amach go mionsonraithe in aithrisí (75) go dtí (98), geallann an Phortaingéil go ndéanfaidh TAP SGPS na bearta seo a leanas le linn na tréimhse athstruchtúrúithe chun saobhadh iomaíochta a theorannú mar thoradh ar an gcabhair:

(a) difheistiú na ngeallta atá ag TAP SGPS i ngnólachtaí nach bhfuil lárnach, i.e. láimhseáil ar an talamh (Groundforce), cothabháil (M&E Brasil) agus lónadóireacht (CateringPor);

(b) CBT ar an bhflít aerárthaí nach mó ná [90-100] ar a mhéad aerárthaí;

(c) suas le 18 sliotán laethúla a aistriú chuig iomaitheoir iarbhír amháin in aerfort Liospóin nó chuig iomaitheoir féideartha amháin in aerfort Liospóin;

(d) toirmeasc ar fháil agus

(e) toirmeasc fógraíochta.

i) measúnú ar dhífheistiú gnólachtaí nach príomhghnó iad

277. Tugann an Coimisiún faoi deara gur cuideachtaí brabúsacha agus inmharthana iad Groundforce and Lónadóireacht go dtí 2019. Is í géarchéim COVID-19, a bhfuil drochthionchar aici ar earnáil na heitlíochta i gcoitinne, is cúis leis na deacrachtaí atá ag na cuideachtaí sin faoi láthair. Sa bhreis air sin, tugann an Coimisiún dá aire go dearfach meastachán de EUR [...] milliún ar luach na ceiste atá ag SGPS TAP i [...], chomh maith le leas infheisteoirí ionchasacha i dtaca le héadail [...]. Tugann an leas sin d'infheisteoirí le tuiscint gur cás réalaíoch é díol [...] mar rogha leantach, agus a athstruchtúrú agus a n-inmharthanacht ina dhiaidh sin de réir mar a thagann téarnamh ar an margadh eitlíochta. Ar na cúiseanna sin, comhlíonann an Coimisiún ceanglais phointe 80 de Threoirlínte R&R, mar go gcomhlíonann an dá chuideachta sin, a bhfuil deacrachtaí airgeadais acu faoi láthair mar gheall ar ghéarchéim COVID-19 in earnáil na heitlíochta, dul in iomaíocht go héifeachtach san fhadtéarma, má oibríonn ceannaitheoir oiriúnach iad a bhfuil deacrachtaí airgeadais acu i ngeall ar ghéarchéim COVID-19 in earnáil na heitlíochta.

(278) Measann an Coimisiún freisin gur beart a chuireann srian le saobhadh iomaíochta é dífheistiú na ngeall atá ag an SGPS i Lónadóireacht agus i nGroundforce. Is iad na cúiseanna atá leis an measúnú sin go bhfuil an dá cuideachta thuasluaite comhtháite go ceartingearach laistigh de ghrúpa TAP SGPS agus go ndéanann siad ionadaíocht ar a príomhsholáthróir seirbhísí lónadóireachta agus láimhseála ar an talamh. Dá bhrí sin, le dífheistiú LónadóireachtaPor agus Groundforce, beidh cuideachtaí eile seachas TAP SGPS in ann dul san iomaíocht ina margaí faoi seach agus freastal ar an éileamh mór ar sheirbhísí TAP SGSP. Dá réir sin, is bearta bailí iad na dífheistiú sin lena maolaítear saobhadh iomaíochta.

279. Os a choinne sin, ní ghlacann an Coimisiún le dífheistiú Brasil M&E mar bheart lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta, toisc gur cuideachta é a bhfuil caillteanas ag baint leis san am a chuaigh thart agus a raibh deacrachtaí acu roimh an ngéarchéim COVID-19 (aithris (77)). Dá bhrí sin, is beart é dífheistiú cuideachta den sórt sin chun inmharthanacht fhadtéarmach a athbhunú, i gcomhréir le pointe 78 de Threoirlínte R&R.

ii) Measúnú ar an uasteorainn flít aerárthaí

280. I measc na mbeart chun láithreach an mhargaidh nó acmhainn a laghdú tá uasteorainn mhéid an chabhlaigh d'aerárthaí [90-100] go dtí 2025. Is ionann uasteorainn den sórt sin agus laghdú ar [...] aerárthaí, i gcomparáid le méid chabhlaigh TAP Air Portugal in 2019. Léiríonn an Phortaingéil go bhfuil uasteorainn éifeachtach maidir le teorainn a chur le láithreach margaidh TAP Air Portugal, nach mbeidh líon leordhóthanach aerárthaí aici chun freastal go hiomlán ar an éileamh tráchta in 2025 de réir réamhaisnéisí IATA ⁽⁷⁵⁾ i mí Dheireadh Fómhair 2021 sa chás bonnlíne. Mar thoradh air sin, ní hamháin go mbeidh láithreach laghdaithe sa mhargadh ag an tairbhí, ní hamháin faoi threoir an chabhlaigh aerárthaí sula ndéanfar athstruchtúrú air, ach freisin faoi threoir an tsuímh margaidh is dócha a bheidh aige ag deireadh na tréimhse athstruchtúrúithe. Ina theannta sin, tá an laghdú sin ar fhlíit na n-aerárthaí i gcomhréir le bearta iomaíochta a mheas an Coimisiún a bheith leordhóthanach i gcás athstruchtúrú aerlínte ⁽⁷⁶⁾.

(281) I bhfianaise mhéid agus fhad an laghdaithe cabhlaigh agus na srianta a chuireann sé ar oibríochtaí an tairbhí, measann an Coimisiún gur beart bailí é an uasteorainn ar mhéid an fhlíit aerárthaí [90-100] chun láithreach an mhargaidh agus acmhainn an mhargaidh a laghdú.

iii) Measúnú ar an ngealltanais sliotáin a aistriú ag aerfort Liospóin

(282) Mar a meabhraíodh i bpointe 78 de Threoirlínte T&R, ba chóir go dtarlódh bearta chun saobhadh iomaíochta a theorannú go háirithe sa mhargadh nó sna margaí ina mbeidh staid shuntasach sa mhargadh ag an ngnóthas tar éis athstruchtúrúithe. Ós rud é go bhfuil suíomh suntasach margaidh ag TAP Air Portugal in aerfort Liospóin i ndiaidh athstruchtúrúithe (féach aithris (32)), mhol an Phortaingéil beart struchtúrach sonrach chun srian a chur le saobhadh iomaíochta a bhaineann leis an gcabhair ar sheirbhísí aeriompair paisinéirí go dtí aerfort Liospóin agus uaidh.

Raon feidhme an ghealltanais sliotáin a aistriú ag aerfort Liospóin

(283) De bhun phointe 80 de Threoirlínte T&R, ba chóir, de ghnáth, go mbeadh bearta struchtúracha chun saobhadh iomaíochta a theorannú i bhfoirm dífheistithe ar bhonn gnóthais leantaigh ar féidir leo dul san iomaíocht go héifeachtach san fhadtéarma má oibríonn ceannaitheoir oiriúnach iad.

(284) Ar an 3 Nollaig 2021, mhol an Phortaingéil tiomantas struchtúrach, faoina n-aistreofaí TAP Air Portugal chuig glacadóir leighis suas le 18 sliotán laethúla in aerfort Liospóin ar bhonn Airteagal 8b den Rialachán maidir le sliotáin. Formheasfar an glacadóir leighis tar éis glao ar thograí a bheith foilsithe ag an iontaobhaí monatóireachta.

⁽⁷⁵⁾ Féach fonóta 34.

⁽⁷⁶⁾ Cinneadh ón gCoimisiún an 7 Márta 2007 i gcás SA.20100 (C10/2006, ex N555/2005) Athstruchtúrú chuig Aerbealaí na Cipire (IO L 49, 22.2.2008, lch. 25), aithrisí 129 go 133; Cinneadh ón gCoimisiún an 19 Meán Fómhair 2012 i gcás SA.30908 (2011/C, ex N 176/2010) arna chur chun feidhme ag Poblacht na Seice le haghaidh České aerolinie, a.s. (IO L 92, 3.4.2013, lch. 16), aithris 139; Cinneadh ón gCoimisiún an 27 Meitheamh 2012 i gcás SA33015 (2012/N) – An Spáinn – Cabhair athstruchtúrúithe do Alesti (IO L301, 30.10.2012, lch. 29), aithris 130. Cinneadh ón gCoimisiún an 26 Iúil 2021 i gcás SA.63203 (2021/N) – An Ghearmáin – Cabhair athstruchtúrúithe le haghaidh Condor, nár foilsíodh fós, aithris 145; Cinneadh ón gCoimisiún an 11 Nollaig 2020 i gcás SA 58463 (2020/N) – Cabhair athstruchtúrúithe don Choire (IO C 41, 5.2.2021, lch. 8), aithrisí 5, 34, 88b) agus 93.

- (285) Is é príomhchuspóir an ghealltanais struchtúraigh ag aerfort Liospóin a áirithiú go n-aistreoidh TAP Air Portugal na sliotáin (cearta) is gá chun bonn oibriúcháin a bhunú nó a leathnú ag iomaitheoir ag an aerfort plódaithe ina bhfuil suíomh suntasach sa mhargadh ag TAP Air Portugal (aerfort Liospóin) agus dálaí a chruthú chun iomaíocht éifeachtach a chothú san fhadtárma ag an aerfort sin ⁽⁷⁷⁾. Mar a shonraítear tuilleadh thíos, measann an Coimisiún go mbaintear amach cuspóir den sórt sin, toisc go gcomhcheanglaítear leis an ngealltanais struchtúrach (i) líon suntasach sliotán (i.e. suas le 18 sliotán laethúla), cé nach mbíonn an oiread sin sliotán ar fáil de ghnáth le haghaidh iontrála ná méadaithe in aerfort Liospóin, go háirithe ag buaicuaireanta nó ag seachtainí buaice ⁽⁷⁸⁾; Agus (ii) coinníollacha leordhóthanacha maidir le sliotáin a aistriú chuig glacadóir leighis (i.e. aistriú saor agus neamhchoinníollach).
- (286) De réir an Mheabhráin Mhíniúcháin don Togra ón gCoimisiún le haghaidh Rialacháin ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le rialacha comhchoiteanna le haghaidh leithroinnt sliotán in aerfoirt an Aontais Eorpaigh, ⁽⁷⁹⁾ *‘de réir theacht chun cinn iomaitheoir láidir in aerfort áirithe ní mór dó punann sliotán inbhuanaithe a thógáil chun go mbeidh sé in ann dul in iomaíocht go héifeachtach leis an iompróir ceannasach (“an t-iompróir baile” de ghnáth).’*
287. Tá easpa rochtana ar shliotáin ina bacainn mhór ar iontráil nó ar mhéadú ag aerfoirt is gnóthaí na hEorpa ⁽⁸⁰⁾. De bhua an Rialacháin maidir le sliotáin, tá sliotáin rithábhachtach d’oibriúcháin aerlínte ós rud é gurb iad na haeriompróirí amháin a bhfuil sliotáin ina seilbh acu atá i dteideal rochtain a fháil ar na seirbhísí bonneagair aerfoirt a sholáthraíonn bainisteoirí aerfort comhordaithe agus, dá réir sin, chun aerbhealaí a oibriú chuig na haerfoirt sin nó uathu. Faoi Rialachán maidir le sliotáin, ní féidir sliotáin a mhalartú ná a aistriú idir aerlínte ach amháin in imthosca sonraithe áirithe, faoi réir dearbhú sainráite ón gcomhordaitheoir sliotán faoin Rialachán maidir le sliotáin.
288. Leis an ngealltanais sin, is é sin sliotáin a aistriú ag aerfort Liospóin, cuirtear deireadh leis an mbacainn is mó ar iomaitheoirí TAP Air Portugal ag an aerfort mórfhlódaithe sin a theacht isteach agus a leathnú. Léiríonn na sonraí a bhailítear ó chomhordaitheoir sliotán na Portaingéile (Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal) go sáraíonn na hiarrataí ar shliotáin ag aerfort Liospóin an toilleadh atá ar fáil, ⁽⁸¹⁾ agus nach féidir freastal ar iarrataí ar shliotáin bhreise is gá chun oibriúcháin a mhéadú go hábhartha ag aerfort Liospóin trí ghnáthfheidhmiú an nós imeachta ginearálta maidir le leithroinnt sliotán, mar gheall ar chomhthiomsú easnamhach sliotán gan úsáid agus leithdháileadh ilroinnte an chomhthiomsaithe sliotán, rud a fhágann nach dócha go dtiocfaidh iomaitheoir láidir chun cinn.
- (289) Measann an Coimisiún gurb é an gealltanais sin go n-aistreodh TAP Air Portugal sliotáin ag an aerfort plódaithe, áit a bhfuil suíomh suntasach margaidh aici, chun go mbeadh iomaitheoirí in ann bonn a bhunú nó a leathnú, an beart iomaíochta is éifeachtaí chun saobhadh iomaíochta a íoslaghdú. Ina theannta sin, mar gheall ar ghéarchéim an tionscail eitlíochta, mar shampla, d’fhéadfadh sé gurb é an toradh a d’fhéadfadh a bheith ar na sócmhainní eile is gá chun na sliotáin aistriú a oibriú (e.g. aerárthaí) a bheith ar fáil sa mhargadh ar théarmaí tarraingteacha do thréimhse iomlán chur chun feidhme na ngealltanais, ní dhéanann an fócas ar shliotáin i raon feidhme an phacáiste a thairgfídh TAP Air Portugal difear dá hinmharthanacht ná dá iomaíochas ⁽⁸²⁾.
290. Ina theannta sin, ós rud é go bhfuil sé intuigthe ó iompróir iomaíoch a bheith á chruthú nó á leathnú bonn á chruthú nó á leathnú, go n-athraítear an timpeallacht iomaíochta in aerfort Liospóin, aithníonn an Coimisiún gur gealltanais struchtúrach é an gealltanais a chuir an Phortaingéil isteach.

⁽⁷⁷⁾ Tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil ganntanas páirceála aerárthaí in aerfort Liospóin, rud a fhágann go bhfuil riail áitiúil ann (<https://www.nav.pt/en/slot-coordination-portugal/local-rules>). An 1 Nollaig 2021, dheimhnigh údarais na Portaingéile gur chuir bainisteoir aerfort Liospóin in iúl dóibh go mbeadh rochtain ar bhonneagar aerfoirt aerfoirt (lena n-áirítear seastáin pháirceála) ar fáil don ghlacadóir leighis.

⁽⁷⁸⁾ Mar shampla, de réir NAV an Phortaingéil, [...].

⁽⁷⁹⁾ COM/2011/827 final an 1 Nollaig 2011.

⁽⁸⁰⁾ Féach e.g. Cás SA.57153 – *An Ghearmáin – COVID-19 – Cúnamh do Lufthansa*, aithris (224).

⁽⁸¹⁾ Mar shampla, de réir NAV na Portaingéile, ba ionann na hiarrataí a chuir na haerlínte uile isteach i dtús báire ag aerfort Liospóin do Shéasúr 2020 IATA agus 167 264 sliotán, agus ag tús an tséasúir, leithroinneadh 121 331 sliotán.

⁽⁸²⁾ Ina chleachtas cinnteoireachta maidir le cásanna cumaisc agus in aghaidh trastaí, ghlac an Coimisiún le gealltanais eile (e.g. comhaontuithe speisialta pro rata nó rochtain ar chlár rialta d’eitiltí), arb é is aidhm dóibh deireadh a chur le bacainn áirithe ar iontráil nó ar leathnú ar bhealaí sonracha, amhail easpa rochtana ar thrácht friothála nó ar phaisinéirí gnó (go minic baill de chlár fógraí rialta). Sa chás i dtrácht, is é atá sa bhacainn ábhartha easpa rochtana ar bhonneagar plódaithe an aerfoirt, rud nach féidir a leigheas ach amháin trí shliotáin a aistriú.

291. I bhfianaise a bhfuil thuas, is é conclúid an Choimisiúin gur beart oiriúnach é an gealltanas go n-aistreofar sliotán chun saobhadh iomaíochta a íoslaghdú mar go gceadóidh sé iomaíocht struchtúrach le TAP Air Portugal chun seirbhísí aeriompair paisinéirí a sholáthar chuig aerfort Liospóin agus uaidh, áit a bhfuil staid shuntasach sa mhargadh aige.
- (292) Ina theannta sin, measann an Coimisiún gur leor 18 sliotán in aghaidh an lae chun gur féidir leis an nglacadóir leighis a oibríochtaí bunaithe in aerfort Liospóin a bhunú nó a leathnú go bríomhar trí thrí aerárthach a bhunú, mar shampla, agus trí uainíocht a oibriú in aghaidh an lae le gach ceann acu ⁽⁸³⁾. Más iompróir fada an glacadóir leighis, chuirfeadh na 18 shliotán in aghaidh an lae ar a chumas líon níos airde aerárthaí a bhunú nó rochtain a fháil ar na sliotáin is gá chun eitiltí friothála a oibriú. Ós rud é nach bhfuil na sliotáin nasctha le haon aerbhealach ar leith, is féidir le haerlínte iad a úsáid de réir a bplean gnó (i.e. ar aon bhealach is rogha leo). Leis sin, beidh an glacadóir leighis in ann barainneachtaí scála agus raon feidhme a bhaint amach agus dul san iomaíocht ar bhealach níos éifeachtaí le TAP Air Portugal. Tugann an Coimisiún dá aire go dtiocfadh méadú de níos mó ná 40 % ar an bhflít is mó ag aerfort Liospóin (i.e. Ryanair agus easyJet) trí aerárthach a bheith curtha isteach ag ceachtar den dá aerárthach ag an dá iomaitheoir TAP Air Portugal, rud a d'fhágfadh iomaíocht shuntasach éifeachtach in aerfort Liospóin.
- (293) Is é tátal an Choimisiúin, dá bhrí sin, go bhfuil méid an phacáiste sliotán atá le haistriú faoin ngealltanas struchtúrach iomchuí agus éifeachtach chun an iomaíocht in aerfort Liospóin a neartú trí iomaitheoir nuabhunaithe a iontráil go héifeachtúil nó trí iomaitheoir nuabhunaithe a leathnú nó trí iomaitheoir atá bunaithe cheana a leathnú.
- (294) Ar deireadh, measann an Coimisiún gurb iomchuí, ó thaobh an dlí agus na hoibríochta de, sliotáin a aistriú ó TAP Air Portugal chuig an nglacadóir leighis bunaithe ar Airteagal 8b den Rialachán maidir le sliotáin, mar a leagtar amach sa ghealltanas a mhol an Phortaingéil.
- (295) Ceadáítear le hAirteagal 8b den Rialachán maidir le sliotáin, go dleathach, sliotáin a aistriú i gcomhthéacsanna áirithe gan cúiteamh airgid a chur ar fáil don bhunshealbhóir sliotán. Áirítear ar na comhthéacsanna sin sliotáin a aistrítear mar chuid de ghealltanas a thairgeann an Ballstát ábhartha i gcinneadh críochnaitheach maidir le státchabhair. Sa chás sin, féadfar a mheas gur gá sliotáin a aistriú faoi dhlí an Aontais. Ó thaobh na haerlíne a bhfuil sé de cheangal uirthi sliotáin a aistriú nó ar an mbealach inar féidir iad a úsáid, tá feidhm éigeantach de facto ag gealltanas an Bhallstáit nó ag coinníoll a forchuireadh air don Bhallstát, ós rud é nach gcomhlíonann sí ach an gealltanas nó an coinníoll gur féidir leis an aerlíne státchabhair comhoiriúnach a fháil ⁽⁸⁴⁾.
296. Ó thaobh na hoibríochta de, d'aistreofaí na sliotáin ar bhonn saor agus neamhchoinníollach, rud a d'fhágfadh go mbeadh an glacadóir leighis in ann na hamanna sliotán is fearr a oireann dá oibríochtaí nua nó leathnaithe ag aerfort Liospóin a roghnú agus na sliotáin aistrithe a úsáid ar bhealach ar bith chuig aerfort Liospóin nó uaidh. Le haistriú sliotán gan aon choinníoll úsáide, cuirtear ar chumas an ghlacadóra leighis (i) na sliotáin aistrithe a leithroinnt i gcomhréir lena shamhail ghnó, agus ar an gcaoi sin fás níos inbhuanaithe a áirithiú; (ii) na sliotáin a leithroinnt chun na barainneachtaí scóipe agus dlúis a uasmhéadú; Agus (iii) chun dul in oiriúint d'éabhlóid an éilimh mura bhfuil na seirbhísí ar na bealaí a bhí beartaithe ar dtús brabúsach a thuilleadh, rud atá riachtanach tráth a bhfuil an t-éileamh ar sheirbhísí aeriompair paisinéirí an-luaineach.

⁽⁸³⁾ Bunaithe ar phróifíl na sliotán i Liospóin a bhí in úsáid Dé Luain i mí Lúnasa 2019 ag na naoi n-aerárthach atá lonnaithe in aerfort Liospóin ag Ryanair agus easyJet in 2019, measann an Phortaingéil go n-úsáideann gach ceann de na haerárthaí atá bunaithe ar mheán 5.55 sliotán in aghaidh an lae. D'úsáidfeadh aerárthach bunaithe ar sconná níos lú sliotán go hábhartha in aghaidh an lae ar an meán.

⁽⁸⁴⁾ Cé nach luaitear go sainráite in Airteagal 8b den Rialachán maidir le sliotáin na rialacha maidir le státchabhair, mar a dhéantar i gcás rialacha cumaisc nó in aghaidh trustaí, is féidir a thuiscint go bhfuil rialacha maidir le státchabhair san áireamh in Airteagal 8b. Go deimhin, cumhdaítear le hAirteagal 8b teorainneacha, srianta nó díchur sliotán arna bhforchur faoi dhlí an Aontais (an chéad abairt) agus áirítear iontu na céimeanna a eascraíonn ó chur i bhfeidhm an dlí iomaíochta náisiúnta, Airteagal 101 agus Airteagal 102 CFAE agus an Rialachán Cumaisc (an dara habairt), ach níl siad teoranta do na cásanna sin, mar a léirítear sa chéad abairt d'Airteagal 8b agus in aithris 17 de Rialachán (CE) Uimh. 793/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 21 Aibreán 2004 lena leasaítear Rialachán (CEE) Uimh. 95/93 ón gComhairle maidir le comhrialacha don sheachaint. Tá na rialacha maidir le státchabhair le fáil i gcaibidil an Chonartha maidir le hiomaíocht, agus tá sé i gcomhréir le léirmhíniú liteartha ar Airteagal 8b, an chéad abairt, agus léirmhíniú teileaeolaíoch ar an bhforáil fhoriomlán (arna léamh i bhfianaise na haithrise thuas 17), chun a mheas gur féidir sliotáin a aistriú laistigh den fhoráil sin i gcás ina bhfuil sé mar thoradh ar cheanglais na n-údarás poiblí a leagtar amach i gcinneadh maidir le státchabhair.

297. Aithníonn an Coimisiún go bhfuil an chuma ar an scéal go bhfuil teorainn leis an dá bheart cosanta lena ndírítear ar oibríochtaí TAP Air Portugal ag aerfort Liospóin a roghnú maidir le hamanna slótán a roghnú ag aerfort Liospóin, eadhon: (i) an uasteorainn de réir líon na slótán a bheidh le haistriú roimh 8.00 am áitiúil, ar maidin agus roimh 20.00 am áitiúil; agus (ii) an t-am-oighin 20 nóiméad nó 60 nóiméad a gcaithfidh TAP Air Portugal slótáin a aistriú lena linn (féach aithris (84) go haithris (85)). Mar sin féin, measann an Coimisiún nach gcuireann na bearta cosanta sin srian ábhartha ar chumas an ghlacadóra leighis rochtain a bheith aige ar thráthanna slótán iomchuí agus dul in iomaíocht go héifeachtach le TAP Air Portugal a úsáideann na slótáin réitigh. Maidir leis an uasteorainn i líon na slótán in aghaidh gach tréimhse an lae, d'úsáid an Coimisiún na sonraí a chuir an Phortaingéil ar fáil chun a fhíorú go raibh na huasteorainneacha ag luí le gnáthuainíocht aerárthaí bunaithe, nó, i gcás nach raibh siad i bhfeidhm, nach mbeadh feidhm acu. Mar shampla, ní bhaineann an uasteorainn ar líon na slótán a bheidh le haistriú roimh 20.00 le hachar ama áitiúil ar aerárthaí bunaithe a úsáideann na slótáin chun eitiltí cianaistir a oibriú, chun freastal ar iarrataí slótán ó aeriompróirí atá ag imeacht ó aerfort Liospóin san iarnóin agus ag eitilt thar oíche. Maidir leis an ngaoth ama, tá foráil sa ghealltanais lena n-áirítear nach féidir le TAP Air Portugal a corrlach le haghaidh lánrogha a fheidhmiú chun dochair d'oibríochtaí éifeachtúla an ghlacadóra leighis ⁽⁸⁵⁾.

(298) I bhfianaise an méid thuas, measann an Coimisiún go sásaíonn aistriú pacáiste 18 slótán na coinníollacha a bhaineann le himmharthanacht agus le tarraingteacht an phacáiste ghnó dhífheistithe, agus le hathneartú struchtúrach ar iomaíocht éifeachtach ag aerfort Liospóin.

Fad thréimhse an ghealltanais slótáin a aistriú ag aerfort Liospóin

(299) De bhun phointe 78 de Threoirlínte R&R, ba cheart dífheistiú a dhéanamh chun saobhadh iomaíochta a theorannú gan moill mhíchuí, agus an cineál sócmhainne atá á dífheistiú agus aon bhacainní ar a diúscairt á gcur san áireamh, agus i gcás ar bith laistigh de thréimhse an phlean athstruchtúraithe.

300. Foráiltear sa ghealltanais a thíolaic an Phortaingéil go dtairgfear na slótáin do ghlacadóirí réitigh a d'fhéadfadh a bheith ann go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúraithe, rud a chiallaíonn a luaite a fhormheasfaidh an Coimisiún glacadóir leighis nó go dtí deireadh 2025 (féach aithris (27)), cibé acu is túisce. Ina theannta sin, foilseofar an glao comhfhreagrach ar thograí luath go leor roimh thús an nós imeachta ghinearálta maidir le leithroinnt slótán le haghaidh gach Séasúr IATA go dtí go bhformheasfar an glacadóir leighis. I dtéarmaí eile, foilseofar an glao ar thograí roimh gach Séasúr IATA, ag tosú le Séasúr Geimhridh IATA 2022/2023, ⁽⁸⁶⁾ go dtí 2025, mura n-aistríonn Aeir na Portaingéile slótáin chuig glacadóir leighis arna fhormheas ag an gCoimisiún roimh an dáta éaga sin.

(301) Measann an Coimisiún go dtugann na sonraí arna soláthar ag NAV na Portaingéile maidir le hiarratais ar shliotáin ag aerlínte ag aerfort Liospóin le fios go mbeadh iomaitheoirí toilteanach, in ainneoin dálaí díobhálacha sa mhargadh, slótáin bhreise a thógáil agus dul isteach in aerfort Liospóin nó síneadh a chur leis. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gur dócha go n-aistreofar na slótáin chuig glacadóir leighis roimh dheireadh na tréimhse athstruchtúraithe. Ar aon chuma, táthar ag súil go mbeidh an tréimhse ama sin fada go leor chun go mbeidh earnáil an aeriompair paisinéirí in ann téarnamh ón ngéarchéim COVID-19 agus chun go bhfillfidh aerthrácht paisinéirí ar an leibhéal réamh-ghéarchéime.

(302) I bhfianaise a bhfuil thuas, measann an Coimisiún gur leor tréimhse an ghealltanais.

Critéir incháilitheachta do ghlacadóir leighis na slótán ag aerfort Liospóin

(303) De bhun Threoirlínte R&R, a bheith oiriúnach, ba chóir do cheannaitheoir an ghnó dhífheistithe a chinntiú gur féidir leis an ghnó sin dul san iomaíocht go héifeachtach san fhadtéarma.

304. I gcomhréir leis an ngealltanais atá curtha isteach ag an bPortaingéil, a bheith i dteideal na slótáin a fháil, ní mór do ghlacadóir leighis ionchasach:

(a) aeriompróir a bhfuil ceadúnas oibríochta bailí aige arna eisiúint ag Ballstát de chuid an AE/an Limistéir Eorpaigh Eacnamaíoch;

⁽⁸⁵⁾ "Beidh amanna slótán teachta agus imeachta de chineál a fhágfaidh go bhféadfaidh an glacadóir leighis uainíocht réasúnach a dhéanamh, a mhéid is féidir, ag cur san áireamh samhail ghnó an ghlacadóra leighis incháilithe agus na srianta ar úsáid aerárthaí."

⁽⁸⁶⁾ Séasúr IATA Gheimhreadh 2022/2023 is ea an chéad Séasúr IATA nár cuireadh tús leis an nós imeachta ghinearálta um leithroinnt slótán an dáta a glacadh an Cinneadh seo.

- (b) a bheith neamhspleách ar TAP Air Portugal agus gan a bheith ceangailte léi;
- (c) ní bheidh siad faoi réir leigheasanna iomaíochta a fuair ionstraim athchaipitliúcháin COVID-19 dar luach níos mó ná EUR 250 milliún ⁽⁸⁷⁾;
- (d) gealltanais a thabhairt líon na n-aerárthaí atá bunaithe in aerfort Liospóin a oibriú agus úsáid á baint as na sliotáin leighis go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe. Tugann glacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann le fios ina dtograí líon na n-aerárthaí a bheidh le bunú ag aerfort Liospóin agus úsáid á baint as na sliotáin leighis. Chun na críche sin, ní mór do ghlacadóir a d'fhéadfadh a bheith sa leigheas gealltanais a thabhairt go gcomhlíonfaidh sé dlíthe saothair an AE agus na dlíthe saothair náisiúnta is infheidhme, de réir mar a léirmhíonann Cúirteanna an AE iad de réir mar is ábhartha (féach, mar shampla, Nogueira, cásanna uamtha C-168/16 agus C-169/16).
305. Tá gá leis an gcritéar incháilitheachta a bhaineann leis an gceadúnas oibríochta chun a áirithiú go mbeidh an glacadóir leighis in ann eiltí intíre agus eiltí laistigh den AE/LEE a oibriú gan srian, rud a ráthóidh nascacht ag aerfort Liospóin, ar príomhchritéar meastóireachta é ag an gCoimisiún.
306. Tá gá leis an gcritéar incháilitheachta maidir le neamhspleáchas agus easpa naisc chun a áirithiú go rachaidh an té a ghlacann an leigheas in iomaíocht go héifeachtach le TAP Air Portugal.
307. Is gá an critéar eisiaimh a bhfuil feidhm aige maidir le tairbhíthe de mhórchabhair athchaipitliúcháin atá faoi réir leigheasanna iomaíochta ionas nach bhféadfaidh cuideachtaí a bhí faoi réir bearta breise lena ndírítear ar chothroime iomaíochta a athbhunú, dá dtagraítear i bpointe 72 den Chreat Sealadach, buntáiste iomaíoch a fháil trí bhearta struchtúracha comhchosúla chun saobhadh iomaíochta a theorannú ⁽⁸⁸⁾.
- (308) Maidir leis an gcritéar incháilitheachta deiridh, a bhaineann leis an mbonn, is gá iomaíocht éifeachtach a cheadú, rud a áiríteoidh éifeachtacht na ngealltanais sin. Thairis sin, tacaíonn sé le hiomaitheoir inmharthana a theacht isteach in aerfort Liospóin nó a leathnú agus cuireann sé TAP Air Portugal i mbaol iomaíochta ar bhealaí chuig an aerfort nó ón aerfort.
- (309) Tugann an Coimisiún dá aire go gcomhlánaítear na critéir incháilitheachta a bhaineann leis an mbonn le dhá fhoráil sa ghealltanais arb é is aidhm dóibh uasmhéadú a dhéanamh ar líon na n-aerárthaí atá bunaithe in aerfort Liospóin a úsáideann na sliotáin réitigh. Is éard atá sa chéad fhoráil líon na sliotán atá le haistriú roimh 8.00, atá an-luachmhar ó thaobh na tráchtála de, a nascadh le líon na n-aerárthaí bunaithe. Is éard atá sa dara foráil na critéir rangaithe, a dhreasaíonn glacadóirí leighis le haghaidh bunáite aerárthaí ag aerfort Liospóin ag úsáid na sliotán leighis. Go sonrach, i gcás tograí iomaíocha, tabharfaidh an Coimisiún tús áite, in ord laghdaitheach, dóibh siúd arna dtíolacadh ag glacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann, go háirithe (i) a sholáthróidh an acmhainn is mó suíochán do na haerárthaí bunaithe a bhainfidh úsáid as na sliotáin réitigh ó thús na n-oibríochtaí go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe; Agus (ii) freastal ar an líon is mó cinn scríbe le heiltí díreacha arna n-oibriú ag an aerárthach bunaithe a úsáideann na sliotáin leighis ó thús na n-oibríochtaí go dtí deireadh an phlean athstruchtúraithe (nascacht dhíreach, gan na minicíochtaí a chur san áireamh).
- (310) Maidir le gach ceann de na nithe thuasluaite, measann an Coimisiún go bhfuil na critéir incháilitheachta do na glacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann iomchuí, mar go gceadaíonn siad (i) líon leordhóthanach aerlínte a mbeadh suim acu sna sliotáin atá ar fáil páirt a ghlacadh sa ghlaao ar thograí, agus (ii) a áirithiú go mbeidh ceanglais chomhréireacha ann chun rochtain a fháil ar na sliotáin, rud a éascóidh gníomhachtrú na mbearta chun iomaíocht éifeachtach a chaomhnú.

An tionchar a bheidh ag aistriú sliotán ag aerfort Liospóin ar an dóchúlacht go bhfillfidh TAP Air Portugal ar inmharthanacht

- (311) De bhun phointe 92 de Threoirlínte R&R, níor chóir go gcuirfeadh bearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta isteach ar an dóchúlacht go bhfillfidh an tairbhí ar a inmharthanacht, rud a d'fhéadfadh a bheith amhlaidh dá mbeadh sé an-chostasach bearta a chur i gcrích nó, i gcásanna eisceachtúla a bhfuil bunús cuí tugtha leo ag an mBallstát lena mbaineann, go laghdódh siad gníomhaíocht an tairbhí sa mhéid go gcuirfí i mbaol fillleadh ar inmharthanacht an tairbhí, agus dá mba rud é go mbeadh sé thíos leis na tomhaltóirí agus leis an iomaíocht.

⁽⁸⁷⁾ Faoin gcritéar sin, níl na glacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith ann a chomhlíonann an dá choinníoll seo a leanas go carnach incháilithe: (i) gur bhain siad tairbhe as bearta athchaipitliúcháin COVID-19 os cionn EUR 250 milliún; Agus (ii) go bhfuil siad faoi réir bearta breise chun iomaíocht éifeachtach a chaomhnú sna margai ábhartha ina bhfuil cumhacht shuntasach sa mhargadh acu chun críocha phointe 72 den Chreat Sealadach.

⁽⁸⁸⁾ Ós rud é go bhfuiltear ag súil go mbeidh teorainn le líon na nglacadóirí leighis a d'fhéadfadh a bheith faoi réir leigheasanna iomaíochta faoin gCreat Sealadach, ní laghdaítear éifeachtacht an ghealltanais sliotán a aistriú ag aerfort Liospóin leis an gcritéar eisiaimh sin.

- (312) Sa chomhthéacs sin, rinne an Coimisiún measúnú ar a mhéad (i) a laghdódh aistriú 18 slótán laethúla ag aerfort Liospóin oibríochtaí TAP Air Portugal, agus samhail ghnó shaincheaptha agus mol an aerfoirt ag an aerfort á gcur san áireamh; agus (ii) tionchar a imirt ar fhilleadh TAP Air Portugal ar inmharthanacht ag deireadh na tréimhse athstruchtúraithe (2025).
- (313) Maidir leis an tionchar oibríochtúil a bheidh ag aistriú na 18 slótán laethúla, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil an gealltanais a mhol an Phortaingéil ceaptha agus múnla straitéiseach agus moil thrasatlantach TAP Air Portugal á chur san áireamh. Go háirithe, tá dhá bheart sa ghealltanais chun comhchruinniú na slótán atá le haistriú le linn na n-uaireanta atá rithábhachtach do mhol Liospóin (uaireanta maidine go príomha) ach nach bhfuil rithábhachtach d'oibríochtaí neamh-mhaca a sheachaint. Is éard atá sa chéad bheart uasteorannú a dhéanamh ar líon na slótán atá le haistriú le linn trí thréimhse den lá. Go sonrach, ní bheidh sé d'obleagáid ar TAP Air Portugal an méid seo a leanas a aistriú: (i) níos mó ná slótán amháin roimh 08.00 (am áitiúil) in aghaidh an aerárthaigh atá bunaithe ag an nglacadóir leighis ag aerfort Liospóin ag úsáid na slótán leighis; (ii) níos mó ná leath de shliotáin iomlána an leighis roimh 12.00 (am áitiúil); Agus (iii) níos mó slótán roimh 20.00 (am áitiúil) ná iomlán na slótán leighis lúide slótán amháin in aghaidh an aerárthaigh bunaithe ag an nglacadóir leighis ag aerfort Liospóin ag úsáid na slótán leighis chun eitiltí gearra a oibriú. Is éard atá sa dara beart roinnt solúbthachta a thabhairt do TAP Air Portugal maidir le hamanna beachta na slótán atá le haistriú, ar choinníoll nach mbeidh tionchar diúltach ag an gcoigeartú ar na hamanna iarrtha ar oibríochtaí beartaithe an ghlacadóra leighis, agus ar an gcaoi sin ar éifeachtacht na hiomaíochta a eascraíonn as an ngealltanais. Go sonrach, aistroidh TAP Air Portugal slótán a fhreagraíonn do na hamanna slótán arna iarraidh ag an nglacadóir leighis laistigh de +/- 20 nóiméad i gcás eitiltí gearra agus laistigh de +/- 60 nóiméad i gcás eitiltí cianaistir, ach amháin mura bhfuil slótáin laistigh den fhuinneog ama ábhartha ag TAP Air Portugal. De bhreis ar an dá bheart shonracha sin, tugann an Coimisiún dá aire go bhfuil dreasacht á tabhairt do ghlacadóirí leighis ionchasacha na slótáin leighis a úsáid d'oibríochtaí bunaithe, rud a laghdaíonn tuilleadh na rioscaí a bhaineann le hiarratais ar shliotáin chomhchruinnithe le linn líon teoranta uaireanta maidine.
314. Mar thoradh air sin, tá forálacha sa ghealltanais a mhol an Phortaingéil lena maolaítear, ar bhealach úsáideach, an baol go ndéanadh an t-aistriú slótán dochar do líonra TAP Air Portugal agus don rannchuidiú do nascacht mhol Liospóin, gan srian míchuí a chur ar oibríochtaí glacadóra leighis.
- (315) Maidir leis an tionchar airgeadais a bheadh ag aistriú 18 slótán laethúla, tá measúnú déanta ag an gCoimisiún an mbeadh TAP Air Portugal inmharthana arís ag deireadh an athstruchtúraithe, mar atá sainmhínithe i bpointe 52 de Threoirlínte R&R ⁽⁸⁹⁾, i gcás díobhálach ina laghdófaí oibríochtaí TAP Air Portugal tar éis aistriú na slótán i gcomparáid leis an bplean athstruchtúraithe ar tugadh fógra faoi. Chun na críche sin, bhí an Coimisiún ag brath ar réamh-mheastacháin airgeadais a chuir an Phortaingéil ar fáil don bhliain 2025 mar chuid den anailís íogaireachta, arna choigeartú go dtí an fachtóir sa laghdú measta ar ioncain ⁽⁹⁰⁾, EBIT agus glanioncam a bhfuil aistriú 18 slótán i gceist leis.
- (316) Tá na tástálacha caighdeánacha maidir le fillleadh ar inmharthanacht curtha i bhfeidhm ag an gCoimisiún bunaithe ar tháscairí ROCE, ROE, féichiúnas agus acmhainneacht creidmheasa. Ar an mbonn sin agus mar a shonraítear i dTábla 3 thíos, chinneann an Coimisiún, ag deireadh na tréimhse athstruchtúraithe, go ndéanadh TAP Air Portugal an méid seo a leanas:
- (a) toradh a sholáthar ar chaipiteal atá fostaithe beagán os cionn an chostais (deis) chun níos mó caipitil agus fiachais a chruinniú (tástáil 1);
 - (b) toradh leordhóthanach a sholáthar ar chothromas scairshealbhóirí os cionn an chostais (deis) chun tuilleadh caipitil a chruinniú (tástáil 2);
 - (c) tá a chothromas (dearfach) curtha ar ais acu agus tá staid féichiúnais i bhfad níos fearr bainte amach acu ná mar atá ag gnóthas atá i gcruachas faoi láthair (tástáil 3); agus
 - (d) tá cóimheas creidmheasa ann lena gceadaítear rochtain ar mhargaí caipitil gan gá le haon státhabhair (ráthaíocht) (tástáil 4).

⁽⁸⁹⁾ De bhun phointe 52 de Threoirlínte R&R, baintear inmharthanacht fhadtéarmach amach nuair atá an tairbhí in ann toradh réamh-mheasta leordhóthanach a sholáthar ar chaipiteal agus a bheith in ann dul san iomaíocht sa mhargadh ar a fhiúntas féin.

⁽⁹⁰⁾ Is ionann an laghdú ar ioncam a bhaineann le haistriú na slótán agus an t-easnamh ioncain i gcás níos lú eitiltí gearraistir a oibriú ná mar atá gan slótáin a aistriú. Ós rud é go gcuireann eitiltí gearra a oibríonn TAP Air Portugal a líonra domhanda ar fáil freisin, cuimsíonn an laghdú ar ioncam díreach ó phaisinéirí ar na n-iompar ar eitiltí gearraistir agus caillteanas nascioncam ó phaisinéirí a nascann ó eitiltí gearraistir chuig eitiltí cianaistir araon.

Tábla 3

An tionchar a bhí ag aistriú 18 shliotán ar TAP Air Portugal a bheith inmharthana arís

2025	Plean athstruchtúraithe Gan slíotán a aistriú	Anailís íogaireachta 18 slíotán a aistriú
Triail inmharthanachta 1: ROCE > WACC 7,5 %-8 %; Triail 2: Roe > costas cothromais de 10,5 %-11 %		
ROCE ($=((1-21\%)*EBIT/CE)$)	[...]	[...]
Roe (= Glanioncam/Cothromas)	[...]	[...]
Féichiúnas agus acmhainneacht creidmheasa: Tástáil 3 i gcruachas má tá EBITDA/Interest agus Fiachas/Cothromas > 7,5; Triail 4: Fiach/EBITDA < 3-3,5		
Glanfhiachas/Gnáthscaireanna	[...]	[...]
EBITDA/Caiteachas Úis	[...]	[...]
Glanfhiachas/EBITDA	[...]	[...]

317. Ina theannta sin, tá tástáil déanta ag an gCoimisiún nach mbeadh gá le tuilleadh cúnamh i gcásanna díobhálacha (íogaireachtaí), nach mbeadh gá le tuilleadh cúnamh ó TAP Air Portugal (e.g. glanioncam dearfach fós agus an cumas chun rochtain a fháil ar mhargaí airgeadais).
318. I bhfianaise an méid thuas, chinn an Coimisiún, ar lámh amháin, nach gcuireann an gealltanais 18 slíotán a aistriú ag aerfort Liospóin i mbaol inmharthanachta TAP Air Portugal.
319. Ar an taobh eile, aithníonn an Coimisiún go n-oibreodh TAP Air Portugal ag deireadh na tréimhse athstruchtúraithe ag corrlach dearfach, réasúnta íseal (thart ar [...] % in 2025). Ina theannta sin, is é a bheadh i leibhéal a fhéichiúnais, mar a thomhaistear é trí thagairt dá bhonn cothromais, ná [...]. Ina theannta sin, cé go mbraitheann an anailís íogaireachta ar dhálaí anáis sa mhargadh, amhail an méadú ar chostais bhreosla agus ar bhoilsciú, ní dhéantar foráil maidir leis an tionchar ar inmharthanachta TAP i dtaca le suaithreadh drámatúil neamh-intuartha, amhail na cinn a eascraíonn as na paindéimí. Ós rud é go ndéanfaí difear díréireach do ghlanioncam TAP Air Portugal dá laghdófaí oibríochtaí TAP Air Portugal thar an gceann a gabhadh de láimh mar chuid dá athstruchtúrú, d'fhéadfadh aistriú níos mó ná 18 slíotán a bheith i gceist maidir lena himmharthanachta sna himthosca is díobhálaí sa mhargadh.

Conclúid maidir leis an ngealltanais slíotáin a aistriú ag aerfort Liospóin

- (320) I bhfianaise a bhfuil thuas ar fad, is é conclúid an Choimisiúin go bhfuil an gealltanais a mhol an Phortaingéil srian a chur le saobhadh iomaíochta ag aerfort Liospóin áit a mbeidh suíomh suntasach margaidh ag TAP Air Portugal tar éis don athstruchtúrú a bheith comhlíonta agus go bhforfheidhmeofar é mar na coinníollacha inghlacthachta a leagtar amach sna Treoirínte T&R.

iv) Measúnú ar an gcosc ar éadail agus ar an toirmeasc fógraíochta

- (321) Maidir le bearta iompraíochta, geallann an Phortaingéil iad siúd i bpointe 84 de Threoirínte R&R, eadhon: (i) toirmeasc ar fháil ar scaireanna in aon chuideachta le linn na tréimhse athstruchtúrúcháin, ach amháin nuair atá sé sin fíor-riachtanach chun a inmharthanachta fhadéarmach a chinntiú agus faoi réir ceadú ón gCoimisiún, agus (ii) gan tacaíocht Stáit a phoibliú mar bhuntáiste iomaíoch agus a chuid táirgí agus seirbhísí á margú (aithris (98)). I gcomhréir le pointe 83 de Threoirínte R&R, cinnteoidh na bearta sin nach n-úsáidfear “cabhair ach amháin chun inmharthanachta fhadéarmach a mhaoiniú agus nach mbainfear mí-úsáid as chun fad a chur le saobhadh tromchúiseach leanúnach ar struchtúr an mhargaidh nó chun an tairbhí a chosaint ar iomaíochta shláintiúil”.
322. Dá bhrí sin, measann an Coimisiún gurb iomchuí na bearta chun srianta iomaíochta a theorannú chun éifeachtaí diúltacha na cabhrach um athstruchtúrú a laghdú.

6.4.2.7. Trédhearcacht

323. De réir phointe 38(g) de Threoirlínte R&R, ní mór rochtain éasca a bheith ag na Ballstáit, ag an gCoimisiún, ag oibreoirí eacnamaíocha agus ag an bpobal ar gach acht ábhartha agus ar fhaisnéis ábhartha faoin gcabhair a bhronntar. Ciallaíonn sé sin nach mór don Phortaingéil cloí leis na forálacha maidir le trédhearcacht atá leagtha síos i bpointe 96 de na Treoirlínte T&R. Tugann an Coimisiún dá aire go gcuirfidh an Phortaingéil an fhaisnéis ábhartha ar fáil ar an suíomh gréasáin:

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

6.5. Conclúid maidir le comhoiriúnacht

324. De bhun Airteagal 9(6) de Rialachán (AE) 2015/1589 ⁽⁹¹⁾ ón gComhairle, déanfar cinntí lena ndúntar an nós imeachta imscrúdaithe foirmiúil a luaith a chuirfear deireadh leis an amhras faoi chomhoiriúnacht beart ar tugadh fógra faoi leis an margadh inmheánach.
325. I bhfianaise a bhfuil thuas, is é tátal an Choimisiúin, cé gur cuireadh deireadh leis an amhras a tharraing sé anuas sa chinneadh tosaigh, go bhfuil teorainn leis na héifeachtaí diúltacha a bhaineann leis an gcabhair um athstruchtúrú ar earnáil an aeriompair, go háirithe i bhfianaise na mbeart lena gcuirtear teorainn le saobhadh na hiomaíochta, ar cheart don Phortaingéil a áirithiú go gcuirfear chun feidhme iad. Dá bhrí sin, na héifeachtaí dearfacha a bheidh ag an gcabhair um athstruchtúrú ar fhorbairt gníomhaíocht eacnamaíoch an aeriompair lena n-áirithítear nascacht na Phortaingéile agus gníomhaíochtaí gaolmhara in earnáil na turasóireachta, ar choinníoll go n-áirithíonn an Phortaingéil cur chun feidhme an phlean athstruchtúraithe, gur mó iad ná na héifeachtaí diúltacha atá fós ann ar an iomaíocht agus ar an trádáil, ar éifeachtaí iad nach ndéanann dochar don leas coiteann go pointe áirithe. Ba cheart, dá bhrí sin, na gealltanais a sholáthróidh an Phortaingéil a leagan síos mar choinníollacha maidir le comhoiriúnacht na cabhrach.
326. Is é tátal an Choimisiúin, dá bhrí sin, ina mheasúnú foriomlán, go gcomhlíonann an chabhair um athstruchtúrú Airteagal 107(3)(c) CFAE toisc go n-éascaíonn sé forbairt aeriompair agus gníomhaíochtaí gaolmhara agus nach saobhann sé iomaíocht a mhéid atá contrártha don leas coiteann.
327. Ar deireadh, measann an Coimisiún gur gá don Phortaingéil tuarascálacha rialta a chur ar fáil maidir le cur chun feidhme an phlean athstruchtúraithe gach sé mhí go dtí deireadh na tréimhse athstruchtúraithe. Sonrófar sna tuarascálacha sin, go háirithe, na dátaí ar a n-eisíodfar an maoiniú a gheall an Phortaingéil agus ar a ndearnadh ranníocaíocht an tairbhí féin, na forbairtí ar an aerárthach agus acmhainn fhlít TAP Air Portugal, aon dialltaí ó chonairí airgeadais nó oibríochtúla an phlean athstruchtúraithe i dtéarmaí ioncaim, srianadh costais agus laghduithe costais ó na bearta agus tuillimh athstruchtúraithe, agus na bearta ceartaitheacha atá beartaithe nó déanta ag an bPortaingéil nó ag an tairbhí i gcás inarb iomchuí.

TAR ÉIS AN CINNEADH SEO A GHLACADH:

Airteagal 1

An chabhair um athstruchtúrú atá beartaithe ag Poblacht na Portaingéile a chur chun feidhme ar mhaithe leis an aonad eacnamaíoch, atá faoi rialú aonair faoi láthair ag Stát na Portaingéile, ina bhfuil Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal agus a bhfochuideachtaí rialaithe uile, i bhfoirm beart ar fiú EUR 2 550 milliún iad, tá sé ag luí leis an margadh inmheánach, faoi réir na gcoinníollacha atá leagtha amach in Airteagal 2.

Airteagal 2

(1) Feictear do Phoblacht na Portaingéile go ndéanann Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal nó a bhfochuideachtaí, de réir mar is iomchuí, na bearta a áirítear sa phlean athstruchtúraithe mar a thuairiscítear sa Chinneadh seo a chur chun feidhme ina n-iomláine laistigh de na hamlínte ábhartha.

⁽⁹¹⁾ RIALACHÁN (AE) 2015/1589 ÓN gCOMHAIRLE an 13 Iúil 2015 lena leagtar síos rialacha mionsonraithe maidir le hAirteagal 108 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh a chur i bhfeidhm (IO L 248, 24.9.2015, lch. 9).

(2) Feictear do Phoblacht na Portaingéile go ndéanann Transportes Aéreos Portugueses SGPS S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal nó a bhfochuideachtaí, de réir mar is iomchuí, na bearta lena dteorannaítear saobhadh iomaíochta mar a thuairiscítear sa Chinneadh seo a chur chun feidhme go hiomlán laistigh de thráthchláir ábhartha an phlean athstruchtúraithe, eadhon:

- (a) scairshealúchas SPdH-Serviços Portugueses de Handling, S.A. agus Lónadóireacht na Portaingéile, S.A. a dhífheistiú go hiomlán;
- (b) an flít Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal a theorannú go dtí aerárthach [90-100] ar a mhéid;
- (c) a thairiscint go n-aistreofaí ocht sliotán laethúla in aerfort Liospóin;
- (d) S.A., Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal or their subsidiaries mar is iomchuí a áirithiú agus, sa chás seo, faoi réir an éadail a fhormheas agusstaonadh ó scaireanna a fháil in aon chuideachta ach amháin nuair atá sé fíor-riachtanach chun innharthanacht fhadtéarmach Transportes Aéreos Portugueses SGPS
- (e) gan tacaíocht Stáit a phoiblíú mar bhuntáiste iomaíoch agus a gcuid táirgí agus seirbhísí á margú.

3. Cuireann Poblacht na Portaingéile tuarascálacha rialta ar chur chun feidhme an phlean um athstruchtúrú ar fáil don Choimisiún gach sé mhí ón dáta a glacadh an Cinneadh seo go dtí deireadh na tréimhse um athstruchtúrú ar an 31 Nollaig 2025. Sonrófar sna tuarascálacha sin, go háirithe, na dátaí ar a n-eisiócfar an maoiniú iarbhir a gheall an Stát agus ranníocaíocht an tairbhí féin, na forbairtí ar an ngréasán, staid an mhargaidh, aerárthaí agus cumas Transportes Aéreos Portugueses S.A.-TAP Air Portugal, aon dialltaí ó chonairí airgeadais nó oibríochtúla an phlean athstruchtúraithe i dtéarmaí ioncaim, coimeád costas agus laghduithe costais agus tuillimh arna mbaint amach ag na bearta um athstruchtúrú, agus na bearta ceartaitheacha atá beartaithe nó arna ndéanamh ag Poblacht na Portaingéile nó i gcás inarb iomchuí.

Airteagal 3

Laistigh de 2 mhí tar éis fógra a fháil faoin gCinneadh seo, cuirfidh Poblacht na Portaingéile an Coimisiún ar an eolas faoi na bearta arna nglacadh chun an Cinneadh seo a chomhlíonadh.

Airteagal 4

Is chuig Poblacht na Portaingéile a dhírítear an Cinneadh seo.

Arna dhéanamh sa Bhruiséil, 21 Nollaig 2021.

Thar ceann an Choimisiúin
Margrethe VESTAGER
Comhalta den Choimisiún