

# Официален вестник на Европейския съюз

# L 160



Издание  
на български език

## Законодателство

Година 66

26 юни 2023 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

### РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2023/1219 на Комисията от 17 май 2023 година за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 с цел добавяне на Нигерия и Южна Африка в таблицата в точка I от приложението и заличаване на Камбоджа и Мароко от тази таблица <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1220 на Комисията от 16 юни 2023 година за вписване на наименование в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания „Lesachtaler Brot“ (ЗГУ) ..... 5
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1221 на Комисията от 19 юни 2023 година за вписване на наименование в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания „Pitã de Pecica“ (ЗГУ) ..... 6
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1222 на Комисията от 19 юни 2023 година за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания „Strachitunt“ (ЗНП) ..... 7
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1223 на Комисията от 19 юни 2023 година за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на защитеното географско указание („Carota dell’Altopiano del Fucino“ (ЗГУ)) ..... 8
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1224 на Комисията от 19 юни 2023 година за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [„Riviera Ligure“ (ЗНП)] ..... 10

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП.

# BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

- ★ Делегиран регламент (ЕС) 2023/1225 на Комисията от 22 юни 2023 година относно временни извънредни мерки за дерогация от някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета с цел преодоляване на смущенията на пазара в лозаро-винарския сектор в някои държави членки и дерогация от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 на Комисията ..... 12
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) 2023/1226 на Комисията от 22 юни 2023 година за изменение на приложения V, XIV и XV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 по отношение на вписванията за Канада, Чили и Обединеното кралство в списъците на трети държави, от които е разрешено въвеждането в Съюза на пратки с домашни птици, зародишни продукти от домашни птици и прясно месо от домашни птици и пернат дивеч <sup>(1)</sup> ..... 19

#### РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2023/1227 на Съвета от 20 юни 2023 година за позицията, която трябва да се приеме от името на Европейския съюз в рамките на Комисията, създадена с Конвенцията за защита на морската среда на Североизточния Атлантически океан, във връзка с изменения на Решение 2021/01 на OSPAR за създаване на морската защитена зона, обхващаща Северноатлантическото течение и морския басейн Евланов, и на Препоръка 2021/01 на OSPAR относно управлението на морската защитена зона, обхващаща Северноатлантическото течение и морския басейн Евланов ..... 31
- ★ Решение за изпълнение (ЕС) 2023/1228 на Комисията от 7 юни 2023 година относно приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета към възлагането на поръчки за дейността, свързана с услугите за експресна доставка на колетни пратки в Литва (нотифицирано под номер C(2023) 3641) <sup>(1)</sup> ..... 33
- ★ Решение (ЕС) 2023/1229 на Комисията от 7 юни 2022 година относно държавна помощ SA.58101 (2020/C ex 2020/N) и SA.62043 (2021/C ex 2021/N), която Португалия възнамерява да приведе в действие за оздравяване и реструктуриране на групата SATA (нотифицирано под номер C(2022) 3816) <sup>(1)</sup> ..... 39

---

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП.

## II

(Незаконодателни актове)

## РЕГЛАМЕНТИ

## ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2023/1219 НА КОМИСИЯТА

от 17 май 2023 година

за изменение на Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 с цел добавяне на Нигерия и Южна Африка в таблицата в точка I от приложението и заличаване на Камбоджа и Мароко от тази таблица

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2015/849 на Европейския парламент и на Съвета от 20 май 2015 г. за предотвратяване използването на финансовата система за целите на изпирането на пари и финансирането на тероризма, за изменение на Регламент (ЕС) № 648/2012 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2005/60/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 2006/70/ЕО на Комисията <sup>(1)</sup>, и по-специално член 9, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) Съюзът трябва да осигури ефективна защита на лоялните пазарни отношения и правилното функциониране на своята финансова система и на вътрешния пазар от изпирането на пари и финансирането на тероризма. Поради това в Директива (ЕС) 2015/849 се предвижда, че Комисията следва да определи високорисковите трети държави, в чиито национални уредби за борба с изпирането на пари и финансирането на тероризма (БИП/БФТ) има стратегически слабости, представляващи съществена заплаха за финансовата система на Съюза.
- (2) Високорисковите трети държави със стратегически слабости са определени в Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (3) Следователно, като се вземат под внимание високата степен на интеграция на международната финансова система, тясната връзка между пазарните субекти, високият обем на трансграничните сделки от или към Съюза, както и степента на отвореност на пазара, всяка заплаха за международната финансова система, свързана с изпирането на пари и финансирането на тероризма, представлява заплаха и за финансовата система на Съюза.
- (4) В съответствие с член 9, параграф 4 от Директива (ЕС) 2015/849 Комисията взема предвид актуалната налична информация, по-специално неотдавнашните публични изявления на Специалната група за финансови действия (FATF), списъка на FATF на „Юрисдикциите под засилено наблюдение“ и докладите на групата на FATF за преглед на международното сътрудничество във връзка с рисковете, свързани с отделни трети държави.

<sup>(1)</sup> ОВ L 141, 5.6.2015 г., стр. 73.

<sup>(2)</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 на Комисията от 14 юли 2016 г. за допълване на Директива (ЕС) 2015/849 на Европейския парламент и на Съвета чрез идентифициране на високорисковите трети държави със стратегически слабости (ОВ L 254, 20.9.2016 г., стр. 1).

- (5) След последните изменения на Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 FATF актуализира своя списък на „Юрисдикциите под засилено наблюдение“ [„Jurisdictions under Increased Monitoring“]. На пленарното си заседание през февруари 2023 г. FATF добави към този списък Нигерия и Южна Африка и заличи от него Камбоджа и Мароко. Предвид тези промени Комисията извърши оценка за определянето на високорисковите трети държави в съответствие с член 9 от Директива (ЕС) 2015/849.
- (6) През февруари 2023 г. Нигерия пое политически ангажимент на високо равнище да работи с FATF и групата *Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest* (GIABA) — регионалният орган в страната от типа на FATF, за да повиши ефективността на своята уредба за БИП/БФТ. След приемането на доклада за взаимна оценка през август 2021 г. Нигерия постигна напредък по някои от препоръчаните в него действия за подобряване на своята система, включително чрез подобряване на законодателната си уредба за БИП/БФТ и актуализиране на оценката си на присъщите рискове от изпиране на пари/финансиране на тероризма/финансиране на разпространението на оръжия, и засили прилагането на целенасочени финансови санкции. Нигерия ще изпълнява плана си за действие с FATF посредством: 1) приключване на оценката си относно остатъчния риск от изпиране на пари/финансиране на тероризма и актуализиране на националната си стратегия за БИП/БФТ, за да се гарантира привеждането в съответствие с други национални стратегии, свързани с високорисковите предикатни престъпления; 2) засилване на формалното и неформалното международно сътрудничество в съответствие с рисковете от изпиране на пари/финансиране на тероризма; 3) подобряване на основания на риска надзор във връзка с БИП/БФТ върху финансовите институции и определени нефинансови предприятия и професии и по-активно прилагане на превантивни мерки за високорисковите сектори; 4) гарантиране, че компетентните органи имат навременен достъп до точна и актуална информация за действителните собственици на юридическите лица, и налагане на санкции за нарушения на задълженията във връзка с действителните собственици; 5) доказване на засилване на разпространението на финансова разузнавателна информация от звеното за финансово разузнаване и използването ѝ от правоприлагащите органи; 6) доказване на трайно увеличаване на разследванията и наказателните преследвания за изпиране на пари в съответствие с рисковете от изпиране на пари; 7) проактивно откриване на нарушения на задълженията за декларирани на валута и прилагане на подходящи санкции и поддържане на изчерпателни данни за обезпечените, изетите, конфискуваните и реализирани активи. 8) доказване на устойчиво нарастване на разследванията и наказателните преследвания на различни видове дейности по финансиране на тероризма в съответствие с риска и засилване на междуведомственото сътрудничество в областта на разследванията за финансиране на тероризма; и 9) поддържане на основания на риска и целенасочени контакти с организации с нестопанска цел, изложени на риск от злоупотреба във връзка с финансиране на тероризма, и прилагане на основан на риска мониторинг на подгрупата от организации с нестопанска цел, изложени на риск от злоупотреба във връзка с финансиране на тероризма, без да се възпрепятстват или възпират законните дейности на организациите с нестопанска цел.
- (7) През февруари 2023 г. Южна Африка пое политически ангажимент на високо равнище да работи с FATF и с Групата за борба с изпирането на пари в региона на Източна и Южна Африка (ESAAMLG) — регионалният орган в страната от типа на FATF, за засилване на ефективността на националната си уредба за БИП/БФТ. След приемането на доклада за взаимна оценка през юни 2021 г. Южна Африка постигна значителен напредък по много от действията, препоръчани в този доклад, за да подобри системата си, включително чрез разработване на национални политики за БИП/БФТ с цел справяне с по-големите рискове и чрез ново изменение на правната уредба в областта на финансирането на тероризма и целенасочени финансови санкции, наред с другото. Южна Африка ще изпълнява плана си за действие с FATF посредством: 1) доказване на устойчиво нарастване на изходящите искания за правна взаимопомощ, които спомагат за улесняване на разследванията за изпиране на пари/финансиране на тероризма и конфискациите на различни видове активи в съответствие с рисковия профил; 2) подобряване на основания на риска надзор върху определени нефинансови предприятия и професии и доказване, че всички надзорни органи в областта на БИП/БФТ налагат пропорционални и ефективни санкции за неспазване на изискванията; 3) гарантиране, че компетентните органи имат навременен достъп до точна и актуална информация за действителните собственици на юридическите лица и правните форми, и налагане на санкции за нарушения от страна на юридическите лица на задълженията във връзка с действителните собственици; 4) доказване на устойчиво нарастване на исканията на правоприлагащите органи за финансова разузнавателна информация от Центъра за финансово разузнаване за техните разследвания за изпиране на пари/финансиране на тероризма; 5) доказване на устойчиво нарастване на разследванията и наказателните преследвания във връзка с тежки и сложни случаи на изпиране на пари и пълния набор от дейности по финансиране на тероризма в съответствие с рисковия профил; 6) подобряване на установяването, изземването и конфискацията на облиги и средства от по-широк кръг предикатни престъпления в съответствие с рисковия профил; 7) актуализиране на оценката на риска във връзка с финансирането на тероризма, за да се осигури информация за прилагането на всеобхватна национална стратегия за борба с финансирането на тероризма; и 8) гарантиране на ефективното налагане на целенасочени финансови санкции и доказване наличието на ефективен механизъм за установяване на лицата и образуванията, които отговарят на критериите за определяне на национално равнище.

- (8) Поради това в оценката на Комисията се стига до заключението, че Нигерия и Южна Африка следва да се считат за юрисдикции на трети държави, в чиято национална уредба за БИП/БФТ съществуват стратегически слабости, които представляват значителна заплаха за финансовата система на ЕС. Поради това Нигерия и Южна Африка следва да бъдат добавени в таблицата в точка I от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675.
- (9) Комисията направи преглед на напредъка при преодоляването на стратегическите недостатъци на Камбоджа и Мароко. Тези държави са включени в Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675, но през февруари 2023 г. бяха заличени от списъка на FATF „Юрисдикции под засилено наблюдение“.
- (10) FATF приветства значителния напредък, постигнат от Камбоджа и Мароко при подобряването на техните уредби за БИП/БФТ, и отбеляза, че тези държави са създали правни и регулаторни уредби за изпълнение на ангажиментите, поети в съответните им планове за действие по отношение на установените от FATF стратегически слабости. Поради това Камбоджа и Мароко вече не са обект на процеса на наблюдение от страна на FATF в рамките на текущия процес на спазване на правилата за БИП/БФТ в световен план и ще продължат да работят със своите регионални органи от типа на FATF за по-нататъшно укрепване на своите режими за БИП/БФТ.
- (11) Тъй като Камбоджа и Мароко засилиха ефективността на своите уредби за БИП/БФТ и отстраниха техническите слабости, за да изпълнят ангажиментите, които са поели в своите планове за действие относно установените от FATF стратегически слабости, оценката на Комисията на наличната информация ѝ дава основание да заключи, че Камбоджа и Мароко вече нямат стратегически слабости в своите уредби за БИП/БФТ. Поради това е целесъобразно Камбоджа и Мароко да бъдат заличени от таблицата в точка I от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675.
- (12) Поради това Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 следва да бъде съответно изменен,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

В точка I от приложението към Делегиран регламент (ЕС) 2016/1675 таблицата се заменя с таблицата в приложението към настоящия регламент.

#### Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 17 май 2023 година.

За Комисията  
Председател  
Ursula VON DER LEYEN

## ПРИЛОЖЕНИЕ

„№	Високорискова трета държава <sup>(1)</sup>
1	Афганистан
2	Барбадос
3	Буркина Фасо
4	Кайманови острови
5	Демократична република Конго
6	Гибралтар
7	Хаити
8	Ямайка
9	Йордания
10	Мали
11	Мозамбик
12	Мианмар
13	Нигерия
14	Панама
15	Филипини
16	Сенегал
17	Южна Африка
18	Южен Судан
19	Сирия
20	Танзания
21	Тринидад и Тобаго
22	Уганда
23	Обединени арабски емирства
24	Вануату
25	Йемен“

<sup>(1)</sup> Без да се засяга правната позиция на Кралство Испания във връзка със суверенитета и юрисдикцията по отношение на територията на Гибралтар.

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1220 НА КОМИСИЯТА****от 16 юни 2023 година****за вписване на наименование в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания „Lesachtaler Brot“ (ЗГУ)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни <sup>(1)</sup>, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 1151/2012 заявлението за регистрация на наименованието „Lesachtaler Brot“, подадено от Австрия, бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(2)</sup>.
- (2) Тъй като Комисията не получи мотивирано възражение по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, наименованието „Lesachtaler Brot“ следва да бъде регистрирано,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**

Регистрира се наименованието „Lesachtaler Brot“ (ЗГУ).

Наименованието по първа алинея се използва за идентифициране на продукт от клас 2.3. „Хляб, хлебни изделия, сладкарски и захарни изделия, бисквити и други печива“ от приложение XI към Регламент за изпълнение (ЕС) № 668/2014 на Комисията <sup>(3)</sup>.**Член 2**Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 16 юни 2023 година.

За Комисията,  
от името на председателя,  
Janusz WOJCIĘCHOWSKI  
Член на Комисията

<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ С 78, 2.3.2023 г., стр. 31.

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 668/2014 на Комисията от 13 юни 2014 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни (ОВ L 179, 19.6.2014 г., стр. 36).

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1221 НА КОМИСИЯТА****от 19 юни 2023 година****за вписване на наименование в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания „Pitã de Pecica“ (ЗГУ)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни <sup>(1)</sup>, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕС) № 1151/2012 заявлението за регистрация на наименованието „Pitã de Pecica“, подадено от Румъния, бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(2)</sup>.
- (2) Тъй като Комисията не получи мотивирано възражение по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, наименованието „Pitã de Pecica“ следва да бъде регистрирано,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**

Регистрира се наименованието „Pitã de Pecica“ (ЗГУ).

Наименованието, посочено в първата алинея, се използва за идентифициране на продукт от клас 2.3. „Хляб, хлебни изделия, сладкарски и захарни изделия, бисквити и други печива“ от приложение XI към Регламент за изпълнение (ЕС) № 668/2014 на Комисията <sup>(3)</sup>.**Член 2**Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 19 юни 2023 година.

За Комисията,  
от името на председателя,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
Член на Комисията

<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> ОВ С 80, 3.3.2023 г., стр. 79.

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 668/2014 на Комисията от 13 юни 2014 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни (ОВ L 179, 19.6.2014 г., стр. 36).



## РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1222 НА КОМИСИЯТА

от 19 юни 2023 година

за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктова спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания „Strachitunt“ (ЗНП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни <sup>(1)</sup>, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 53, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 1151/2012 Комисията разгледа заявлението на Италия за одобрение на изменение в продуктова спецификация на защитеното наименование за произход „Strachitunt“, регистрирано по силата на Регламент за изпълнение (ЕС) № 244/2014 на Комисията <sup>(2)</sup>.
- (2) Тъй като въпросното изменение не е несъществено по смисъла на член 53, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, в съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от същия регламент Комисията публикува заявлението за изменение в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(3)</sup>.
- (3) Тъй като Комисията не получи никакви възражения по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, изменението в продуктова спецификация следва да бъде одобрено,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Одобрява се публикуваното в *Официален вестник на Европейския съюз* изменение в продуктова спецификация на наименованието „Strachitunt“ (ЗНП).

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 19 юни 2023 година.

За Комисията,  
от илето на председателя,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
Член на Комисията

<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 244/2014 на Комисията от 7 март 2014 г. за вписване на название в Регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [Strachitunt (ЗНП)] (ОВ L 74, 14.3.2014 г., стр. 31).

<sup>(3)</sup> ОВ С 82, 6.3.2023 г., стр. 8.

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1223 НА КОМИСИЯТА****от 19 юни 2023 година****за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на защитеното географско указание („Carota dell’Altopiano del Fucino“ (ЗГУ))**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни <sup>(1)</sup>, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 5, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2021/2117 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(2)</sup> правилата, приложими преди 7 декември 2021 г., продължават да се прилагат за заявления за одобрение на изменения в продуктовата спецификация, които са получени от Комисията съгласно Регламент (ЕС) № 1151/2012 преди 8 юни 2022 г.
- (2) На 15 април 2022 г. Комисията получи заявление от Италия за одобрение на изменение в спецификацията на защитеното географско указание „Carota dell’Altopiano del Fucino“, регистрирано по силата на Регламент (ЕО) № 148/2007 на Комисията <sup>(3)</sup>, изменен с Регламент за изпълнение (ЕС) № 162/2014 <sup>(4)</sup>.
- (3) Комисията разгледа заявлението на Италия в съответствие с член 50, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1151/2012 във връзка с член 53, параграф 1, първа алинея от посочения регламент, приложим преди 7 декември 2021 г.
- (4) Тъй като въпросното изменение не е несъществено по смисъла на член 53, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, както е бил приложим преди 7 декември 2021 г., в съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от същия регламент Комисията публикува заявлението за изменение в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(5)</sup>.
- (5) Тъй като Комисията не получи никакви възражения по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, изменението в продуктовата спецификация следва да бъде одобрено,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

**Член 1**Одобрява се публикуваното в *Официален вестник на Европейския съюз* изменение в продуктовата спецификация на наименованието „Carota dell’Altopiano del Fucino“.<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) 2021/2117 на Европейския парламент и на Съвета от 2 декември 2021 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 1308/2013 за установяване на обща организация на пазарите на селскостопански продукти, (ЕС) № 1151/2012 относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни, (ЕС) № 251/2014 за определяне, описание, представяне, етикетиране и правна закрила на географските указания на ароматизирани лозаро-винарски продукти и (ЕС) № 228/2013 за определяне на специфични мерки за селското стопанство в най-отдалечените региони на Съюза (ОВ L 435, 6.12.2021 г., стр. 262).<sup>(3)</sup> Регламент (ЕО) № 148/2007 на Комисията от 15 февруари 2007 г. за регистриране на определени наименования в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания (ОВ L 46, 16.2.2007 г., стр. 14).<sup>(4)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 162/2014 на Комисията от 19 февруари 2014 г. за одобрение на изменение, което не е несъществено, в спецификацията на название, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [Carota dell’Altopiano del Fucino (ЗГУ)] (ОВ L 52, 21.2.2014 г., стр. 11).<sup>(5)</sup> ОВ С 80, 3.3.2023 г., стр. 71.

*Член 2*

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 19 юни 2023 година.

*За Комисията,*  
*от името на председателя,*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*Член на Комисията*

---

## РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1224 НА КОМИСИЯТА

от 19 юни 2023 година

за одобрение на изменение, което не е несъществено, в продуктовата спецификация на наименование, вписано в регистъра на защитените наименования за произход и защитените географски указания [„Riviera Ligure“ (ЗНП)]

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1151/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни <sup>(1)</sup>, и по-специално член 52, параграф 2 от него,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 53, параграф 1, първа алинея от Регламент (ЕС) № 1151/2012 Комисията разгледа заявлението на Италия за одобрение на изменение в продуктовата спецификация на защитеното наименование за произход „Riviera Ligure“, регистрирано по силата на Регламент (ЕО) № 123/97 на Комисията <sup>(2)</sup>, изменен с Регламент (ЕС) № 718/2011 на Комисията <sup>(3)</sup>.
- (2) Тъй като въпросното изменение не е несъществено по смисъла на член 53, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, в съответствие с член 50, параграф 2, буква а) от същия регламент Комисията публикува заявлението за изменение в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(4)</sup>.
- (3) Тъй като Комисията не получи никакви възражения по член 51 от Регламент (ЕС) № 1151/2012, изменението в продуктовата спецификация следва да бъде одобрено,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

## Член 1

Одобрява се публикуваното в *Официален вестник на Европейския съюз* изменение в продуктовата спецификация на наименованието „Riviera Ligure“ (ЗНП).

## Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

<sup>(1)</sup> ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕО) № 123/97 на Комисията от 23 януари 1997 г. относно допълнение на приложението към Регламент (ЕО) № 1107/96 за регистрацията на географски указания и наименования за произход по процедурата, определена в член 17 от Регламент (ЕО) № 2081/92 (ОВ L 22, 24.1.1997 г., стр. 19).

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) № 718/2011 на Комисията от 20 юли 2011 г. за одобрение на промяна, която не е минимална, в спецификацията на название, вписано в Регистъра на защитените наименования за произход и на защитените географски указания [Riviera Ligure (ЗНП)] (ОВ L 193, 23.7.2011 г., стр. 15).

<sup>(4)</sup> ОВ C 78, 2.3.2023 г., стр. 14.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 19 юни 2023 година.

*За Комисията,*  
*от името на председателя,*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*Член на Комисията*

---

## ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2023/... НА КОМИСИЯТА

от 22 юни 2023 година

**относно временни извънредни мерки за дерогация от някои разпоредби на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета с цел преодоляване на смущенията на пазара в лозаро-винарския сектор в някои държави членки и дерогация от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 на Комисията**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за установяване на обща организация на пазарите на селскостопански продукти и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 922/72, (ЕИО) № 234/79, (ЕО) № 1037/2001 и (ЕО) № 1234/2007 <sup>(1)</sup>, и по-специално член 219 във връзка с член 228 от него,

като има предвид, че:

- (1) Настоящата икономическа ситуация се характеризира с общи високи разходи за издръжка на живота, засягащи потреблението и продажбите на вино, и с увеличаване на разходите за вложените ресурси за селскостопанското производство и винопроизводството, които влияят върху цените на виното. Тези обстоятелства заплашват да нарушат значително пазара на вино в Съюза, тъй като засягат няколко основни държави членки производителки, като увеличават наличните запаси от вино до равнища, които рискуват да станат неустойчиви с оглед на предстоящия сезон за събиране на реколтата и производство, и като причиняват на винопроизводителите финансови затруднения и проблеми с паричните потоци.
- (2) Инфлацията на световно равнище и свързаното с нея намаляване на покупателната способност на потребителите допълнително влошават наблюдаваната през последните години обща тенденция за намаляване на потреблението на вино. Очевидното намаляване на потреблението през текущата пазарна година се изчислява на 7 % в Италия, 10 % в Испания, 15 % във Франция, 22 % в Германия и 34 % в Португалия в сравнение с пазарната ситуация преди пандемията от COVID-19. Тази тенденция засяга по-специално някои сегменти на пазара на вино, а именно червените вина и вината розе.
- (3) Наличните данни показват спад в продажбите на вино през текущата пазарна година, в съответствие с наблюдаваното намалено вътрешно търсене — например спад в продажбите, възлизащ на 5,3 % в Испания и Франция, с някои силно засегнати области, където продажбите са спаднали с 25 % до 35 % в сравнение със същия период на предходната пазарна година. В същото време износът на вино от Съюза за периода януари — април 2023 г. е с 8,5 % по-нисък от износа за същия период на 2022 г.
- (4) Общото увеличение на основните разходи за вложените ресурси за селскостопанското производство, като разходи за торове, електроенергия и бутилки, необходими за производството на вино, което се дължи частично на агресивната война на Русия срещу Украйна, доведе до извънредно увеличение на производствените разходи, което в някои държави членки достигна до приблизително средно увеличение от 30—40 %. Тези обстоятелства оказват допълнителен натиск върху винопроизводителите от Съюза и намаляват способността им за дейности за предлагане на пазара и инвестиции. Освен това въпреки нарастващите разходи по време на пълния цикъл на винопроизводство, наличните данни предполагат рязък спад на цените на определени вина в най-засегнатите от кризата региони в сравнение със ситуацията преди COVID-19, например спад на цените от порядъка на 10—26 % за някои региони във Франция.
- (5) Взети заедно, тези фактори показват общо намаляване на търсенето и на продажбите на вина от Съюза в контекст, при който производството в Съюза се е увеличило с 4 % в сравнение с предходната пазарна година, като по този начин вече високото равнище на първоначалните запаси (+ 2 % спрямо средното за последните 5 години) допълнително се увеличава. Ако не се предприемат незабавни действия за намаляване на нарастващото свръхпредлагане, съществува риск ситуацията да предизвика сериозни смущения на пазара, като доведе до голям и общ дисбаланс на пазара най-късно при събирането на новата реколта, когато винопроизводителите няма да разполагат с капацитет за съхранение на новото производство и ще са принудени да продават на още по-ниски цени.

<sup>(1)</sup> ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 671.

- (6) На този етап настоящите пазарни условия създават различни смущения на пазара в лозаро-винарския сектор в различни производствени райони поради факта, че пазарът на вино в Съюза е силно сегментиран. Смущенията са значителни в определени региони на няколко държави членки и засягат по-специално пазарните сегменти на червените вина и вината розе. Примери, които показват нагледно това фрагментиране на пазара, са например 27 % по-високите запаси от 5-годишната средна стойност в Extremadura в Испания, съответно 24 % и 14 % по-високите запаси от равнището през предходната година в регионите Лисабон и Alentejo в Португалия, както и 26 % по-високите запаси за вина розе в началото на настоящата пазарна година, отколкото в началото на предходната в Languedoc-Roussillon във Франция.
- (7) В същото време пазарът на вино в Съюза вече беше засегнат от влошаване на условията, по-специално през 2019 г., 2020 г. и 2021 г., в резултат на минали търговски ограничения, намаляване на потреблението по време на пандемията от COVID-19 и няколко екстремни метеорологични явления. Сегашните трудни обстоятелства нанасят допълнителен удар на вече нестабилния сектор и водят до значителни загуби на доходи за всички участници в него. Лозарите в най-засегнатите региони на държавите членки изпитват финансови затруднения и проблеми с паричните потоци. Ето защо е необходимо да се предприемат незабавни действия и в това отношение, за да се реагира ефективно на такава разнородна пазарна ситуация, като се позволи на държавите членки да пренасочат част от финансовите ресурси, разпределени за техните национални програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор, и да предложат по-специализирана подкрепа за различните участници в сектора.
- (8) Изтеглянето от пазара в най-засегнатите региони на определено количество вина, за което не се намират подходящи пазарни възможности, следва да помогне за преоляване на дисбаланса на пазара и за предотвратяване на превръщането на настоящите смущения в по-сериозни или продължителни смущения за целия лозаро-винарски сектор на Съюза. Когато е обосновано, дестилацията на вино следва да бъде въведена временно като допустима мярка в рамките на програмите за подпомагане в лозаро-винарския сектор с цел да се допринесе за подобряване на пазарния баланс и икономическото състояние на винопроизводителите в най-засегнатите производствени райони. За да не се допусне нарушаване на конкуренцията, използването на получения алкохол не следва да е разрешено за хранително-вкусовата промишленост, а следва да бъде ограничено до използване за промишлени цели, включително за дезинфекция и за целите на фармацията и енергетиката. С цел да се избегнат всякакви злоупотреби или свръхкомпенсации след въвеждането на тази извънредна мярка, е уместно от държавите членки да се изиска да насочат мярката към региони, в които се наблюдава дисбаланс на пазара, тя да се основава на обективни критерии и осигуряваната компенсация да се ограничава до последните пазарни цени.
- (9) Мярката за събиране на реколтата на зелено, предвидена в член 47 от Регламент (ЕС) № 1308/2013, се използва като мярка за управление на пазара, когато се очаква прекомерно производство на грозде. С цел да се помогне на операторите да реагират на настоящите пазарни условия и да се намали рискът от повтаряне на ситуацията през предстоящата пазарна година, е уместно да се позволи известна гъвкавост при прилагането на тази мярка през финансовата 2023 година. По-конкретно, необходимо е да се предвидят като извънредна мярка дерогации от член 47, параграфи 1 и 3 от Регламент (ЕС) № 1308/2013, за да се позволи пълното унищожаване или отстраняване на неузрели гроздове от част от стопанството, при условие че това се извършва върху цели парцели, и да се предвиди временно увеличение на максималното финансово участие на Съюза в тази мярка.
- (10) Добавянето на „кризисна дестилация“ към допустимите мерки, както и гъвкавостта, въведена за „събиране на реколтата на зелено“, представляват форма на финансова подкрепа, която обаче не изисква допълнително финансиране от Съюза, тъй като продължават да се прилагат бюджетните ограничения за националните програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор за финансовата 2023 година, определени в приложение VII към Регламент (ЕС) 2021/2115 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(2)</sup>. Държавите членки могат да решат да разпределят по-големи суми за въпросните мерки само в рамките на годишния бюджет, предвиден в посоченото приложение. Следователно с финансовата подкрепа за горепосочените две кризисни мерки се цели да се предостави подпомагане на сектора в дадената нестабилна пазарна ситуация, без да е необходимо за това да се мобилизират допълнителни средства.

<sup>(2)</sup> Регламент (ЕС) 2021/2115 на Европейския парламент и на Съвета от 2 декември 2021 г. за установяване на правила за подпомагане за стратегическите планове, които трябва да бъдат изготвени от държавите членки по линия на общата селскостопанска политика (стратегически планове по ОСП) и финансирани от Европейския фонд за гарантиране на земеделието (ЕФГЗ) и от Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР), и за отмяна на регламенти (ЕС) № 1305/2013 и (ЕС) № 1307/2013 (ОВ L 435, 6.12.2021 г., стр. 1).

- (11) За да се повиши ефективността на финансовите ресурси от Съюза, които могат да бъдат разпределени за тези кризисни мерки, на държавите членки следва да бъде разрешено да допълват финансовата помощ от Съюза с национални плащания, покриващи до 50 % от подкрепата, предоставяна за предвидените в настоящия регламент две кризисни мерки.
- (12) Отрицателното развитие на пазара, увеличаването на разходите и последващите проблеми с паричните потоци на операторите в лозаро-винарския сектор затрудняват изпълнението на мерките от националните програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор в момент, в който е най-необходимо подобряване на пазарната ориентация на сектора. За да се гарантира ефективността на изпълнението на програмите в преобладаващия пазарен и икономически контекст в лозаро-винарския сектор, е уместно временно да се увеличи максималното финансово участие на Съюза по мерките „насърчаване“, „реструктуриране и конверсия на лозя“, „събиране на реколтата на зелено“ и „инвестиции“.
- (13) Освен това е важно на бенефициерите да се предоставят подходящи възможности за гъвкавост за изпълнението на техните операции по националните програми за подпомагане, така че да могат да реагират на настоящата несигурност на пазара и да адаптират операциите, когато е необходимо. Такива възможности за гъвкавост представляват допълнителни мерки за подкрепа на пазара, за да се предотврати превръщането на настоящите икономически сътресения в по-сериозни или продължителни смущения на пазара на вино в Съюза и да се гарантира, че посочените в настоящия регламент други извънредни мерки, след като съответната държава членка вземе решение за тях, могат да се прилагат ефективно и на равнището на бенефициерите. Поради това като допълнителна извънредна мярка е необходимо да се приеме дерогация от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 на Комисията <sup>(3)</sup> и да се даде възможност на държавите членки да предоставят известна гъвкавост на бенефициерите с цел да адаптират планираните операции по опростена процедура и да се позволи частичното им изпълнение в надлежно обосновани случаи.
- (14) При условие че причините да се прилага повишен финансов процент на Съюза за определени мерки и да се позволи известна гъвкавост в управлението на програмите са свързани с настоящото икономическо състояние на лозаро-винарския сектор и тъй като мерките са временни, е уместно обхванат им да се ограничи до приложение по отношение на операции, които са започнали да се изпълняват през финансовата 2023 година. От друга страна, тези мерки не следва да се прилагат например за операции, изпълнени през предходни финансови години, но изплатени едва през финансовата 2023 година.
- (15) По наложителни причини за спешност, предвид продължаващите смущения на пазара, както и краткото време, с което разполагат държавите членки за прилагане на включените в настоящия регламент мерки в рамките на текущата финансова година, и за да се предотврати по-нататъшно смущение на пазара, е необходимо да се предприемат незабавни действия. От една страна, излишъкът от предлагане в най-засегнатите региони трябва да бъде изтеглен от пазара възможно най-скоро и във всички случаи преди началото на събирането на новата реколта — до края на август или началото на септември 2023 г., в противен случай пазарната ситуация ще се влоши допълнително и настоящият дисбаланс ще се пренесе в новата пазарна година с риск да причини продължителна криза на целия пазар на вино в Съюза. От друга страна, всички включени в настоящия регламент мерки трябва да се прилагат преди края на настоящите национални програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор, които се прилагат само до 15 октомври 2023 г., както е предвидено в член 5, параграф 7 от Регламент (ЕС) 2021/2117 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(4)</sup>. Съгласно тази разпоредба членове 39—54 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 продължават да се прилагат след 31 декември 2022 г. по отношение на направени разходи и плащания за операции, изпълнени преди 16 октомври 2023 г. Поради това, ако не бъдат предприети действия, за засегнатите държави членки ще се затрудни или дори ще стане невъзможно прилагането на мерките в рамките на финансовата 2023 година, която е последната година на изпълнение на текущите национални програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор.
- (16) С оглед на горепосочените наложителни причини за спешност настоящият регламент следва да бъде приет в съответствие с процедурата по спешност, определена в член 228 от Регламент (ЕС) № 1308/2013.

<sup>(3)</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 на Комисията от 15 април 2016 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на националните програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор и за изменение на Регламент (ЕО) № 555/2008 на Комисията (ОВ L 190, 15.7.2016 г., стр. 1).

<sup>(4)</sup> Регламент (ЕС) 2021/2117 на Европейския парламент и на Съвета от 2 декември 2021 г. за изменение на регламенти (ЕС) № 1308/2013 за установяване на обща организация на пазарите на селскостопански продукти, (ЕС) № 1151/2012 относно схемите за качество на селскостопанските продукти и храни, (ЕС) № 251/2014 за определяне, описание, представяне, етикетирание и правна закрила на географските указания на ароматизирани лозаро-винарски продукти и (ЕС) № 228/2013 за определяне на специфични мерки за селското стопанство в най-отдалечените региони на Съюза (ОВ L 435, 6.12.2021 г., стр. 262).



- (17) Предвид необходимостта от предприемане на незабавни действия настоящият регламент следва да влезе в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### Член 1

### Временни дерогации от член 43 и член 44, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1308/2013

1. Чрез дерогация от член 43 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 посочените в член 2 от настоящия регламент мерки може да бъдат финансирани по програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор.
2. Чрез дерогация от член 44, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 държавите членки може да финансират с национални плащания до 50 % от подпомагането, предоставяно съгласно член 2 от настоящия регламент и съгласно член 47 от Регламент (ЕС) № 1308/2013.

#### Член 2

### Временна кризисна дестилация на вино

1. На винопроизводителите може да се предостави подпомагане за дестилация на вино съгласно условията, определени в настоящия член. Това подпомагане е пропорционално, надлежно обосновано от държавата членка и насочено към най-засегнатите вина и производствени райони в съответствие с втора алинея. То може да се прилага на национално или на регионално равнище за червени вина или вина розе, поотделно или за двата цвята заедно, които могат да бъдат вина със защитено наименование за произход или защитено географско указание, или вина без защитено наименование за произход или защитено географско указание.

Държавите членки, които решат да прилагат тези мерки, доказват за всеки вид и цвят от допустимите вина, на регионално или на национално равнище, според случая, наличието на едно или повече от следните пазарни условия:

- а) значително увеличение на последните налични запаси от вино на производствено равнище в сравнение със средното количество запаси за същото време през предходните 5 пазарни години или в сравнение със средното количество запаси за същото време през предходните 5 пазарни години, като се изключат най-високите и най-ниските стойности;
- б) значително намаление на средната пазарна цена на производствено равнище за текущата пазарна година в сравнение със средната цена за 3-те предходни пазарни години или в сравнение със средната цена през 5-те предходни пазарни години, като се изключат най-високите и най-ниските стойности на средните годишни стойности;
- в) значително намаление на натрупаните пазарни продажби на производствено равнище за текущата пазарна година в сравнение със средната стойност за 3-те предходни пазарни години за същия период или в сравнение със средната стойност за 5-те предходни пазарни години, като се изключат най-високите и най-ниските стойности на натрупани продажби за същия период и при условие че такова намаление не е резултат от намаляване на производството.

2. Алкохолът, получен в резултат от подпомаганата дестилация, посочена в параграф 1, се използва единствено за промишлени цели, включително дезинфекция, или за целите на фармацевтията или енергетиката, за да се избегне нарушаване на конкуренцията.

3. Бенефициерите на подпомагането, посочено в параграф 1, са предприятия от лозаро-винарския сектор, които произвеждат или предлагат на пазара продуктите, посочени в част II от приложение VII към Регламент (ЕС) № 1308/2013, организации на винопроизводители, асоциации на два или повече производителя, междубраншови организации или предприятия, дестилиращи лозаро-винарски продукти.

4. Само разходите за доставка на вино на дестилиращите предприятия и за дестилацията на това вино са допустими за подпомагане. Виното, което се дестилира съгласно тази мярка, е с произход от Съюза и отговаря на изискванията за предлагане на пазара в рамките на Съюза и съответните продуктови спецификации за вина със защитено наименование за произход или със защитено географско указание.

5. Държавите членки могат да установят в своите национални програми за подпомагане критерии за отдаване на приоритет за бенефициерите. Такива критерии за отдаване на приоритет се основават на конкретната стратегия и на целите, изложени в програмата за подпомагане; те са обективни и недискриминационни.

6. Държавите членки определят правила относно процедурата за кандидатстване за подпомагането, посочено в параграф 1, които включват:

- а) физическите или юридическите лица, които имат право да подават заявления;
- б) подаването и подбора на заявления, като тези правила съдържат поне крайните срокове за подаване на заявления, сроковете за разглеждане на пригодността на всяко предложено действие и сроковете за уведомяване на операторите за резултатите от процедурата за подбор;
- в) проверката на съответствието с разпоредбите относно допустимите действия и разходи, посочени в параграф 4, и критериите за отдаване на приоритет, когато такива се прилагат;
- г) подбора на заявленията, като тези правила съдържат поне тегловния коефициент на всеки критерий за отдаване на приоритет, когато се прилагат критерии за отдаване на приоритет;
- д) условията за извършване на авансови плащания и внасяне на гаранции.

7. Държавите членки определят размера на подпомагането за бенефициерите въз основа на обективни и недискриминационни критерии. Размерът на подпомагането се определя на регионално или на национално равнище, според случая, за всеки вид и цвят на допустимите вина, както е посочено в параграф 1. Размерът на подпомагането не може да надвишава 80 % от най-ниската средна месечна цена, регистрирана на производствено равнище през пазарната 2022/2023 година за всеки тип и цвят допустимо вино, за което се прилага мярката, в дадения регион или на територията на държава членка. Когато няма на разположение регистрирани пазарни цени, те могат да бъдат оценени от компетентен орган на съответната държава членка въз основа на най-добрите налични данни.

8. Членове 1 и 2, член 43, членове 48—54 и член 56 от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 на Комисията <sup>(5)</sup> и членове 1, 2 и 3, членове 19—23, членове 25—31, член 32, параграф 1, втора алинея и членове 33—40 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1150 на Комисията <sup>(6)</sup> се прилагат *mutatis mutandis* за подпомагането за кризисна дестилация на вино.

9. До 31 август 2023 г. държавите членки уведомяват Комисията за видовете и цвета на допустимото вино и регионите, в които ще се прилага мярката, както и за нейната обосновка в съответствие с параграф 1, за размерите на компенсацията, които ще бъдат приложени в съответствие с параграф 7, за тяхната обосновка и за обемите, които се очаква да бъдат дестилирани.

### Член 3

#### **Временна дерогация от член 47, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 относно събиране на реколтата на зелено**

Чрез дерогация от член 47, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 през финансовата 2023 година „събиране на реколтата на зелено“ означава пълното унищожаване или отстраняване на гроздовете, докато все още не са узрели, в цялото стопанство или в част от него, при условие че събирането на реколтата на зелено се извършва върху цели парцели.

<sup>(5)</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 на Комисията от 15 април 2016 г. за допълване на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на националните програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор и за изменение на Регламент (ЕО) № 555/2008 на Комисията (ОВ L 190, 15.7.2016 г., стр. 1).

<sup>(6)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1150 на Комисията от 15 април 2016 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на националните програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор (ОВ L 190, 15.7.2016 г., стр. 23).

## Член 4

**Временни дерогации от член 45, параграф 3, член 46, параграф 6, член 47, параграф 3 и член 50, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 относно финансовия процент**

1. Чрез дерогация от член 45, параграф 3 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 през финансовата 2023 година финансовото участие на Съюза по мерките за информиране или популяризиране не надвишава 60 % от допустимите разходи.
2. Чрез дерогация от член 46, параграф 6 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 през финансовата 2023 година финансовото участие на Съюза в покриването на действителните разходи за реструктуриране и конверсия на лозя не надвишава 60 %. В по-слабо развитите региони финансовото участие на Съюза в покриването на разходите за реструктуриране и конверсия не надвишава 80 %.
3. Чрез дерогация от член 47, параграф 3, второто изречение от Регламент (ЕС) № 1308/2013 подпомагането през финансовата 2023 година за събиране на реколтата на зелено не надвишава 60 % от сумата на преките разходи за унищожаване или отстраняване на гроздовете и от загубата на приходи, свързана с такова унищожаване или отстраняване.
4. Чрез дерогация от член 50, параграф 4 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 през финансовата 2023 година по отношение на финансовото участие на Съюза в помощта за допустими инвестиционни разходи се прилагат следните максимални ставки:
  - а) 60 % в по-слабо развитите региони;
  - б) 50 % в региони, различни от по-слабо развитите региони;
  - в) 80 % в най-отдалечените региони, посочени в член 349 от Договора;
  - г) 75 % на малките острови в Егейско море съгласно определението в член 1, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 229/2013 на Европейския парламент и на Съвета <sup>(7)</sup>.

## Член 5

**Временни дерогации от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149**

1. Чрез дерогация от член 22 от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 през финансовата 2023 година събиране на реколтата на зелено може да се прилага за един и същ парцел за 2 или повече последователни години.
2. Чрез дерогация от член 53, параграф 1 от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 през финансовата 2023 година:
  - а) държавите членки може да допуснат извършването на промени от бенефициерите на първоначално одобрената операция, настъпващи не по-късно от 15 октомври 2023 г., без предварително одобрение от компетентните органи, при условие че тези промени не оказват влияние върху допустимостта на никоя част от операцията и нейните общи цели и че не се надвишава общият размер на одобреното подпомагане за операцията. Бенефициерите уведомяват компетентния орган за такива промени в рамките на сроковете, определени от държавите членки;
  - б) държавите членки може, в надлежно обосновани случаи, да позволят на бенефициерите да представят промени, които са настъпили не по-късно от 15 октомври 2023 г. и които променят целта на цялостната операция, която вече е одобрена съгласно мерките, посочени в членове 45, 46, 50 и 51 от Регламент (ЕС) № 1308/2013, при условие че всички текущи индивидуални действия, които са част от цялостна операция, са завършени. Бенефициерите уведомяват компетентния орган за такива промени в рамките на крайния срок, определен от държавите членки, като за тези промени се изисква предварително одобрение от страна на компетентния орган.

<sup>(7)</sup> Регламент (ЕС) № 229/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 13 март 2013 г. за определяне на специфични мерки за селското стопанство в най-отдалечените региони на Съюза и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1405/2006 на Съвета (ОВ L 78, 20.3.2013 г., стр. 41).

3. Чрез дерогация от член 54, параграф 1 от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149, когато в съответствие с параграф 2, буква б) от настоящия член компетентният орган е бил уведомен за дадена промяна във вече одобрена операция и я е одобрил, помощта се изплаща за индивидуалните действия, които вече са изпълнени по въпросната операция, ако тези действия са били изцяло изпълнени и са били подложени на административни проверки, а когато е приложимо — и на проверки на място, в съответствие с глава IV, раздел 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1150 на Комисията <sup>(8)</sup>.

4. Чрез дерогация от член 54, параграф 4, трета, четвърта, пета и шеста алинея от Делегиран регламент (ЕС) 2016/1149 през финансовата 2023 година при искания за плащания, подадени не по-късно от 15 октомври 2023 г., когато подпомаганите съгласно член 46 от Регламент (ЕС) № 1308/2013 операции не се изпълняват върху общата площ, във връзка с която е поискано подпомагане, държавите членки изчисляват дължимото подпомагане въз основа на площта, определена при проверките на място след изпълнението.

#### Член 6

### Прилагане на временни извънредни пазарни мерки

Членове 1, 2 и 3 се прилагат за операции, избрани от компетентните органи в държавите членки, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент, и приложени не по-късно от 15 октомври 2023 г.

Членове 4 и 5 се прилагат за операции, които започват да се прилагат през финансовата 2023 година.

#### Член 7

### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 22 юни 2023 година.

За Комисията  
Председател  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(8)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1150 на Комисията от 15 април 2016 г. за определяне на правила за прилагането на Регламент (ЕС) № 1308/2013 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на националните програми за подпомагане в лозаро-винарския сектор (ОВ L 190, 15.7.2016 г., стр. 23).

**РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/... НА КОМИСИЯТА****от 22 юни 2023 година****за изменение на приложения V, XIV и XV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 по отношение на вписванията за Канада, Чили и Обединеното кралство в списъците на трети държави, от които е разрешено въвеждането в Съюза на пратки с домашни птици, зародишни продукти от домашни птици и прясно месо от домашни птици и пернат дивеч****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2016/429 на Европейския парламент и на Съвета от 9 март 2016 г. за заразните болести по животните и за изменение и отмяна на определени актове в областта на здравеопазването на животните (Законодателство за здравеопазването на животните) <sup>(1)</sup>, и по-специално член 230, параграф 1 и член 232, параграфи 1 и 3 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕС) 2016/429 се предвижда пратките с животни, зародишни продукти и продукти от животински произход, които се въвеждат в Съюза, да идват от трета държава или територия, или зона или компартмент от нея, които са включени в списъка в съответствие с член 230, параграф 1 от същия регламент.
- (2) В Делегиран регламент (ЕС) 2020/692 на Комисията <sup>(2)</sup> са установени ветеринарно-здравните изисквания, които трябва да се спазват при въвеждане в Съюза на определени видове и категории животни, зародишни продукти и продукти от животински произход от трети държави или територии или зони от тях, или, когато става въпрос за аквакултурни животни, компартменти от тях.
- (3) С Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 на Комисията <sup>(3)</sup> се установяват списъците на трети държави, територии или зони или компартменти от тях, от които е разрешено въвеждането в Съюза на видовете и категориите животни, зародишни продукти и продукти от животински произход, които попадат в приложното поле на Делегиран регламент (ЕС) 2020/692.
- (4) По-специално в приложения V и XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 се съдържат списъци на трети държави, територии или зони от тях, от които е разрешено въвеждането в Съюза съответно на пратки с домашни птици, зародишни продукти от домашни птици и прясно месо от домашни птици и пернат дивеч.
- (5) Чили уведоми Комисията за появата на едно огнище на високопатогенна инфлуенца по птиците при домашни птици в регион Metropolitana, Чили, потвърдено на 4 юни 2023 г. с лабораторен анализ (RT-PCR).
- (6) След появата на това неотдавнашно огнище на високопатогенна инфлуенца по птиците ветеринарните органи на Чили създадоха ограничителна зона от най-малко 10 km около засегнатото стопанство и проведеха политика за унищожаване на птиците с цел контрол на наличието на високопатогенна инфлуенца по птиците и ограничаване на разпространението на тази болест.
- (7) Чили представи на Комисията актуална информация за епизоотичната обстановка на своята територия и за мерките, предприети за предотвратяване на по-нататъшното разпространение на HPAI.

<sup>(1)</sup> ОВ L 84, 31.3.2016 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> Делегиран регламент (ЕС) 2020/692 на Комисията от 30 януари 2020 г. за допълнение на Регламент (ЕС) 2016/429 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на правилата за въвеждането в Съюза на пратки с някои животни, зародишни продукти и продукти от животински произход и за движението им и боравенето с тях след въвеждане (ОВ L 174, 3.6.2020 г., стр. 379).

<sup>(3)</sup> Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 на Комисията от 24 март 2021 г. за установяване на списъци на трети държави, територии или зони от тях, от които е разрешено въвеждането в Съюза на животни, зародишни продукти и продукти от животински произход, в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/429 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 114, 31.3.2021 г., стр. 1).

- (8) Комисията направи оценка на тази информация. Комисията счита, че с оглед на ветеринарно-санитарната обстановка в областта, в която ветеринарните органи на Чили прилагат ограничения, въвеждането в Съюза на пратки с домашни птици, зародишни продукти от домашни птици и прясно месо от домашни птици и пернат дивеч от тази област следва да бъде спряно с цел да се запази здравният статус на животните в Съюза.
- (9) Канада и Обединеното кралство предоставиха актуализирана информация във връзка със ситуации, довели до спиране на въвеждането на някои продукти в Съюза.
- (10) По-специално, Канада представи актуализирана информация за епизоотичната обстановка на своята територия във връзка с две огнища на високопатогенна инфлуенца по птиците в птицевъдни обекти в провинции Онтарио и Квебек, потвърдени съответно на 5 април 2023 г. и 18 април 2023 г.
- (11) Освен това Обединеното кралство представи актуализирана информация за епизоотичната обстановка на своята територия във връзка с четири огнища на високопатогенна инфлуенца по птиците в животновъдни обекти за домашни птици в графства Powys в Уелс (3) и South Yorkshire в Англия (1), Обединено кралство, потвърдени между 13 април 2023 г. и 29 април 2023 г.
- (12) Канада и Обединеното кралство представиха и информация за предприетите мерки за предотвратяване на по-нататъшното разпространение на високопатогенна инфлуенца по птиците. По-специално, след появата на въпросните огнища на тази болест Канада и Обединеното кралство проведоха политика за унищожаване на птиците с цел контрол и ограничаване на разпространението на тази болест, а също така изпълниха необходимите мерки за почистване и дезинфекция след прилагането на политиката за унищожаване на птиците в заразените птицевъдни обекти на своите територии.
- (13) Комисията направи оценка на информацията, предоставена от Канада и Обединеното кралство. Комисията счита, че Канада и Обединеното кралство са предоставили подходящи гаранции, че ветеринарно-санитарната обстановка, довела до спирането, вече не представлява заплаха за здравето на животните или общественото здраве в рамките на Съюза и че следователно въвеждането в Съюза на стоки от домашни птици от зоните на тези държави, от които въвеждането в Съюза е било спряно, следва да бъде разрешено отново.
- (14) Поради това приложения V и XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 следва да бъдат изменени, за да се вземе предвид настоящата епизоотична обстановка по отношение на високопатогенната инфлуенца по птиците в Канада, Чили и Обединеното кралство.
- (15) Освен това с Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/215 на Комисията (\*) бяха изменени приложение V и приложение XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404, като към вписванията за Канада в приложение V и приложение XIV бе добавена зона СА-2.1. Тъй като бе установена грешка, редът за зона СА-2 в част 2 от приложение V следва да бъде съответно поправен.
- (16) Освен това вписванията в част 1, раздел А от приложение XV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 на Комисията често са били изменени. От съображения за яснота посоченият раздел в приложение XV следва да се подмени изцяло.
- (17) Предвид настоящата епизоотична обстановка в Канада, Чили и Обединеното кралство по отношение на високопатогенната инфлуенца по птиците и сериозния риск от въвеждането ѝ в Съюза, измененията, които трябва да бъдат направени с настоящия регламент в приложения V и XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404, следва да породят действие по спешност.
- (18) Поправката на вписването за Канада в реда за зона СА-2 в част 2 от приложение V към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 следва да се прилага от датата на прилагане на Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/215.
- (19) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Постоянния комитет по растенията, животните, храните и фуражите,

(\*) Регламент за изпълнение (ЕС) 2022/215 на Комисията от 17 февруари 2022 г. за изменение на приложения V и XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 по отношение на вписванията за Канада и Съединените американски щати в списъците на трети държави, от които е разрешено въвеждането в Съюза на пратки с домашни птици, зародишни продукти от домашни птици и прясно месо от домашни птици и пернат дивеч (ОВ L 37, 18.2.2022 г., стр. 28).

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

**Изменения в Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404**

Приложения V, XIV и XV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 се изменят в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

**Поправка на Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404**

В част 2 от приложение V във вписването за Канада редът за описанието на зона СА-2 се заменя със следното:

„Канада	СА-2	Територията на Канада, съответстваща на:“
---------	------	---

Член 3

**Влизане в сила и прилагане**

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*. При все това член 2 се прилага от 19 февруари 2022 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 22 юни 2023 година.

За Комисията  
Председател  
Ursula VON DER LEYEN

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложения V и XIV към Регламент за изпълнение (ЕС) 2021/404 се изменят, както следва:

1) Приложение V се изменя, както следва:

а) в част 1 раздел Б се изменя, както следва:

i) във вписването за Канада редът за зона CA-2.181 се заменя със следното:

„CA Канада	CA-2.181	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		5.4.2023 г.	14.6.2023 г.“
---------------	----------	--	-------	--	-------------	---------------

ii) във вписването за Канада редът за зона CA-2.187 се заменя със следното:

„CA Канада	CA-2.187	87BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU- LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		18.4.2023 г.	14.6.2023 г.“
---------------	----------	---	-------	--	--------------	---------------

iii) във вписването за Чили след реда за зона CL-2.10 се добавя следният ред за зона CL-2.11:

„CL Чили	CL-2.11	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		4.6.2023 г.“	
-------------	---------	--	-------	--	--------------	--

iv) във вписването за Обединеното кралство редът за зона GB-2.298 се заменя със следното:

„GB Обединено кралство	GB-2.298	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		13.4.2023 г.	7.6.2023 г.“
------------------------------	----------	--	-------	--	--------------	--------------

v) във вписването за Обединеното кралство редовете за зони GB-2.300, GB-2.301 и GB-2.302 се заменят със следното:

„GB Обединено кралство	GB-2.300	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		23.4.2023 г.	7.6.2023 г.
	GB-2.301		N, P1		27.4.2023 г.	7.6.2023 г.
	GB-2.302		N, P1		29.4.2023 г.	7.6.2023 г.“

б) в част 2 вписването за Чили след описанието на зона CL-2.10 се добавя следното описание на зона CL-2.11:

„Чили	CL-2.11	Metropolitana Region, Province of Melipilla, Commune of San Pedro Latitude -33.9728 Longitude -71.2964 PZ: Communities: Santa Rosa de la Sierra, Lo Chacón and Las Palmas SZ: Communities: Santa Rosa de la Sierra, El Membrillo, El Ajial, San Vicente, El Peumo and Longovilo“
-------	---------	---



2) В приложение XIV, част 1, раздел Б се изменя, както следва:

i) във вписването за Канада редовете за зона CA-2.181 се заменят със следното:

„CA Канада	CA-2.181	POU, RAT	N, P1		5.4.2023 г.	14.6.2023 г.
		GBM	P1		5.4.2023 г.	14.6.2023 г.“

ii) във вписването за Канада редовете за зона CA-2.187 се заменят със следното:

„CA Канада	CA-2.187	POU, RAT	N, P1		18.4.2023 г.	14.6.2023 г.
		GBM	P1		18.4.2023 г.	14.6.2023 г.“

iii) във вписването за Чили след редовете за зона CL-2.10 се добавят следните редове за зона CL-2.11:

„CL Чили	CL-2.11	POU, RAT	N, P1		4.6.2023 г.	
		GBM	P1		4.6.2023 г.“	

iv) във вписването за Обединеното кралство редовете за зона GB-2.298 се заменят със следното:

„GB Обединено кралство	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		13.4.2023 г.	7.6.2023 г.
		GBM	P1		13.4.2023 г.	7.6.2023 г.“

v) във вписването за Обединеното кралство редовете за зони GB-2.300, GB-2.301 и GB-2.302 се заменят със следното:

„GB Обединено кралство	GB-2.300	POU, RAT	N, P1		23.4.2023 г.	7.6.2023 г.
		GBM	P1		23.4.2023 г.	7.6.2023 г.
	GB-2.301	POU, RAT	N, P1		27.4.2023 г.	7.6.2023 г.
		GBM	P1		27.4.2023 г.	7.6.2023 г.
	GB-2.302	POU, RAT	N, P1		29.4.2023 г.	7.6.2023 г.
		GBM	P1		29.4.2023 г.	7.6.2023 г.“

3) Раздел А, част 1 от приложение XV се заменя със следното:

**„Раздел А:** Списък на трети държави, територии или зони от тях, от които е разрешено въвеждането в Съюза на пратки с преработени месни продукти, които са преминали неспециалната обработка за ограничаване на риска А (\*) или обработките за ограничаване на риска В, С или D за месни продукти (в съответствие с приложение XXVI към Делегиран регламент (ЕС) 2020/692), които се изискват за всеки биологичен вид, от който е получено месото

Код по ISO и наименования на третата държава или територия	Зона съгласно определеното в част 2	Видове, от които е получено преработеното месо, вж. определенията, посочени в член 2											
		Говеда	Овце и кози	Свине	Дивеч, отглеждан в стопанства — копитни животни (с изключение на свине)	Дивеч, отглеждан в стопанства — свине (с изключение на отглеждани животни от домашни породи свине)	Дивеч на свобода — свине (с изключение на отглеждани животни от домашни породи свине)	Дивеч на свобода — свине (с изключение на отглеждани животни от домашни породи свине)	Домашни птици, различни от шраусови птици	Шраусови птици	Пернат дивеч	Ветеринарни здравни сертификати	Специални условия съгласно определеното в част 3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AR Аржентина	AR-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
	AR-1	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
	AR-2	A	A	C	A	A	C	C	D	D	D	MPNT (**) MPST	
AU Австралия	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	MPNT (**) MPST	
BA Босна и Херцеговина	BA-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	A	Не е разрешено	Не е разрешено	MPNT (**) MPST	
BH Бахрейн	BH-0	B	B	B	B	B	C	C	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	MPST	
BR Бразилия	BR-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	D	D	D	MPST	
	BR-1	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	D	A	A	MPNT (**) MPST	

	BR-2	C	C	C	C	C	C	C	He e разрешено	D	D	D	<b>MPST</b>	
	BR-3	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	A	D	D	<b>MPNT (**) MPST</b>	
	BR-4	B	He e разрешено	He e разрешено	B	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>BW</b> Ботсуана	BW-0	B	B	B	B	B	B	B	B	He e разрешено	D	He e разрешено	<b>MPST</b>	
<b>BY</b> Беларус	BY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	<b>MPST</b>	
<b>CA</b> Канада	CA-0	A	A	A	A	A	A	A	A	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	<b>MPNT (**) MPST</b>	
	CA-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**) MPST</b>	
	CA-2	A	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**) MPST</b>	
<b>CH</b> Швейцария	CH-0	Предмет на Споразумението, посочено в приложение I, точка 7												
<b>CL</b> Чили	CL-0	A	A	A	A	A	B	B	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	<b>MPNT (**) MPST</b>		
	CL-1	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	<b>MPNT (**) MPST</b>		
	CL-2	A	A	A	A	A	B	B	D	D	D	<b>MPNT (**) MPST</b>		
<b>CN</b> Китай	CN-0	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	<b>MPST</b>	
	CN-1	B	B	B	B	B	B	B	B	D	B	B	<b>MPST</b>	

<b>СО</b> Колумбия	СО-0	В	В	В	В	В	В	В	Не е разрешено	А	Не е разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>ЕТ</b> Етиопия	ЕТ-0	В	В	В	В	В	В	В	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPST</b>	
<b>GB</b> Обединено кралство	GB-0	А	А	А	А	А	А	А	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	GB-1	А	А	А	А	А	А	А	А	А	А	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	GB-2	А	А	А	А	А	А	А	Д	Д	Д	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>GG</b> Гърни	GG-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено		
<b>GL</b> Гренландия	GL-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	А	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>HK</b> Хонконг	HK-0	В	В	В	В	В	В	В	Д	Д	Не е разрешено	<b>MPST</b>	
<b>IL</b> Израел	IL-0	В	В	В	В	В	В	В	Д	Д	Д	<b>MPST</b>	
<b>IM</b> Остров Ман	IM-0	Не е разрешено	А	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>IN</b> Индия	IN-0	В	В	В	В	В	В	В	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPST</b>	
<b>JE</b> Джърси	JE-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено		

<b>JP</b> Япония	JP-0	A	Не е разрешено	B	A	B	Не е разрешено	Не е разрешено	D	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>
<b>KE</b> Кения	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPST</b>
<b>KR</b> Южна Корея	KR-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	D	D	D	<b>MPST</b>
<b>MA</b> Мароко	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPST</b>
<b>MD</b> Молдова	MD-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	D	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPST</b>
<b>ME</b> Черна гора	ME-0	A	A	D	A	D	D	D	D	D	Не е разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>
<b>MG</b> Мадагаскар	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>
<b>MK</b> Република Северна Македония	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>
<b>MU</b> Мавриций	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	<b>MPST</b>
<b>MX</b> Мексико	MX-0	A	D	D	A	D	D	D	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>
<b>MY</b> Малайзия	MY-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	

MY-1	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	D	D	D	MPST	
NA Намибия	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	B	D	A	D	MPNT (**) MPST
NC Нова Каледония	NC-0	A	Не е разрешено	Не е разрешено	A	Не е разрешено	A	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	MPNT (**) MPST
NZ Нова Зеландия	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST
PM Сен Пиер и Микелон	PM-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	D	Не е разрешено	Не е разрешено	MPST
PY Парагвай	PY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	MPST
RS Сърбия	RS-0	A	A	B или C	A	D	D	D	D	D	D	Не е разрешено	MPNT (**) MPST
RU Русия	RU-0	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	C	C	D	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	MPST
	RU-2	C или D1	C или D1	C или D1	C или D1	C или D1	C	C	D	Не е разрешено	Не е разрешено	Не е разрешено	MPST
SG Сингапур	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Не е разрешено	MPST

<b>SZ</b> Есватини	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	<b>MPST</b>	
<b>TH</b> Тайланд	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>TN</b> Тунис	TN-0	C	C	B	C	B	B	B	A	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>TR</b> Турция	TR-0	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>UA</b> Украйна	UA-0	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	
	UA-1	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	UA-2	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>US</b> Съединени щати	US-0	A	A	A	A	A	A	A	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	US-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	US-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>UY</b> Уругвай	UY-0	C	C	B	C	B	He e разрешено	He e разрешено	D	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>XK</b> Косово	XK-0	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	He e разрешено	C или D	He e разрешено	He e разрешено	<b>MPST</b>	1

<b>ZA</b> Южна Африка	ZA-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>ZW</b> Зимбабве	ZW-0	C	C	B	C	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	

(\*) „А“ означава, че не се изисква нито една от обработките за ограничаване на риска В, С или D (в съответствие с приложение XXVI към Делегиран регламент (ЕС) 2020/692).

(\*\*) Само за стоките, за които е определена обработка „А“.



## РЕШЕНИЯ

### РЕШЕНИЕ (ЕС) 2023/1227 НА СЪВЕТА

от 20 юни 2023 година

**за позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в рамките на Комисията, създадена с Конвенцията за защита на морската среда на Североизточния Атлантически океан, във връзка с изменения на Решение 2021/01 на OSPAR за създаване на морската защитена зона, обхващаща Североатлантическото течение и морския басейн Евланов, и на Препоръка 2021/01 на OSPAR относно управлението на морската защитена зона, обхващаща Североатлантическото течение и морския басейн Евланов**

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

- (1) Конвенцията за защита на морската среда на Североизточния Атлантически океан <sup>(1)</sup> („конвенцията“), по която Съюзът е договаряща се страна, влезе в сила на 25 март 1998 г.
- (2) Съгласно член 10, параграф 3 от конвенцията комисията, създадена съгласно член 10, параграф 1 от конвенцията („Комисията OSPAR“), може да приема решения и препоръки в съответствие с член 13 от конвенцията.
- (3) По време на срещата на министрите в рамките на 24-ото си годишно заседание на 1 октомври 2021 г., Комисията OSPAR прие Решение 2021/01 на OSPAR за създаване на морската защитена зона (МЗЗ), обхващаща Североатлантическото течение и морския басейн Евланов („Решение 2021/01 на OSPAR“), както и Препоръка 2021/01 на OSPAR относно управлението на морската защитена зона, обхващаща Североатлантическото течение и морския басейн Евланов („Препоръка 2021/01 на OSPAR“). Едновременно с това беше решено, че обхватът на опазване на морската защитена зона, обхващаща Североатлантическото течение и морския басейн Евланов („МЗЗ NACES“) ще трябва да бъде преразгледан с оглед на неговото последващо разширяване.
- (4) Прегледът на обхватът на опазване на МЗЗ NACES беше извършен и доведе до два предложени акта на Комисията OSPAR: за решение за изменение на Решение 2021/01 на OSPAR и за препоръка за изменение на Препоръка 2021/01 на OSPAR. Комисията OSPAR трябва да приеме предвиденото решение и предвидената препоръка по време на 26-ото си редовно заседание на 26 юни 2023 г.
- (5) С предвиденото решение на Комисията OSPAR се разширява обхватът на опазване на съществуващата МЗЗ NACES и се посочват географските координати (географска ширина и географска дължина) на нейните граници.
- (6) Целта на предвидената препоръка на Комисията OSPAR е да се предоставят насоки на договарящите се страни в техните действия и в приемането на мерки за постигане на преразгледаните цели на опазването, в съответствие с разширения обхват на опазването в предвиденото решение.
- (7) Тъй като е налице тясна връзка между двата предвидени акта на Комисията OSPAR е целесъобразно те да бъдат обхванати от една обща позиция на Съюза.

<sup>(1)</sup> ОВ L 104, 3.4.1998 г., стр. 2.

- (8) Предвидените актове се отнасят до опазването на околната среда, което е споделена компетентност между Съюза и неговите държави членки съгласно член 4, параграф 2, буква д) от Договора. Предвидените актове не попадат в област, която до голяма степен е обхваната от правилата на Съюза относно това опазване. Съюзът не възнамерява да се възползва от възможността да упражнява външната си компетентност по отношение на областите, обхванати от тези актове, спрямо които компетентността му все още не е упражнявана във вътрешен план.
- (9) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на Комисията OSPAR по отношение на предложените изменения на Решение 2021/01 на OSPAR и Препоръка 2021/01 на OSPAR, тъй като решението, което Комисията OSPAR ще приеме, ще бъде обвързващо за Съюза,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

*Член 1*

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на 26-ата сесия/заседание на Комисията OSPAR, е да се подкрепи приемането на решение за изменение на Решение 2021/01 на OSPAR за създаване на морската защитена зона, обхваща Северноатлантическото течение и морския басейн Евланов, във връзка с разширяването на нейния обхват на опазване, и да се подкрепи приемането на препоръка за изменение на Препоръка 2021/01 на OSPAR относно управлението на морската защитена зона, обхващаща Северноатлантическото течение и морския басейн Евланов, във връзка с разширяването на нейните цели за опазване.

*Член 2*

Уточнения на позицията, посочена в член 1, могат да бъдат договаряни от представителите на Съюза в консултации с държавите членки по време на координационните съвещания на място, в зависимост от хода на 26-ото заседание на Комисията OSPAR, без да се налага приемане на допълнително решение на Съвета.

*Член 3*

Настоящото решение влиза в сила в деня на приемането му.

Съставено в Люксембург на 20 юни 2023 година.

За Съвета  
Председател  
R. POURMOKHTARI

**РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2023/1228 НА КОМИСИЯТА****от 7 юни 2023 година****относно приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета към възлагането на поръчки за дейността, свързана с услугите за експресна доставка на колетни пратки в Литва**

(нотифицирано под номер C(2023) 3641)

**(само текстът на литовски език е автентичен)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО <sup>(1)</sup>, и по-специално член 35, параграф 3 от нея,

след консултации с Консултативния комитет за обществени поръчки,

като има предвид, че:

**1. ФАКТИ**

- (1) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Консултативния комитет за обществени поръчки.
- (2) На 6 януари 2023 г. Lietuvos paštas, AB (наричан по-нататък „заявителят“) подаде до Комисията искане съгласно член 35, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС (наричано по-нататък „искането“). То отговаря на формалните изисквания, посочени в член 1, параграф 1 от Решение за изпълнение (ЕС) 2016/1804 на Комисията <sup>(2)</sup> и в приложение I към същото решение за изпълнение.
- (3) Заявителят е доставчик на пощенски услуги в Литва и възложител по смисъла на член 4, параграф 2 от Директива 2014/25/ЕС. Той е единственият възложител в Литва, който предоставя пощенски услуги по смисъла на член 13, параграф 2, буква б) от Директива 2014/25/ЕС. Искането се отнася до определени пощенски услуги, посочени в член 13, параграф 1, буква а) от Директива 2014/25/ЕС, които се предоставят от заявителя на територията на Литва, а именно услуги за експресна доставка на колетни пратки <sup>(3)</sup>. Услугите за стандартна доставка на колетни пратки не са предмет на искането. Заявителят предоставя услуги за експресна доставка на колетни пратки под търговското наименование LP Express, които включват доставка на колетни пратки от място на вземане на съответната пратка (напр. дома, място на стопанска дейност, шкафчета за колетни пратки) до пункт за доставка, определен от клиента (дома, офиса, пощенска служба или шкафчета за колетни пратки) <sup>(4)</sup>.
- (4) Искането не беше придружено от обосноваване и подкрепено с доказателства становище, прието от независим национален орган, компетентен по отношение на съответната дейност, в което да са анализирани задълбочено условията за приложимостта на член 34, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС към въпросната дейност съгласно параграфи 2 и 3 от посочения член. В съответствие с точка 1, буква а) от приложение IV към Директива 2014/25/ЕС, като се има предвид, че може да се предполага свободен достъп до пазара на основание член 34, параграф 3, първа алинея от същата директива, Комисията трябва да приеме решение за изпълнение във връзка с искането в срок до 105 работни дни.

<sup>(1)</sup> ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243.<sup>(2)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2016/1804 на Комисията от 10 октомври 2016 г. относно подробните правила за прилагане на членове 34 и 35 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 275, 12.10.2016 г., стр. 39).<sup>(3)</sup> Искане, т. 6.<sup>(4)</sup> Искане, т. 6.

- (5) По искане на Комисията на 13 февруари 2023 г. заявителят представи допълнителна информация на 20 февруари 2023 г. На 23 февруари 2023 г. Комисията подаде до заявителя допълнително искане за информация. На същия ден Комисията изпрати искане за информация до литовските органи. Заявителят предостави допълнителна информация на 9 март 2023 г., а литовските органи отговориха на искането за информация на 14 март 2023 г.

## 2. ПРАВНА РАМКА

- (6) Директива 2014/25/ЕС се прилага за възлагането на поръчки за извършване на дейности, свързани с пощенските услуги, посочени в член 13, параграф 2, буква б) от същата директива.
- (7) Съгласно член 34, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС последната не се прилага по отношение на поръчките, предназначени да създадат условия за осъществяването на дейност, за която се прилага същата директива, ако в държавата членка, в която се осъществява дейността, тя е изложена пряко на конкуренция на пазари, достъпът до които не е ограничен.
- (8) Прякото излагане на конкуренция трябва да се оценява въз основа на обективни критерии, като се отчитат характерните особености на съответния сектор. Тази оценка обаче е ограничена от приложимите кратки срокове и от необходимостта да се разчита на информацията, с която разполага Комисията. Информацията произлиза или от вече достъпни източници, или от данните, получени във връзка с искането съгласно член 35 от Директива 2014/25/ЕС, и не може да се допълва чрез методи, които изискват повече време, в това число и по-специално обществени допитвания, насочени към съответните икономически оператори.
- (9) Прякото излагане на конкуренция в рамките на конкретен пазар следва да се оценява въз основа на различни критерии, като нито един от тях не е решаващ сам по себе си.
- (10) При преценката дали съответните дейности са изложени на пряка конкуренция в рамките на пазарите, за които се отнася настоящото решение, трябва да бъдат взети под внимание пазарният дял на основните субекти и броят на пазарните участници.

## 3. ОЦЕНКА

- (11) Целта на настоящото решение е да се установи дали дейностите, за които се отнася искането, в рамките на пазари, достъпът до които не е ограничен по смисъла на член 34 от Директива 2014/25/ЕС, са изложени на ниво на конкуренция, с което се гарантира, че дори при липса на стриктната рамка при възлагането на поръчки, създадена с подробните правила, установени в Директива 2014/25/ЕС, възлагането на поръчки за извършване на съответната дейност ще се извършва по прозрачен и недискриминационен начин, основан на критерии, позволяващи на купувачите да определят решението, което като цяло е икономически най-изгодно.
- (12) Настоящото решение се основава на правните и фактическите обстоятелства към януари 2023 г., както и на предоставената от заявителя и литовските органи информация и на публично достъпните данни. То може да бъде преразгледано, ако вследствие на съществени промени в правните и фактическите обстоятелства вече не са изпълнени условията за приложимостта на член 34, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС.

### 3.1. Неограничен достъп до пазара

- (13) Смята се, че достъпът до пазара е неограничен, ако съответната държава членка е изпълнила и приложила релевантните правни актове на Съюза, с които се отваря определен сектор или част от него. Тези правни актове са посочени в приложение III към Директива 2014/25/ЕС, което включва, що се отнася до пощенските услуги, Директива 97/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> Директива 97/67/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 15 декември 1997 г. относно общите правила за развитието на вътрешния пазар на пощенските услуги в Общността и за подобряването на качеството на услугата (ОВ L 15, 21.1.1998 г., стр. 14).

- (14) Както беше потвърдено от Литва <sup>(6)</sup> и въз основа на информацията, с която разполага Комисията, същата държава е транспонира (7) и прилага Директива 97/67/ЕО. Следователно достъпът до съответния пазар се счита за неограничен в съответствие с член 34, параграф 3 от Директива 2014/25/ЕС.

## 3.2. Оценка на конкуренцията

### 3.2.1. Определяне на съответния продуктов пазар

- (15) Според заявителя съответните продуктов пазари може да бъдат сегментирани, както следва: а) вътрешни услуги за експресна доставка (куриерски услуги); и б) международни услуги за експресна доставка (куриерски услуги) (международни изходящи и международни входящи) <sup>(8)</sup>.
- (16) В предишни решения <sup>(9)</sup> Комисията стигна до заключението, че пазарът за услуги за доставка на пощенски пратки може да бъде сегментиран на експресни и на стандартни (наричани също така „с отложена доставка“) услуги за доставка. При това сегментиране се взема предвид, че експресните услуги са по-бързи и по-надеждни от стандартните услуги, че всяка от тези услуги изисква различна инфраструктура и че експресните услуги се характеризират с допълнителни услуги с добавена стойност, като например услуги за проследяване на пратката, и обикновено също така са по-скъпи.
- (17) В предишни решения <sup>(10)</sup> Комисията също така направи разграничение между вътрешни и международни услуги за доставка на колетни пратки. Комисията достигна до заключението, че вътрешните услуги за доставка на колетни пратки се предоставят от дружества, които работят в рамките на национални мрежи за разпространение, докато международната доставка на колетни пратки се състои от събиране на колетни пратки, които трябва да бъдат превозени и доставени в чужбина.
- (18) Заявителят е на мнение, че съответните продуктов пазари за услугите за експресна доставка на колетни пратки съответстват на двата вида пощенски услуги във връзка с колетните пратки, обхванати от искането и посочени в съображение 15, букви а) и б). Този подход отговаря на досегашната практика на Комисията.
- (19) В някои случаи може да се предвидят по-тесни определения на пазара (т.е. вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки от потребител до потребител/предприятие (С2Х) и вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки от предприятие до потребител/предприятие (В2Х)). За целите на настоящото решение обаче съответният пазар може да не е предмет на точно определяне. Резултатът от анализа остава непроменен, независимо дали се основава на тясно или по-широко определение <sup>(11)</sup>.

<sup>(6)</sup> Отговор на литовските органи на искането за информация от 14 март 2023 г.

<sup>(7)</sup> Закон за пощите на Република Литва, 15 април 1999 г., № VIII—1141. Новият текст на закона от 1 януари 2013 г.: № XI—2379 от 8 ноември 2012 г., Държавен вестник 2012, № 135—6867 (22 ноември 2012 г.).

<sup>(8)</sup> Искане, т. 33 и 39.

<sup>(9)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2020/737 на Комисията от 27 май 2020 г. относно приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на възлагането на поръчки за дейности, свързани с предоставянето на някои пощенски услуги в Дания (ОВ L 172, 3.6.2020 г., стр. 23), Решение за изпълнение (ЕС) 2019/1204 на Комисията от 12 юли 2019 г. относно приложимостта на Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на поръчки, възлагани за определени дейности във връзка с предоставянето на някои пощенски услуги и на други услуги, различни от пощенски услуги, в Хърватия (ОВ L 189, 15.7.2019 г., стр. 75). Решение за изпълнение 2013/154/ЕС на Комисията от 22 март 2013 г. за освобождаване на някои услуги от сектора на пощенските услуги в Унгария от прилагането на Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 86, 26.3.2013 г., стр. 22). Вж. също така Решение 90/456/ЕИО на Комисията от 1 август 1990 г. относно предоставянето в Испания на международни експресни куриерски услуги (ОВ L 233, 28.8.1990 г., стр. 19) и СОМР/М.5152 от 21 април 2009 г. — Posten AB/Post Danmark A/S; Решение на Комисията от 30 януари 2013 г. по дело СОМР/М.6570 — UPS/TNT Express.

<sup>(10)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2020/737 на Комисията от 27 май 2020 г. относно приложимостта на член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на възлагането на поръчки за дейности, свързани с предоставянето на някои пощенски услуги в Дания (ОВ L 172, 3.6.2020 г., стр. 23), Решение за изпълнение (ЕС) 2019/1204 на Комисията от 12 юли 2019 г. относно приложимостта на Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на поръчки, възлагани за определени дейности във връзка с предоставянето на някои пощенски услуги и на други услуги, различни от пощенски услуги, в Хърватия (ОВ L 189, 15.7.2019 г., стр. 75). Вж. също дело СОМР/М.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S от 21.4.2009 г., точка 54.

<sup>(11)</sup> В тази връзка вж. приложение 16 към искането, в което заявителят представя приблизителни оценки на пазарния си дял и на основните си конкуренти при по-тесните определения на пазара.

### 3.2.2. Определяне на съответния географски пазар

- (20) Според заявителя съответният географски пазар както за вътрешните услуги за експресна доставка, така и за международните услуги за експресна доставка следва да се определи като национален, обхващащ територията на Република Литва <sup>(12)</sup>.
- (21) Що се отнася до географския пазар, в досегашната си практика <sup>(13)</sup> Комисията възприе становището, че пазарите за експресна доставка на колетни пратки са национални по своя обхват, независимо от разграничението между вътрешни и международни услуги за експресна доставка. Позицията на заявителя е в съответствие с практиката на Комисията.
- (22) Заявителят предоставя както вътрешни, така и международни услуги за доставка на колетни пратки в Литва.
- (23) При липсата на каквито и да е индикации за различен обхват на географския пазар, за целите на оценката по настоящото решение и без да се засягат разпоредбите на законодателството в областта на конкуренцията, може да се счита, че географският обхват на вътрешните и международните услуги за експресна доставка на колетни пратки обхваща територията на Литва.

### 3.2.3. Анализ на пазара

#### 3.2.3.1. Вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки

- (24) В Литва има около 60 доставчици на услуги за експресна доставка на колетни пратки <sup>(14)</sup>. Въз основа на информацията, предоставена от заявителя, има 4 доставчици на пощенски услуги, които притежават над 10 % от пазара на вътрешните услуги за експресна доставка на колетни пратки <sup>(15)</sup>. Според наличната информация пазарният дял на заявителя в този пазарен сегмент е бил [20—25] % за периода 2019—2021 г. както по отношение на стойността, така и по отношение на обема <sup>(16)</sup>.
- (25) Пазарните дялове на конкурентите на заявителя са по-големи или сравними с неговите. Пазарните дялове на най-големите конкуренти както по отношение на стойността, така и на обема <sup>(17)</sup> за периода 2019—2021 г. са, както следва: DPD Lietuva [30—35] %, Venipak Lietuva [15—20] % и Omniva LT [10—15] %.
- (26) Дори ако бъдат определени алтернативните продуктови пазари (т.е. вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки (C2X) и вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки (B2X), положението във връзка с конкуренцията не се променя. Следователно, що се отнася до вътрешните услуги за експресна доставка на колетни пратки (C2X), първият пазарен оператор в този сегмент, Omniva LT, е имал [35—40] % дял за периода 2019—2021 г. както по отношение на стойността, така и на обема. Omniva LT заема водеща позиция в този пазарен сегмент. Делът на заявителя е бил [30—35] % за периода 2019—2021 г. като стойност и обем. DPD Lietuva е имал дял от [15—20] %, а Venipak Lietuva — [5—10] %. Що се отнася до вътрешните услуги за експресна доставка на колетни пратки (B2X), има 4 доставчици на пощенски услуги, които притежават повече от 10 % в този сегмент. Според наличната информация пазарният дял на заявителя в този пазарен сегмент е бил [15—20] % за периода 2019—2021 г. от гледна точка на стойност и обем. Пазарните дялове на конкурентите на заявителя са по-големи или сравними с неговите. Пазарните дялове на най-големите конкуренти като стойност и обем за периода 2019—2021 г. са, както следва: DPD Lietuva [35—40] %, Venipak Lietuva [25—30] % и Omniva LT [10-15] % <sup>(18)</sup>.

<sup>(12)</sup> Искане, т. 56.

<sup>(13)</sup> Решение за изпълнение (ЕС) 2019/1204 на Комисията от 12 юли 2019 г. относно приложимостта на Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета по отношение на поръчки, възлагани за определени дейности във връзка с предоставянето на някои пощенски услуги и на други услуги, различни от пощенски услуги, в Хърватия (ОВ L 189, 15.7.2019 г., стр. 75). Вж. също дело COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S от 21.4.2009 г., т. 66 и 74.

<sup>(14)</sup> Информация въз основа на данните на заявителя за пазара, като се взема предвид и оценката на броя на доставчиците на пощенски услуги, посочени в доклада на Органа за регулиране на съобщенията на Република Литва (RTT). В отговора си от 14 март 2023 г. литовските органи потвърдиха, че в Литва съществува голям брой оператори на вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки.

<sup>(15)</sup> В тази връзка вж. приложение 16 към искането, в което заявителят представя приблизителни оценки на пазарния си дял и на основните си конкуренти при по-тесните определения на пазара.

<sup>(16)</sup> Пак там.

<sup>(17)</sup> Пак там.

<sup>(18)</sup> Пак там.

- (27) Въз основа на информацията, предоставена от заявителя<sup>(19)</sup>, няма регулаторни пречки пред навлизането други субекти на пазара на вътрешните услуги за експресна доставка на колетни пратки. За извършването на пощенски дейности не се изисква официално разрешение от държавните институции. Според предоставената от заявителя информация<sup>(20)</sup> и както се потвърждава от информацията, предоставена от литовските органи<sup>(21)</sup>, единственото задължение на доставчика е да уведоми Органа за регулиране на съобщенията на Република Литва (RRT), че започва да предоставя услугите и да спазва изискванията, определени за доставчика на пощенски услуги<sup>(22)</sup>.
- (28) Освен това въз основа на предоставената от заявителя информация Комисията отбелязва, че някои конкуренти са разширили услугите си, като са въвели инфраструктура във връзка с шкафчетата за колетни пратки. Освен това всички основни конкуренти планират допълнителни инвестиции и разширяване на инфраструктурата във връзка с шкафчетата за колетни пратки<sup>(23)</sup>. Според информацията, публикувана от RRT, шкафчетата за колетни пратки като цяло придобиват популярност и сега са един от двата най-широко използвани пункта за доставка. Доставката от куриери и в шкафчета за колетни пратки възлиза съответно на 50—60 % и 35—46 %, докато доставката до пощенски станции представлява едва около 2 % от общия брой доставки на колетни пратки в Литва<sup>(24)</sup>. В това отношение, макар заявителят да поддържа мрежа от пощенски служби, с която не разполагат други доставчици на куриерски услуги, тя не може да се разглежда като фактор, предоставящ значително конкурентно предимство на заявителя спрямо неговите конкуренти в този пазарен сегмент.
- (29) За целите на настоящото решение и без да се засягат разпоредбите на законодателството в областта на конкуренцията факторите, описани в съображения 24, 25, 26, 27 и 28, следва да бъдат възприети като признак, че в Литва тази дейност е изложена на конкуренция. Следователно, тъй като определените в член 34 от Директива 2014/25/ЕС условия са изпълнени, следва да се приеме, че Директива 2014/25/ЕС не се прилага за поръчките, предназначени да създадат условия за осъществяването на дейността в Литва.

### 3.2.3.2. Международни услуги за експресна доставка на колетни пратки

- (30) Съществуват доставчици на международни услуги за експресна доставка на колетни пратки, включително международни пазарни оператори, като DHL или FedEx, които имат силни позиции. Според наличната информация дялът на заявителя в този пазарен сегмент е бил [0—5] % за периода 2019—2021 г. както по отношение на стойността, така и по отношение на обема<sup>(25)</sup>.
- (31) Дялът на заявителя в този пазарен сегмент е много малък в сравнение с този на неговите конкуренти. Според наличната информация първият пазарен оператор в този сегмент, DPD Lietuva, е имал [40—45] % дял за периода 2019—2021 г. като стойност и обем. Дялът на DHL е бил [10—15] % за периода 2019—2021 г. както по отношение на стойността, така и по отношение на обема. Двама други конкуренти, Omniva LT и Venipak Lietuva, имат пазарни дялове, сравними с тези на DHL, а именно [10—15] % за периода 2019—2021 г., що се отнася до стойността и обема<sup>(26)</sup>. Като се има предвид много ниският пазарен дял на заявителя в този сегмент, не е необходимо да се оценява поотделно пазарният дял на международните услуги за експресна доставка на колетни пратки C2X и B2X. Пазарните дялове показват, че конкурентите са в състояние да упражняват значителен конкурентен натиск върху заявителя в този сегмент.

<sup>(19)</sup> Искане, т. 111.

<sup>(20)</sup> Искане, т. 64.

<sup>(21)</sup> Отговор на литовските органи на искането за информация от 14 март 2023 г.

<sup>(22)</sup> Изискванията, предвидени в член 10 от Закона за пощите, се отнасят до правата и задълженията на доставчиците на пощенски услуги, т.е. подробно описание на начина, по който пощенските пратки следва да бъдат доставяни и връщани, изискване за публикуване на условията за пощенските услуги, местата, където доставчикът извършва дейност, и друга съответна информация, отговор на клиентите в срок до 14 дни и докладване на RRT. Правила за предоставяне на пощенските услуги, приети от RRT, допълнителни подробни изисквания за пощенските услуги (Заповед № 1V-332 на директора на Органа за регулиране на съобщенията на Република Литва от 28 февруари 2013 г.).

<sup>(23)</sup> Искане, т. 106.

<sup>(24)</sup> Доклад на RRT (IV тримесечие на 2021 г.), приложение № 9 към искането.

<sup>(25)</sup> В тази връзка вж. приложение 16 към искането, в което заявителят представя приблизителни оценки на пазарния си дял и на основните си конкуренти при по-тесните определения на пазара.

<sup>(26)</sup> Пак там.

- (32) За целите на настоящото решение и без да се засягат разпоредбите на законодателството в областта на конкуренцията факторите, посочени в съображения 30 и 31, следва да бъдат възприети като признак, че в Литва тази дейност е изложена на конкуренция. Следователно, тъй като определените в член 34 от Директива 2014/25/ЕС условия са изпълнени, следва да се приеме, че Директива 2014/25/ЕС не се прилага за поръчките, предназначени да създадат условия за осъществяването на дейността в Литва.

#### 4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (33) С оглед на факторите, разгледани в съображения 6—32, условието за пряко излагане на конкуренция, определено в член 34, параграф 1 от Директива 2014/25/ЕС, следва да се счита за изпълнено в Литва по отношение на дейността, свързана с вътрешните услуги за експресна доставка на колетни пратки, и по отношение на дейността, свързана с международните услуги за експресна доставка на колетни пратки.
- (34) Тъй като условието за неограничен достъп до пазара се счита за изпълнено, Директива 2014/25/ЕС следва да не се прилага нито при възлагането на поръчки от възложителите, предназначени да създадат условия за осъществяването на посочените в съображение 33 от настоящото решение дейности в Литва, нито при организирането на конкурси за проекти за извършване на такава дейност в посочения географски район.
- (35) Настоящото решение не засяга прилагането на правилата на Съюза в областта на конкуренцията и разпоредбите в други области на правото на Съюза. По-специално критериите и методологията, използвани за оценка на прякото излагане на конкуренция съгласно член 34 от Директива 2014/25/ЕС, не са непременно същите като използваните за извършване на оценка съгласно член 101 или член 102 от Договора или Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета <sup>(27)</sup>, както беше потвърдено от Общия съд <sup>(28)</sup>,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

##### Член 1

Директива 2014/25/ЕС не се прилага при възлагането от възложители на поръчки, предназначени да създадат условия за осъществяването на следните дейности в Литва:

- вътрешни услуги за експресна доставка на колетни пратки,
- международни услуги за експресна доставка на колетни пратки.

##### Член 2

Адресат на настоящото решение е Република Литва.

Съставено в Брюксел на 7 юни 2023 година.

За Комисията  
Thierry BRETON  
Член на Комисията

<sup>(27)</sup> Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1).

<sup>(28)</sup> Решение на Общия съд от 27 април 2016 г., *Österreichische Post AG/Европейска комисия*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, т. 28. Вж. също Директива 2014/25/ЕС, съображение 44.



**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2023/1229 НА КОМИСИЯТА****от 7 юни 2022 година****относно държавна помощ SA.58101 (2020/C ex 2020/N) и SA.62043 (2021/C ex 2021/N), която Португалия възнамерява да приведе в действие за оздравяване и реструктуриране на групата SATA***(нотифицирано под номер C(2022) 3816)***(само текстът на английски език е автентичен)****(текст от значение за ЕИП)**

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като взе предвид решенията, с които Комисията взе решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на помощ SA.58101(2020/C)<sup>(1)</sup> и помощ SA.62043 (2021/C)<sup>(2)</sup>,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби и като взе предвид мненията, представени от една заинтересована страна и други трети страни,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА**

- (1) С писмо от 13 август 2020 г., изменено и допълнено на 14 август 2020 г., Португалия уведоми Комисията за намерението си да приведе в действие помощ за оздравяване в полза на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. („SATA“, или „бенефициера“) под формата на публична гаранция по банков заем в размер на 169 милиона евро в съответствие с член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“).
- (2) На 18 август 2020 г. Комисията уведоми Португалия, че е взела решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, за да извърши по-нататъшна оценка на съвместимостта на горепосочената помощ за оздравяване в контекста на Насоките за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение („Насоките за О и П“) <sup>(3)</sup>. Комисията реши да открие тази процедура, тъй като имаше съмнения дали в този случай е бил спазен принципът на еднократната помощ, а именно дали трите увеличения на акционерния капитал на SATA на обща стойност 72,6 милиона евро, записани от автономен регион Азорски острови („ARA“, или „региона“) от 2017 г. насам, посочени в съображение 13 от това решение

<sup>(1)</sup> ОВ С 294, 4.9.2020 г., стр. 41.

<sup>(2)</sup> ОВ С 223, 11.6.2021 г., стр. 37.

<sup>(3)</sup> Съобщение на Комисията — Насоки за държавна помощ за оздравяване и реструктуриране на нефинансови предприятия в затруднено положение (ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1).

(„предишните увеличения на капитала“), са представлявали предишна помощ за оздравяване и реструктуриране. В същото решение, въз основа на член 107, параграф 3, буква в) и член 106, параграф 2 от ДФЕС, Комисията одобри помощ за осигуряване на ликвидност в размер на 133 милиона евро, за да се даде възможност на SATA да изпълнява своите действителни задължения за обществена услуга („ЗОУ“) и да предоставя основни услуги от общ икономически интерес („УОИИ“) на своите малки летища, както и да поддържа свързаността с най-отдалечените части на автономен регион Азорски острови.

- (3) Решението на Комисията за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* („решението за откриване на процедурата“) <sup>(4)</sup> на 4 септември 2020 г. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно съответната помощ/мярка.
- (4) Комисията получи мнения от заинтересованите страни. На 13 октомври 2020 г. тя препрати тези мнения на Португалия, която предостави писмения си отговор по тях с писмо от 16 ноември 2020 г.
- (5) На 17 февруари 2021 г. Португалия представи план за реструктуриране на SATA. На 14 април 2021 г. Португалия уведоми Комисията за намерението си да приведе в действие помощ за реструктуриране в подкрепа на плана за реструктуриране под формата на увеличение на капитала на стойност 186,7 милиона евро и публична гаранция по заеми на стойност 144,2 милиона евро.
- (6) С писма от 29 март 2021 г. и 16 април 2021 г. ARA поиска срокът на действие на гаранциите по заеми, разрешени от Комисията на 18 август 2020 г., да бъде продължен до 18 ноември 2021 г. и да бъдат разрешени още гаранции до допълнителен размер от 122,5 милиона евро за период от седем месеца в очакване на оценката на плана за реструктуриране.
- (7) С писмо от 30 април 2021 г. Комисията информира Португалия за решението си да продължи процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на помощта за реструктуриране, за която е постъпило уведомление, като същевременно одобри на основание член 107, параграф 3, буква в) и член 106, параграф 2 от ДФЕС допълнителна помощ за осигуряване на ликвидност в размер на 122,5 милиона евро, за да се обезпечи непрекъснатото изпълнение на ЗОУ и УОИИ до края на 21 ноември 2021 г. или до произнасянето на окончателно решение от страна на Комисията, в зависимост от това кое от двете събития настъпи по-рано. Това решение също беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* („решението за продължаване на процедурата“) <sup>(5)</sup>, на 11 юни 2021 г.
- (8) Португалия представи мненията си по решението за продължаване на процедурата с писмо от 10 юни 2021 г. и внесе изменения и допълнителни актуализации в плана за реструктуриране на 15 юли и 2 декември 2021 г.
- (9) На 1 юни 2021 г. и на 30 ноември 2021 г. Португалия уведоми Комисията, че бенефициерът е възстановил на ARA предишните увеличения на капитала заедно с лихвите в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията <sup>(6)</sup>.
- (10) Комисията получи мнения относно решението за продължаване на процедурата от четиринадесет страни. На 14 юли 2021 г. Комисията ги препрати на Португалия, чиито становища бяха получени с писмо от 12 август 2021 г.
- (11) На 5 ноември 2021 г. Комисията разреши на основание член 107, параграф 3, буква в) и член 106, параграф 2 от ДФЕС изменение и удължаване във времето на одобрената помощ за осигуряване на ликвидност в полза на SATA до приключването на процедурата <sup>(7)</sup>.
- (12) На 6 април 2022 г. Португалия оттегли уведомлението за помощта за оздравяване в полза на SATA, като потвърди, че помощта за оздравяване не е приведена в действие. В посоченото писмено изложение от 6 април 2022 г. Португалия също така предостави допълнителна актуализирана информация.

<sup>(4)</sup> ОВ С 294, 4.9.2020 г., стр. 41.

<sup>(5)</sup> ОВ С 223, 11.6.2021 г., стр. 37.

<sup>(6)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането на Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

<sup>(7)</sup> Решение на Комисията от 5 ноември 2021 г., SA.58101 и SA.62043 — Португалия — Помощ за оздравяване и реструктуриране на SATA — Спешна помощ за осигуряване на ликвидност, публикувано на уебсайта на Европейската комисия ([https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_SA\\_58101](https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101)), в което Комисията не повдигна възражения, в рамките на вече одобрената бюджетна сума от 255,5 милиона евро, срещу i) удължаването на вече предоставените гаранции по заеми или ii) замяната на тези заеми със заеми от акционери, предоставени пряко на SATA Azores Airlines.

- (13) Португалия по изключение се съгласи да се откаже от правата, произтичащи от член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент (ЕО) № 1/1958<sup>(8)</sup>, както и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език съгласно член 297 от ДФЕС.

## 2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

### 2.1. Бенефициерът: функциониращи дъщерни дружества и дейност

- (14) Дружеството SATA е действаща авиокомпания, Sociedade Anónima (дружество с ограничена отговорност)<sup>(9)</sup>, и притежава дялове в други дружества със седалище в АРА. SATA е учредено през 1941 г. и е изцяло собственост на регионалното правителство. SATA е единственият акционер в SATA Internacional - Azores Airlines, S.A. („Azores Airlines“), Gestão de Aeródromos, S.A. („SATA Gestão de Aeródromos“, или „SGA“) и в туроператора Azores Vacations America, Inc. („Azores Vacations America“), който е преустановил дейността си и понастоящем е предмет на производство по ликвидация. В допълнение SATA е било единственият акционер в друг туроператор, по-конкретно Azores Vacations Canada, Inc. („Azores Vacations Canada“) — вече ликвидирано дружество (вж. съображение 62).
- (15) Всяко позоваване в настоящото решение на SATA или на предприятието бенефициер, подпомогнато чрез помощта за реструктуриране, включва SATA Air Açores и всички негови дъщерни дружества, освен ако не е посочено друго, за да се разграничи дейността му на въздушен превозвач (осъществявана като „SATA Air Açores“) от дейностите на неговите дъщерни дружества.
- (16) В SATA са заети около 1 400 души, 1 150 от които на местно равнище в региона, което съответства на около 10 % от цялата заетост в сектора на туризма и на 1 % от общата заетост в регион Азорски острови, и 250 души в Лисабон<sup>(10)</sup>. Както е описано в решението за откриване на процедурата<sup>(11)</sup> и в решението за продължаване на процедурата<sup>(12)</sup>, SATA предоставя: i) пряко и чрез своето изцяло притежавано дъщерно предприятие Azores Airlines въздухоплавателни услуги за превоз на пътници и товари по обхванати от ЗОУ и обслужвани с търговска цел маршрути; и ii) SATA предоставя чрез дружеството SGA УОИИ по отношение на малки летища и летищни писти в региона. В раздели 2.1.1—2.1.3. са описани поотделно двата набора от дейности.

#### 2.1.1. ЗОУ, предоставяни от SATA и Azores Airlines

- (17) С цел да се осигури непрекъснатост на предоставянето на редовни въздухоплавателни услуги по маршрутите, обслужващи автономен регион Азорски острови, някои въздухоплавателни услуги за превоз на пътници в региона са предмет на ЗОУ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(13)</sup>. Задължението обхваща, наред с друго, минимална честота на полетите, разписания, категория на използваните въздухоплавателни средства и максимален капацитет за конфигуриране на вътрешното пространство, тарифи, непрекъснатост и точност на услугата и предлагане на полетите на пазара<sup>(14)</sup>. Чрез ЗОУ се спомага за компенсиране на изолираността на архипелага Азорски острови поради отдалечеността му от континенталната част и метеорологичните условия, особено през зимата.
- (18) SATA Air Açores извършва само междуостровни полети, обхванати от ЗОУ с изключителни права и компенсации, докато Azores Airlines извършва полети от Азорските острови до континенталната част на Португалия, до автономен регион Мадейра и до международни дестинации, обхванати от ЗОУ без изключителни права и компенсации по маршрутите до континенталната част на Португалия и до Мадейра. И в двата случая тези задължения са залегнали в

<sup>(8)</sup> Регламент № 1 на Съвета от 15 април 1958 г. за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ L 6.10.1958 г., стр. 385/58).

<sup>(9)</sup> Sociedade Anónima фигурира в списъка в приложение I (Видове предприятия, посочени в член 1, параграф 1, буква а) от Директива 2013/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 юни 2013 г. относно годишните финансови отчети, консолидираните финансови отчети и свързаните доклади на някои видове предприятия и за изменение на Директива 2006/43/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директиви 78/660/ЕО и 83/349/ЕО на Съвета (ОВ L 182, 29.6.2013 г., стр. 19).

<sup>(10)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 21—24.

<sup>(11)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображение 7.

<sup>(12)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 7—9.

<sup>(13)</sup> Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

<sup>(14)</sup> Например в Закон 105/2019, с който се изменя Декрет-закон 134/2015 (относно отпускането на надбавка за социална мобилност на граждани, които са бенефициенти, в контекста на услуги за въздушни и морски превози между континенталната част на страната и автономния регион Мадейра и между последния и автономния регион Азорски острови за постигане на целите за социално и териториално сближаване), се посочва, че максималната цена на билета е 30,00 EUR.

договори за обществени поръчки за услуги („ОПУ“) или в актове за възлагане, с които се налагат минимални изисквания по отношение на непрекъснатостта, редовността, тарифите и капацитета, които, наред с другото, трябва да бъдат подходящи при обичайни обстоятелства за предоставянето на редовни въздухоплавателни услуги по въпросните маршрути. През 2019 г. SATA Air Açores е извършило над 15 000 полета с шест самолета Dash Bombardier, с които са превозени приблизително 766 000 пътника.

- (19) По-конкретно SATA Air Açores обслужва деветте острова на региона с междуостровни въздушни превози по общо 14 маршрута в рамките на Азорските острови, което съответства на 100 % от въздушните превози в региона <sup>(15)</sup>, обхванати от ЗОУ, от 1996 г. насам. SATA Air Açores е единствената авиокомпания, която някога е подавала оферти за тези маршрути, обхванати от ЗОУ <sup>(16)</sup>. За последен път задължения за обществена услуга с изключителни права са възложени на SATA Air Açores посредством договор за обществена поръчка за услуги, включваща компенсация, съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008, като на 28 септември 2021 г. е подписан нов договор <sup>(17)</sup> за нов петгодишен период, който започва да тече от 1 ноември 2021 г. <sup>(18)</sup>.
- (20) Дружеството Azores Airlines е създадено през 1990 г. под наименованието „OceanAir“ и е включено в SATA през декември 1994 г. То разполага с административен център в Понта Делгада и с една оперативна база в Лисабон. Дружеството Azores Airlines обслужва: i) три маршрута, обхванати от ЗОУ (отворени ЗОУ без изключителни права и без компенсация), които свързват с континенталната част на Португалия трите входни точки на автономен регион Азорски острови (островите Санта Мария, Орта и Пико), и ii) един маршрут, обхванат от ЗОУ (отворено ЗОУ без изключителни права и без компенсация), който свързва Порта Делгада с Фуншал (остров Мадейра). Никой друг въздушен превозвач не се конкурира с Azores Airlines по тези маршрути, въпреки че ОПУ не предоставя изключителни права, както е обяснено по-горе (съображение 18).
- (21) Както Португалия е подчертала, ЗОУ по тези четири маршрута не се основават на икономическа рентабилност, а по-скоро на интересите на региона да гарантира непрекъснатото обслужване на тези маршрути от съображения, свързани с обществения интерес <sup>(19)</sup>. Всъщност, макар четирите маршрута, обхванати от ЗОУ, да са отворени за всички оператори, Azores Airlines е единственият оператор, който е изразил интерес да изпълнява задълженията за обществена услуга без компенсация. На 27 март 2021 г. е наложено извънредно ЗОУ, свързано с COVID-19 <sup>(20)</sup>, по два маршрута (Лисабон — Орта — Лисабон и Лисабон — Санта Мария — Лисабон) за летния сезон на 2021 г. на IATA (Международната асоциация за въздушен транспорт), а на 28 октомври 2021 г. то е удължено за зимния сезон на 2021—2022 г. на IATA. Понастоящем Португалия, съвместно с ARA, оценява ситуацията по отношение на тези четири маршрута и евентуалните им изменения в бъдеще <sup>(21)</sup> (съображения 57—59 и 106).

<sup>(15)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 24.

<sup>(16)</sup> Маршрутите, определени като междуостровни полети, обхванати от ЗОУ, и публикувани в Официален вестник (вж. обявленията в ОВ С 29, 28.1.2020 г., стр. 8 и 9), са следните 15 маршрута, които са организирани главно в три групи основни градски центрове, съответстващи на Понта Делгада, Терсейра и Орта: а) Понта Делгада — Санта Мария — Понта Делгада (PDL-SMA-PDL), б) Понта Делгада — Терсейра — Понта Делгада (PDL-TER-PDL), в) Понта Делгада — Грасиоза — Понта Делгада (PDL-GRW-PDL), г) Понта Делгада — Орта — Понта Делгада (PDL-HOR-PDL), д) Понта Делгада — Пико — Понта Делгада (PDL-PIX-PDL), е) Понта Делгада — Сао Жоржи — Понта Делгада (PDL-SJZ-PDL), ж) Понта Делгада — Флорис — Понта Делгада (PDL-FLW-PDL), з) Понта Делгада — Корво — Понта Делгада (PDL-CVU-PDL), и) Терсейра — Грасиоза — Терсейра (TER-GRW-TER), й) Терсейра — Сао Жоржи — Терсейра (TER-SJZ-TER), к) Терсейра — Пико — Терсейра (TER-PIX-TER) л) Терсейра — Орта — Терсейра (TER-HOR-TER), м) Терсейра — Флорис — Терсейра (TER-FLW-TER), н) Орта — Флорис — Орта (HOR-FLW-HOR) и о) Орта — Корво — Орта (HOR-CVU-HOR). Тъй като някои маршрути могат да бъдат обединени — а именно, PDL-FLW-PDL може да бъде комбиниран с TER-FLW-TER или HOR-FLW-HOR, а HOR-CVU-HOR може да бъде комбиниран с HOR-FLW-HOR — реалният брой обхванати от ЗОУ маршрути, обслужвани от SATA Air Açores, понастоящем е 14.

<sup>(17)</sup> Официален уебсайт на правителството на автономен регион Азорски острови, публикация, озаглавена „Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores“, от 29 октомври 2021 г.: <https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>.

<sup>(18)</sup> По-специално на 2 юни 2021 г. регионалното правителство на Азорските острови е одобрило Резолюция № 141/2021, с която официално се разрешава обявяването на международна публична тръжна процедура за междуостровни полети, обхванати от ЗОУ, с цел възлагане на 5-годишен договор в съответствие с процедурата, предвидена в Регламент (ЕО) № 1008/2008.

<sup>(19)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 24.

<sup>(20)</sup> Вж. документа „Преглед на правилата относно държавните помощи и задълженията за предоставяне на обществена услуга, приложими в сектора на въздушния транспорт по време на пандемията от COVID-19“, достъпен на адрес [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/air\\_transport\\_overview\\_sa\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf).

<sup>(21)</sup> Съгласно националното законодателство компетентният орган, който подписва договорите за обществени поръчки за услуги, е Португалската република, а не ARA (Декрет-закон № 138/99 от 23 април 1999 г.).

### 2.1.2. УОИИ, предоставяни от SGA

- (22) SGA, учредено от SATA през 2005 г., управлява летищата в Пико, Грасиоза, Корво и Сао Жоржи, както и терминала на остров Флорис, под формата на УОИИ до изтичане на срока на възлагането ѝ през юли 2025 г. <sup>(22)</sup>. През предходните три години пътничият потокът на всяко от тези летища и на този терминал е бил под 200 000 пътници годишно <sup>(23)</sup>. Поради това Португалия докладва на Комисията относно УОИИ, свързани с тези пет летища през периода 2016—2017 г. <sup>(24)</sup>. Всъщност Португалия счита, че необходимостта да се гарантира свързаността на изолиран район в Съюза оправдава УОИИ с оглед на липсата на налични алтернативни способи за транспорт и в светлината на критериите, определени в Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпани <sup>(25)</sup> („Насоките относно въздухоплаването“).
- (23) Португалия счита, че поради ограничения, предимно сезонен пътничият поток и поради отдалечеността на местоположението им, управлението на тези летища не е икономически привлекателно за субекти от частния сектор, за разлика от летищата в Сао Мигел и Терсейра. В концесията, възложена на SGA за услугите по експлоатация и управление на летищните писти в Грасиоза, Пико, Сао Жоржи и Корво, са предвидени компенсации за предоставянето на УОИИ, които се плащат на SGA за всяка година от срока на договора. Размерът на компенсацията, определен за периода 2020—2025 г., е 17 милиона евро.

### 2.1.3. Услуги, предлагани от SATA с търговска цел

- (24) Освен услугите, предоставяни в рамките на ЗОУ и УОИИ, SATA предлага и услуги за въздушни превози с търговска цел, като например товарни въздушни превози, както и, чрез Azores Airlines, услуги по превоз на пътници по либерализирани маршрути, в т.ч. полети за улесняване на пътуването за значителната португалска диаспора в Съединените американски щати (САЩ) и в Канада, както и за осигуряване на по-добри условия на достъпност за пътуващите до Азорските острови. Що се отнася до връзките със Съюза обаче, освен до континенталната част на Португалия, SATA има само два директни полета до други европейски дестинации, а именно Лондон и Франкфурт, както допълнително е уточнено по-долу (съображение 28) <sup>(26)</sup>.
- (25) По-конкретно SATA Air Açores предоставя 100 % от регионалните товарни въздушни превози на деветте острова на архипелага, което съответства на около 2 900 тона стоки всяка година, докато Azores Airlines извършва над [60—70] % от товарните въздушни превози от и до дестинации извън Азорските острови, което съответства на 1 300 тона товари, в т.ч. риба, пощенски пратки и медицински материали <sup>(27)</sup>. Единствено дружеството TAP извършва дейност в конкуренция с Azores Airlines по услуги за товарни превози до/от Азорските острови, като пазарният му дял през 2019 г. е приблизително [30—40] % <sup>(28)</sup>.
- (26) Що се отнася до международните полети, които играят важна роля за икономиката на региона, основно чрез инвестиции и частни разходи, Azores Airlines извършва редовни полети по маршрути в северноатлантическия регион до Бостън, Оукланд, Торонто и Монреал. Azores Airlines обслужва също така нишови туристически пазари и извършва услуги по чартърни полети. Като цяло през 2019 г. Azores Airlines е извършило около 7 000 полета (в т.ч. по маршрути, обхванати от ЗОУ) с шест самолета Airbus 320 за полети на средни разстояния, като е обслужило 946 000 пътници, което съответства на 40 % от пътниците, превозени до Азорските острови от чужбина.
- (27) Освен това, с оглед на свързаността между Северна Америка, континенталната част на Португалия и региона през цялата година, от 1985 г. насам SATA упражнява контрол върху два туроператора в Северна Америка — Azores Vacations America и Azores Vacations Canada.

<sup>(22)</sup> Концесията за летищни услуги в подкрепа на гражданското въздухоплаване на островите Грасиоза, Пико, Сао Жоржи и Корво е възложена на SGA с договор от 1 юли 2005 г., сключен съгласно условията на Резолюция № 102/2005 на регионалното правителство от 16 юни 2005 г., за период от 10 години с възможност за подновяване за периоди от по пет години до максимален срок от 20 години.

<sup>(23)</sup> През 2019 г., когато броят на (заминаващите и пристигащите) пътници е най-голям за целия период 2017—2019 г. и на петте летища, този брой на пътниците е следният: Пико (144 787), Грасиоза (57 013), Корво (8 825), Сао Жоржи (80 629) и Флорис (63 568).

<sup>(24)</sup> Доклад, публикуван на адрес: [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/public\\_services/2016\\_2017/portugal\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf)

<sup>(25)</sup> Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпани, точка 72 и точка 75, буква а), ОВ С99, 4.4.2014 г., стр. 3. Комисията счита, както е посочено в точка 72, че е възможно цялостното управление на едно летище да бъде счетено за УОИИ, особено в случая на най-отдалечените — островни — региони на Съюза, и тя припомня, както е посочено в точка 75, буква а), че в приложното поле на Решение 2012/21/ЕС попадат компенсациите за обществени услуги, предоставени на летища, чийто среден годишен пътничият поток не надхвърля 200 000 пътници за срока на възлагането на УОИИ.

<sup>(26)</sup> Отговор на Португалия от 6 август 2020 г. на искането на Комисията за информация.

<sup>(27)</sup> Данни за 2019 г. от писменото изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 24.

<sup>(28)</sup> Източник: *Reporting services-Market shares*, данни от отговора на Португалия от 6 август 2020 г., цитиран по-горе.

- (28) В конкуренция със SATA по маршрутите с търговска цел между архипелага Азорски острови и останалата територия на Съюза услуги предлагат следните дружества, подредени по големина: TAP-Transportes Aéreos Portugueses S.A., Ryanair, Arkefly и Jetairfly — въпреки че след избухването на COVID-19 услугите по някои от тези маршрути са прекратени. Що се отнася до директните маршрути, през 2019 г. Ryanair създава връзки между Азорските острови и Лисабон и Порто (в Португалия) и Лондон, Манчестър и Франкфурт (извън Португалия). По маршрутите до Лондон и Франкфурт пазарните дялове на Azores Airlines през 2019 г. се равняват съответно на 70 % и 23,6 %, докато пазарните дялове на Ryanair се равняват съответно на 30 % и 76,4 %<sup>(29)</sup>. Jetairfly е обслужвало маршрут, свързващ Азорските острови с Брюксел. Arkefly е обслужвало връзки между Азорските острови и Амстердам и Тенерифе на Канарските острови (Испания)<sup>(30)</sup>.
- (29) И на последно място, що се отнася до алтернативните видове транспорт, фериботите осигуряват връзки единствено между двата най-близки острова (Фаял и Пико), както и от тях до остров Сао Жоржи, като през летния период те се движат ежедневно, но през зимата — само веднъж седмично. Съответно поради географската отдалеченост и метеорологичните условия, както свидетелства Португалия<sup>(31)</sup>, населението на Азорските острови е зависимо от въздушния транспорт през цялата година за придвижването между островите, както и за пътуванията извън архипелага<sup>(32)</sup>.

## 2.2. Описание на финансовото положение на бенефициера и на произход на финансовите затруднения

### 2.2.1. Финансово положение по отношение на собствения капитал, загубите и записания акционерен капитал

- (30) Както е описано в решението за откриване на процедурата и в решението за продължаване на процедурата<sup>(33)</sup>, SATA изпитва финансови затруднения поне от 2014 г. насам, като реализира постоянни и значителни загуби от дейността и през 2014 г. е с отрицателен собствен капитал в размер на -55,8 милиона евро. През следващите години поради трайното натрупване на загуби SATA регистрира все по-голям отрицателен собствен капитал (-94,6 милиона евро през 2016 г., -135,6 милиона евро през 2017 г.<sup>(34)</sup> и -156,3 милиона евро през 2018 г.<sup>(35)</sup>). През 2019 г. SATA представя отрицателен собствен капитал със значително увеличен размер от -230,3 милиона евро. Това показва, че над половината — на практика целият — записан акционерен капитал на дружеството е бил изчерпан. В допълнение приблизително 70 % от общия размер на задълженията към доставчиците през 2019 г. са просрочени и пасивите в размер на 464 милиона евро значително надхвърлят активите на дружеството в размер на 234 милиона евро. Следователно SATA отговаря и на критериите на националното законодателство за образуване на процедура по колективна несъстоятелност по искане на кредиторите му.
- (31) След решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата позицията по отношение на собствения капитал и финансовото положение на SATA са се влошили още повече. През 2020 г. нетният резултат на SATA е отрицателен (-87,1 милиона евро) и се очаква да остане такъв през 2021 г. (-32,7 милиона евро) и през 2022 г. ([...] милиона евро). В следствие на това собственият капитал е отрицателен през 2020 г. (-369,3 милиона евро) и през 2021 г. (-319,5 милиона евро) и се очаква да се запази такъв през 2022 г. ([...] милиона евро)<sup>(36)</sup>.

### 2.2.2. Структурни причини и източници на финансови и оперативни затруднения

- (32) Португалия пояснява, че в допълнение към недостига на финансиране за дейностите на дружеството, обхванати от ЗОУ/УОИИ (съображения 17—23, 57 и 129), затрудненото положение на SATA като цяло е било причинено и продължава да се дължи основно на слабите резултати на Azores Airlines. За илюстрация, през 2019 г. SATA Air Açores е регистрирало приходи в размер на 84 милиона евро и положителна печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) в размер на 2 милиона евро, както и същия размер положителни нетни приходи от 2 милиона евро. SGA е регистрирало приходи в размер на 3 милиона евро, клоняща към нула, но все пак положителна ЕБИТ и нетни приходи в размер на 0,1 милиона евро. Azores Airlines обаче е регистрирало приходи на стойност 157 милиона евро, но отрицателна ЕБИТ в размер на -33 милиона евро и нетни загуби на стойност 56 милиона евро, които заличават нетните приходи на другите осъществяващи дейност дъщерни дружества.

<sup>(29)</sup> Източник: Amadeus market Insight, данни от отговора на Португалия от 6 август 2020 г., цитиран по-горе. Данните се отнасят само за директните връзки, тъй като има и други непреки предложения, а именно на TAP Air Portugal през Лисабон.

<sup>(30)</sup> Писмено изявление на Португалия от 20 юли 2020 г., приложение 6 — Competitive landscape in aviation in the Azorean market (Преглед на конкуренцията в сектора на въздухоплаването на пазара на Азорските острови).

<sup>(31)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 18.

<sup>(32)</sup> Писмено изявление на Португалия от 20 юли 2020 г., т. 42 и сл.

<sup>(33)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображения 11—22 и решение за продължаване на процедурата, съображения 13 и 14.

<sup>(34)</sup> Уведомление на Португалия от 13 август 2020 г., Консолидирани годишни отчети и приложение 2.2 към уведомлението.

<sup>(35)</sup> Уведомление от Португалия от 13 август, приложение 1.1. — консолидиран баланс на групата SATA за 2018 г. и за 2019 г.

<sup>(36)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 4 — Изисквания за финансиране на SATA, стр. 10.

- (33) Въз основа на информацията, предоставена от Португалия, за възникването на затруднения на Azores Airlines са допринесли шест ключови фактора <sup>(37)</sup>: i) намаленото използване на капацитета (40—50 % под референтния показател за полетно време на самолет, като планът на мрежата на дружеството по традиция е силно зависим от сезонния пътникопоток и от липсата на нощни полети), ii) увеличаването на разходите, свързани с компенсациите, поради нередовност на разписанието на полетите: от 1,5 милиона евро през 2015 г. на 4,5 милиона евро през 2019 г., докато само през 2018 г. разходите за наети въздухоплавателни средства за решаване на проблемите с прекъсванията са били над 15 милиона евро, iii) високите разходи за поддръжка, свързани с необходимостта през 2019 г. от сериозни ремонти на наследения флот и от провизии в голям размер), iv) допълнителните разходи при извършването на подмяна на флота (закъснялата доставка на един самолет A321 през 2019 г. води до необходимост от допълнителен лизинг, закъснението в обучението на екипажите за новия флот води до отмяна на полети през ликовия сезон на 2017 г.), v) по-ниските приходи и резултати предвид изискванията, свързани със ЗОУ (ограничения в разписанието за четирите маршрута, обхванати от ЗОУ, които ограничават оптимизирането на мрежата, флота и екипажите, регламентирани тарифи за ЗОУ, които ограничават потенциала за генериране на приходи, като четирите обхванати от ЗОУ маршрута водят до отрицателно въздействие върху маржа на ЕВИТ през 2019 г. в размер на 13 милиона евро), vi) засиленият натиск в следствие на либерализирането след 2015 г. на маршрута Понта Делгада — Лисабон от страна на нискотарифни превозвачи със стъпването на Ryanair на пазара и увеличаването на полетите на TAP от възловото летище на SATA в Понта Делгада например до дестинации в Северна Америка.

### 2.2.3. Последници от пандемията от COVID-19 върху работата и резултатите на бенефициера

- (34) Последниците от пандемията от COVID-19 в секторите на въздухоплаването и на туризма задълбочиха затрудненията на SATA. Пандемията предизвика значителни и дълготрайни сътресения в търсенето, причинени основно от ограниченията от март 2020 г. на пътуванията и търговията, въведени в Португалия, в други държави членки и в Северна Америка с цел ограничаване на разпространението ѝ, които също така оказаха видим ефект върху реалната икономика на Азорските острови (и тази на автономен регион Мадейра <sup>(38)</sup>).
- (35) Докато през двете години, предшествващи избухването на COVID-19, между март 2018 г. и февруари 2020 г. SATA е извършило 44 000 полета, през периода между март 2020 г. и февруари 2022 г. SATA е извършило 34 821 полета, т. е. е намалило предлагането си с 21 %. По отношение на същите периоди и въздействието върху дейността на SATA броят на превозените пътници е намалял с 43,5 % — 3,36 милиона на 1,9 милиона, наличните места на километър са намалели с 43,2 % — от 5 843 милиона на 3 326 милиона, а приходите от пътникокилометър са намалели с 58 % — от 4 582 милиона на 1 928 милиона. Аналогично броят на заминаващите и пристигащите пътници на летищата, управлявани от SGA, е намалял с 33 % — от 0,56 милиона на 0,38 милиона, а оперативните приходи са намалели с 46 % <sup>(39)</sup>.
- (36) Що се отнася до загубените приходи след избухването на пандемията от COVID-19, дори да се направи консервативно допускане, че приходите на SATA биха се увеличили с темп на растеж от 5 %, който е по-нисък от темпа на растеж от 7,8 % за SATA Air Açores и от 5,1 % за Azores Airlines през периода 2015—2019 г., сравнението показва загуба на приходи в размер съответно на 35,3 милиона евро за SATA Air Açores и на 180,3 милиона евро за Azores Airlines. Въпреки предприетите мерки за намаляване на нефиксираните или полуфиксирани разходи въздействието върху печалбата на SATA преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕВИТДА) може да се оцени на приблизително 80 милиона евро със загуба на нетна печалба в размер на 54,5 милиона евро за периода март 2020 г. — февруари 2022 г. в сравнение с периода март 2018 г. — февруари 2020 г.
- (37) На 30 април 2021 г. Комисията одобри, в съответствие с член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС, компенсация в размер на 12 милиона евро в полза на SATA Air Açores и Azores Airlines за преките щети, претърпени поради ограниченията за пътуване, които ARA, Португалия и органите на други държави на дестинация са наложили в периода между 19 март 2020 г. и 30 юни 2020 г., за да ограничат разпространението на пандемията от COVID-19 <sup>(40)</sup>. Независимо от това рязкото намаляване на търсенето, причинено от пандемията от COVID-19, е продължило и след юни 2020 г., а въздействието върху приходите и загубите на SATA до момента е пет до шест пъти по-голямо от загубите, покрити от помощта за компенсиране на щети.

<sup>(37)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 9.

<sup>(38)</sup> Решение на Комисията от 30 април 2021 г. по дело SA.62505 (2021/N) COVID 19: изменение на мярка SA.56873, схема за преки безвъзмездни средства и схема за гаранция по заеми (ОВ С 195, 21.5.2021 г., стр. 22).

<sup>(39)</sup> Отговор на Португалия на искането на Комисията за информация, представен на 6 април 2022 г., стр. 8—10.

<sup>(40)</sup> Решение на Комисията от 30 април 2021 г. по дело SA.61771 (2021/N) — COVID-19 — SATA — Компенсация на щети в резултат на извънредни събития (ОВ С 285, 16.7.2021 г., стр. 7).

### 2.3. Описание на плана за реструктуриране и мерките за реструктуриране

#### 2.3.1. Реструктуриране на операциите

- (38) С помощта за реструктуриране се подпомага изпълнението на плана за реструктуриране, който вече се прилага от края на 2020 г. <sup>(41)</sup> и приключва в края на 2025 г. В плана за реструктуриране се предвижда възобновяване на дейността на SATA въз основа на реорганизация на корпоративното управление на SATA като група и съсредоточаване върху въздушния транспорт, за да се осигури основната свързаност на региона, с последващо намаляване на несъществените маршрути и въвеждане на мерки за ефективност на операциите по въздушен транспорт.
- (39) В следващите раздели мерките за реструктуриране са описани поотделно, тъй като според Португалия всяка от тях съставлява отделен елемент от цялостната стратегия за осигуряване на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност на бенефициера в края на плана. Освен това описанието включва раздел, в който са представени предложените мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, причинено от помощта за реструктуриране, и раздел относно необходимостта от намеса на държавата, твърдяна от Португалия.

#### 2.3.1.1. Реорганизация на корпоративната структура

- (40) Португалия планира да опрости корпоративната структура на SATA, така че да я направи по-привлекателна за потенциални частни инвеститори в бъдеще. Начало на реорганизацията беше поставено в края на 2021 г. и тя ще доведе до създаването на ново холдингово дружество („SATA SGPS“), учредено от региона, което да стане холдингово дружество на групата SATA. Вследствие на това SATA Air Açores и неговите настоящи дъщерни дружества, а именно Azores Airlines и SGA, както и новото дружество, създадено в резултат на отделянето на дейностите по наземно обслужване, ще се превърнат в дъщерни дружества, които ще бъдат изцяло собственост на региона чрез новоучреденото SATA SGPS <sup>(42)</sup>.
- (41) Корпоративната реорганизация включва следните стъпки: i) учредяване на ново дружество SATA SGPS от управата на региона; ii) прехвърляне на SATA и неговите дъщерни дружества към SATA SGPS; iii) продажба на [...].
- (42) Корпоративната реорганизация е необходима, за да се опрости и оптимизира структурата на SATA Group, така че да бъде подготвена за продажбата на активи, както е предвидено в плана (съображения 62—63), както и за да се отделят ясно различните мисии на всяко дъщерно дружество.

#### 2.3.1.2. Подобрена ефикасност и намаляване на разходите

- (43) Планът за реструктуриране се основава на хипотезата, че SATA ще възвърне пазарната си позиция на равнищата отпреди COVID-19 до 2023 г. (на пазара в Западна Европа, регионалните и международните пазари) по отношение на обемите на пътничопотока, както и на приходите <sup>(43)</sup>, а Азорските острови ще бъдат все по-привлекателна туристическа дестинация с повишено търсене от страна на португалската диаспора в Северна Америка. Португалските органи обаче също така подчертават, че капацитетът на SATA ще бъде съсредоточен върху основните дейности, по-специално обхванатите от ЗОУ и УОИИ, които SATA може да намали с по-малка гъвкавост, като се имат предвид видът на услугата и естеството на пътничопотока, докато останалите несъществени маршрути ще бъдат намалени до необходимия минимум, за да се подобри използването и да се оптимизира мрежата. Независимо от това, според последната информация, предоставена от Португалия, SATA вече постига резултати, които надхвърлят прогнозите на финансово-икономическия план и резултатите на авиокомпаниите на SATA по отношение на превозените пътници са значително по-високи от стойностите за Европа и света. По-конкретно, докато по данни на IATA търсенето на пътниците на международни полети през 2021 г. е било със 75,5 % под равнищата от 2019 г., за SATA Azores

<sup>(41)</sup> Писмено изявление на Португалия от 10 юни 2021 г., стр. 8, в което са описани договорите, които вече са договорени с доставчици, синдикални организации, банки и др.

<sup>(42)</sup> Писмено изявление на Португалия от 22 октомври 2021 г., стр. 7.

<sup>(43)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 3, Резултати и ефективност на групата SATA от началото на годината до момента, 2021 г. (YTD.2021), ноември 2021 г., стр. 11, и писмено изявление от 6 април 2022 г., стр. 12—13. Португалия обяснява, че за данните за минали периоди във финансово-икономическия план на SATA са използвани пазарни данни от проучването на пазара на Sabre AirVision за данните за глобалното търсене (Global Demand Data — DGG) и данни на OAG; за оценките за развитието и растежа на пазара планът за реструктуриране се основава на прогнозата за търсенето на въздушни превози за периода 2019—2025 г. на IATA/Oxford Economics (от ноември 2020 г.); освен това Португалия използва публикация на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ICAO — Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis (Въздействие на новия коронавирус (COVID-19) върху гражданското въздухоплаване: анализ на икономическото въздействие), Монреал, Канада, 12 януари 2022 г.).



Airlines то е било само с 31 % под равнищата от 2019 г. (25 % под тези равнища, ако се включи междуостровният пътничкопоток на Air Açores), докато през втората половина на 2021 г. обемът на пътниците е бил само с 10 % по-нисък в сравнение със същия период на 2019 г. Освен това Португалия показва, че резултатите на SATA по отношение на превозените пътници през изминалата година са доста по-високи от данните за Европа и света, като са само -25 % спрямо пътници през 2019 г. (двете авиокомпании, взети заедно), което е много по-добре от оценката на ИКАО за Европа (-56%) или за света (-49%).

- (44) Както беше обяснено от Португалия, планът за реструктуриране почива на две основни стратегии: i) подобряване на операциите и разписанията и ii) намаляване на оперативните разходи.
- (45) Подобряването на капацитета на флота и на използването му се основава на постепенното извеждане от експлоатация на по-старите самолети с изтекъл жизнен цикъл и намаляването на броя на самолетите от 15 на 13, а след приключването на плана за реструктуриране и продажбата на Azores Airlines — само на шест самолета. До 2025 г. Azores Airlines ще експлоатира седем самолета (A-320 и A-320/21 NEO), в допълнение към евентуален допълнителен самолет по силата на споразумение „Power by the Hour“ (почасова мощност — PPH) <sup>(44)</sup>, до 17 дестинации, а SATA Air Açores ще експлоатира шест самолета (Q400 и Q200) до девет дестинации. Полетното време на самолет и на ден ще се увеличи от [...] през 2019 г. и понастоящем [...] на [...] до 2025 г., така че по-малкият капацитет от самолети и места ще се използва по-интензивно. До 2025 г. Azores Airlines ще увеличи капацитета си с [...] %, като подобри свързаността в мрежата на региона в отговор на постоянното нарастване на търсенето.
- (46) По отношение на намаляването на оперативните разходи планът се основава на четири стълба: i) реструктуриране на флота чрез включване на нови самолети, които имат по-малки нужди от поддръжка и по-нисък разход на гориво, като по този начин се намаляват разходите; ii) повишаване на оперативната ефективност чрез инициативи, свързани с горивата, кетъринга, екипажа и дистрибуцията; iii) преговаряне на основните договори с доставчиците с цел постигане на по-добри условия; iv) мерки за повишаване на производителността с цел адаптиране на работната сила към настоящите нужди на SATA. До 2025 г. комбинираното въздействие от мерките за реструктуриране ще намали текущите разходи на Azores Airlines за един наличен креслокилометър с около 36 %, от [...] евроцента на [...] евроцента. Общото намаление на разходите, произтичащо от тези мерки за ефективност и икономии на разходите, се оценява на приблизително [...] милиона евро до 2025 г. (съображение 49).

### 2.3.1.3. Разходи за реструктуриране и източници на финансиране

- (47) В своето писмено изявление от 2 декември 2021 г. Португалия оценява разходите за реструктуриране в размер на [...] милиона евро, като на 6 април 2022 г. сумата е преразгледана на [...] милиона евро <sup>(45)</sup>. Те включват [...] милиона евро от [...] и различни други оперативни разходи, които не се очаква да бъдат покрити с приходи от обичайната дейност, държавна помощ или собствен принос в размер на [...] милиона евро. По-конкретно, според Португалия общият размер на разходите за реструктуриране е трябвало да бъде увеличен в сравнение с първоначалните оценки поради i) неочакваните последици от пандемията от COVID-19 през първото полугодие на 2021 г. (като финансовите прогнози впоследствие са преразгледани), ii) включването в разходите за реструктуриране на сумите за амортизация на „натрупани в миналото задължения“ и iii) корекциите, дължащи се на удължаването на използването на ваучери, актуализиране, свързано със задържането на приобретателите, провизиите и пенсията, както и корекциите на оборотния капитал в резултат на споразуменията относно задълженията към доставчиците <sup>(46)</sup>.
- (48) С оглед на формата и стойността на мерките за реструктуриране, заложи в плана за реструктуриране с цел възстановяване на жизнеспособността на бенефициера, което да позволи на SATA наред с другото да постигне съотношение на нетния финансов дълг към EBITDA <sup>(47)</sup> от поне [...] х до [...], на 2 декември 2021 г. общият размер на помощта за реструктуриране също беше преразгледан от Португалия, като от първоначалните 330,09 милиона евро беше увеличен на 453,25 милиона евро. По-специално, помощта за реструктуриране беше коригирана поради: i) необходимостта на SATA от ликвидност до одобряването на плана за реструктуриране и последващото удължаване на сроковете на заемите, свързани с помощта за осигуряване на ликвидност, както и ii) бюджетните ограничения на ARA, които наложиха промени в инструментите за държавна помощ, заложи в плана за реструктуриране <sup>(48)</sup>. Поради това помощта за реструктуриране понастоящем се състои от следните мерки (наричани заедно „мерките“ или „помощта за реструктуриране“):
- а) поетапно вливане на собствен капитал в размер на 144,5 милиона евро, което ще бъде предоставено на два транша: i) вливане на 82,5 милиона евро, което съответства на преобразуването в капитал на пряк заем от единствения акционер на SATA (ARA) <sup>(49)</sup> в размер до 82,5 милиона евро, веднага след като помощта за реструктуриране бъде разрешена, и ii) вливане на 62 милиона евро през 2022 г.;

<sup>(44)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., стр. 1.

<sup>(45)</sup> Писмено изявление на Португалия от 6 април 2022 г., стр. 18.

<sup>(46)</sup> Писмено изявление на Португалия от 18 февруари 2022 г., стр. 5.

<sup>(47)</sup> Със съотношението на нетния финансов дълг към EBITDA се измерва способността на дружеството да изплаща своите (краткосрочни и дългосрочни) задължения, като показва за колко години дружеството трябва да изплати целия си дълг, ако осъществява дейност при сегашните равнища на дълга и EBITDA.

<sup>(48)</sup> Писмено изявление на Португалия от 18 февруари 2022 г., стр. 5.

<sup>(49)</sup> Този заем е отпуснат, за да замени заем, гарантиран преди това от ARA, в съответствие със съображения 13 и 18 от решението на Комисията от 5 ноември 2021 г., посочено в съображение 11.

- б) поемане на дълг от страна на АРА и последващо преобразуване на този дълг в капитал на обща стойност 173,75 милиона евро, от които [...] милиона евро се отнасят за [...], а [...] милиона евро се отнасят за [...];
- в) публична гаранция, предоставена от АРА по заеми от банки и/или други финансови субекти, на стойност 135 милиона евро. Условиата за отпускане на заема включват [...].
- (49) Според Португалия SATA ще предостави принос по плана за реструктуриране чрез намаления на разходите, произтичащи от мерките за повишаване на ефективността и съкращаване на разходите, които се оценяват на приблизително [...] милиона евро до 2025 г. <sup>(50)</sup>, както следва:
- а) повишаване на оперативната ефективност на стойност [...] милиона евро, състоящо се от икономии от използването на гориво (приблизително [...] милиона евро), намаляване на разходите за дистрибуция (приблизително [...] милиона евро) и [...] ([...] милиона евро) <sup>(51)</sup>;
- б) намаляване на оперативните разходи (приблизително [...] милиона евро) чрез:
- 1) реструктуриране на флота през 2021 г. ([...]) на стойност [...] милиона евро;
  - 2) преговори с доставчиците за [...] милиона евро, включително: i) икономии от оптимизиране на снабдяването, като например намаляване на разходите за настаняване и преговаряне на договорите за наземно обслужване ([...] милиона евро); ii) намаляване на разходите за поддръжка [...], ([...] милиона евро), iii) преговаряне на договорите за лизинг чрез споразумения „power-by-the-hour“ за двигателите и по-ниски такси ([...] милиона евро), iv) други преговори с доставчици ([...] милиона евро, от които [...] милиона евро [...]) и v) преговори по искове на пътници ([...] милиона евро);
  - 3) оптимизиране на разходите за труд на стойност приблизително [...] милиона евро, в т.ч.:
    - икономически мерки, като намаляване през 2021 г. и 2022 г. на заплатите на персонала с приблизително [...] % ([...] милиона евро), преговаряне на трудови споразумения със синдикатите с цел подобряване на производителността на екипажите ([...] милиона евро), както и
    - мерки за съкращаване на персонала ([...] милиона евро), състоящи се от [...] <sup>(52)</sup>, както и от [...] <sup>(53)</sup>; и
  - 4) други мерки за намаляване на разходите (на обща стойност [...] милиона евро), в т.ч. [...] ([...] милиона евро).
- (50) Освен това планът за реструктуриране ще бъде подкрепен със следните собствени ресурси, предоставени от SATA, както е посочено в писменото изявление на Португалия от 2 декември 2021 г.:
- 1) амортизацията на [...], вече изпълнена със собствени приходи, генерирани от дейността на SATA ([...] милиона евро);
  - 2) приходи от дейността, които вече са генерирани от Azores Airlines ([...] милиона евро);
  - 3) икономии от „[...]“ с банкови институции, включващи преговаряне на дълг (намаляване на спредовете и по-дълъг срок на заемите) и мерки за съкращаване на разходите ([...] милиона евро), както следва: [...] <sup>(54)</sup>; и
  - 4) финансиране със свеж капитал, което не е гарантирано от региона и което ще бъде осигурено от 2022 г. нататък [...] <sup>(55)</sup>; или [...] <sup>(56)</sup>.

<sup>(50)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 3 — Резултати и ефективност на групата SATA от началото на годината до момента, 2021 г. (УТД.2021), ноември 2021 г., актуализирано с отговора на Португалия на искането на Комисията за информация, представен на 6 април 2022 г., стр. 18, и приложение 8.

<sup>(51)</sup> Отговор на Португалия на искането на Комисията за информация, представен на 6 април 2022 г., стр. 18, и приложение 8.

<sup>(52)</sup> Отговор на Португалия на искането на Комисията за информация, представен на 6 април 2022 г., стр. 18 и приложение 8.

<sup>(53)</sup> Отговор на Португалия на искането на Комисията за информация, представен на 6 април 2022 г., стр. 18 и приложения 12 и 13.

<sup>(54)</sup> Писмено изявление на Португалия от 28 октомври 2021 г., стр. 6.

<sup>(55)</sup> Рейтинг на инструмента [...] плюс марж от [...] при спазване на [...].

<sup>(56)</sup> Падеж на [...] и лихвен процент [...] плюс марж от [...] към [...].

- (51) И накрая, в допълнение към горепосочените мерки Португалия планира да продаде контролния пакет акции на Azores Airlines и да отдели и продаде цялата дейност по наземно обслужване, за да допринесе към реструктурирането. Продажбата на тези активи трябва да се осъществи до края на 2025 г. <sup>(57)</sup>, а по отношение на Azores Airlines тя включва ангажимента на региона да предаде управленския контрол на нови инвеститори чрез акционерно участие в размер на 51 %. Следователно, като се включат очакваните приходи от приватизацията на Azores Airlines (приблизително [...] милиона евро) и от приватизацията на новото предприятие за наземно обслужване (приблизително [...] милиона евро), според Португалия собственият принос на SATA към разходите за реструктуриране се оценява на [...] милиона евро, което представлява приблизително [...] % от разходите за реструктуриране ([...] милиона евро).

#### 2.3.1.4. Финансови прогнози в плана за реструктуриране: базов сценарий и неблагоприятни сценарии

- (52) На 15 юли 2021 г. и на 2 декември 2021 г. Португалия представи актуализиран базов сценарий на плана за реструктуриране. В писменото изявление, подадено на 15 юли 2021 г., Португалия преразгледа прогнозите си, като ги коригира, за да вземе предвид по-ниското равнище на дейност на Azores Airlines през първото тримесечие на 2021 г. поради тежестта на въздействието на пандемията от COVID-19. Въпреки това последните актуализирани данни, представени в доклада, обхващаш първите три тримесечия на 2021 г. <sup>(58)</sup>, отразяват подобрени резултати, надвишаващи консервативните очаквания в подаденото на 15 юли 2021 г. писмено изявление. Независимо от корекциите, също и в последната редакция на прогнозите във финансово-икономическия план, Португалия прави оценка, че печалбата на SATA преди лихви и данъци (ЕБИТ) ще стане положителна [...].
- (53) След изтичането на периода на реструктуриране през 2025 г., [...].
- (54) Очаква се новата стопанска единица за наземно обслужване да постигне [...] и да бъде продадена до края на 2025 г. При всички случаи в края на периода на реструктуриране приходите и разходите на SATA Air Açores се очаква да бъдат [...], докато SGA се очаква да [...] (от [...] милиона евро през 2020 г. до [...] милиона евро през 2025 г.).
- (55) При базовия сценарий Португалия е изчислила еднакво финансовите показатели за възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) <sup>(59)</sup> (таблица 1.A) и е оценила средната претеглена цена на капитала (WACC) на [...] %. В края на реструктурирането (2025 г.) ROCE ще достигне [...] %.

Таблица 1.A

#### Финансови прогнози в плана за реструктуриране (базов сценарий)

Финансови параметри	Период на реструктуриране						
	2019 г.	Оценка за 2020 г.	Оценка за 2021 г.	Оценка за 2022 г.	Оценка за 2023 г.	Оценка за 2024 г.	Оценка за 2025 г.
<b>SATA Air Açores</b>							
Приходи (млн. евро)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕБИТДА) (млн. EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТДА (%)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) (млн. EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТ (%)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(57)</sup> Писмено изявление на Португалия от 18 февруари 2022 г., стр. 3.

<sup>(58)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 3 — Резултати и ефективност на групата SATA от началото на годината до момента, 2021 г. (УТД.2021), ноември 2021 г.

<sup>(59)</sup> ROCE през година t се определя, като ЕБИТ след данъчно облагане през година t се разделя на средния вложен капитал през годините t и t-1.

Финансови параметри	Период на реструктуриране							
	Базов сценарий	2019 г.	Оценка за 2020 г.	Оценка за 2021 г.	Оценка за 2022 г.	Оценка за 2023 г.	Оценка за 2024 г.	Оценка за 2025 г.
<b>SGA</b>								
Приходи (млн. евро)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕБИТДА) (млн. EUR)	- 0,4	- 0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТДА (%)	- 14	- 17	3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) (млн. EUR)	- 0,4	- 1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТ (%)	- 13	- 39	2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Azores Airlines</b>								
Приходи (млн. евро)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕБИТДА) (млн. EUR)	- 4,6	- 36,3	- 37,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТДА (%)	- 3	- 64	- 48	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) (млн. EUR)	- 44,1	- 63,3	- 50,2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТ (%)	- 28	- 111	- 64	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Нова стопанска единица за наземно обслужване</b>								
Приходи (млн. евро)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕБИТДА) (млн. EUR)	- 8,6	- 11,8	- 2,5	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТДА (%)	- 80	- 199	- 13	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) (млн. EUR)	- 9,0	- 12,1	- 2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Марж на ЕБИТ (%)	- 83	- 205	- 15	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Консолидирани данни за SATA Air Açores и SGA</b>								
Приходи (млн. евро)	2019 г.	Оценка за 2020 г.	Оценка за 2021 г.	Оценка за 2022 г.	Оценка за 2023 г.	Оценка за 2024 г.	Оценка за 2025 г.	
Приходи (млн. евро)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]	
Печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕБИТДА) (млн. евро)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]	
Марж на ЕБИТДА (%) (*)	17	15	28	[...]	[...]	[...]	[...]	
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) (млн. евро)	1,9	- 15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]	
Марж на ЕБИТ (%) (*)	2,2	- 22	14	[...]	[...]	[...]	[...]	

(\*) \* Изчисления на Комисията.

Източник: Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1, Финансово-икономически план на SATA за периода 2021—2025 г.

Таблица 1.Б

**Финансови прогнози за групата в плана за реструктуриране (базов сценарий)**

ГРУПА SATA (*)	Период на реструктуриране					
	2020 г.	2021 г. (**)	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Приходи (млн. евро)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ) (млн. евро)	- 78,7	- 39	[...]	[...]	[...]	[...]
марж на ЕБИТ (група) (%)	- 67	- 22	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетни приходи (млн. евро)	- 87,1	- 32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

ГРУПА SATA (*)		Период на реструктуриране				
Нетен финансов дълг (NFD) (млн. евро)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Съотношение NFD/EBITDA	не е приложимо	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Възвръщаемост на вложения капитал („ROCE“) (%)	- 155,7	- 11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(\*) Прави се допускане за продажбата на мажоритарния дял в Azores Airlines и на стопанската единица за наземно обслужване.

(\*\*) От 2021 г. нататък не включва субсидии за наземно обслужване или извънредни субсидии във връзка с COVID-19, а повтарящи се оперативни субсидии, като например компенсация за ЗОУ на регионално равнище.

Източник: писменото изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 4: Изисквания за финансиране на SATA.

- (56) Португалия предостави за сравнение и ROCE през 2019 г. на група авиокомпани, която показва средна стойност на ROCE от 6,9 % и медианна стойност на ROCE от 11,8 % (таблица 2).

Таблица 2

**Възвръщаемост на вложения капитал (ROCE) през 2019 г. на групата за сравнение**

Авиокомпани (към 31 декември 2019 г.)	Възвръщаемост на вложения капитал (ROCE)
Lufthansa	8,9 %
Norwegian	2,3 %
Eurowings	14,6 %
Ryanair	11,0 %
IAG	12,6 %
Easyjet	13,6 %
Wizz	12,7 %
Brussels Airlines	- 20,3 %
Средна стойност	6,9 %
Медианна стойност	11,8 %
Източник: Писмено изявление от Португалия от 2 декември 2021 г. Източник на данните: база данни Orbis Business Intelligence.	

- (57) Едно от основните затруднения на SATA е некомпенсираната част от дейностите, свързани със ЗОУ, изпълнявани от Azores Airlines, както е описано в раздел 2.2. През периода 2009—2019 г., както е докладвано от Португалия, общият оперативен дефицит за обхванатите от ЗОУ маршрути, обслужвани от Azores Airlines — с изключение на маршрутите с търговска цел — е достигнал [...] милиона евро <sup>(60)</sup>. Въпреки това, според Португалия, в бъдеще Azores Airlines може да получи компенсация за обхванатите от ЗОУ маршрути, свързващи Лисабон и Орта, Пико и Санта Мария <sup>(61)</sup>, ако спечели открита тръжна процедура за експлоатацията на тези обхванати от ЗОУ маршрути. Компенсацията, необходима за покриване на разходите по изпълнението на ЗОУ по горепосочените маршрути, се оценява на [...] милиона евро годишно. Azores Airlines разполага с необходимия флот ([...]) и персонал за обслужване на тези национални ЗОУ <sup>(62)</sup>, въпреки че съответната тръжна процедура все още не е обявена. При всички случаи Azores Airlines няма да да пусне oferta за ЗОУ, по-ниска от очакваните разходи, свързани с изпълнението им <sup>(63)</sup>.

<sup>(60)</sup> Писмено изявление на Португалия от 19 октомври 2020 г., точки 150—151 и приложение 4.

<sup>(61)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 39.

<sup>(62)</sup> Източник: Анализ на рентабилността на маршрутите, корпоративни данни, анализ на BCG, в писменото изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1, План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 41.

<sup>(63)</sup> Писмено изявление на Португалия от 10 юни 2021 г., т. 23, стр. 6.

- (58) Португалия представи и прогнози при неблагоприятен сценарий на реструктурирането, при който приходите на Azores Airlines биха били с 15 % по-ниски от тези в базовия сценарий <sup>(64)</sup>. Португалия твърди, че ако горепосочените задължения за обществена услуга не бъдат възложени на Azores Airlines, наличният капацитет може да бъде използван с печалба в следните дейности <sup>(65)</sup>:
- [...];
  - [...];
  - [...];
  - [...].
- (59) Португалските органи посочват, че по отношение на [...]. Според Португалия във всеки случай горепосочените варианти може да бъдат алтернативни или да се съчетаят, като се прилагат едновременно, в зависимост от бъдещото развитие на пазара, както и от крайния резултат от публичните тържни процедури за възлагане на въпросните маршрути, обхванати от ЗОУ.
- (60) При неблагоприятния сценарий SATA все пак ще генерира от 2025 г. нататък положителна ЕБИТ в размер на [...] милиона евро, която след това системно ще бъде положителна (таблица 3). Също и при неблагоприятния сценарий очакваните постъпления от продажбата на дял в Azores Airlines ще възстановят капиталовата позиция на SATA, финансовият дълг ще бъде стабилен, а през 2025 г. нетният финансов дълг спрямо ЕБИТА ще достигне [...]. Считано от 2026 г., групата SATA [...].

Таблица 3

**Финансови прогнози в плана за реструктуриране (неблагоприятен сценарий)**

(млн. евро)

ГРУПА SATA	Период на реструктуриране					
	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Приходи	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Печалба преди лихви и данъци (ЕБИТ)	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Нетни приходи	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Финансов дълг (без лизинга)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Португалия твърди, че други комбинации от инструменти или суми на помощта биха компрометирали целите или биха довели до непоносими финансови разходи, което би възпрепятствало постигането на дългосрочна жизнеспособност на SATA.

## 2.3.1.5. Мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията

- (62) Португалските органи се ангажират със следните мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията за целия период на реструктуриране:
- а) що се отнася до продажбата на активи, SATA ще продаде мажоритарен и контролен дял (51 %) от дъщерното предприятие Azores Airlines и също така ще отдели и продаде цялата дейност по наземно обслужване, което включва приблизително [...] <sup>(66)</sup>; освен това SATA вече ликвидира Azores Vacations Canada и до края на 2022 г. следва да приключи процедурата по ликвидация на Azores Vacations America, които бяха съсредоточени върху целогодишното осигуряване на връзки между Северна Америка и континенталната част на Португалия и Азорските острови <sup>(67)</sup>;

<sup>(64)</sup> Писмено изявление на Португалия от 15 юли 2021 г., приложение 4 — Изисквания за финансиране на SATA (IMAP от юли 2021 г.), впоследствие преразгледани на 2 декември 2021 г.

<sup>(65)</sup> Писмо на Португалия от 22 октомври 2021 г. [...].

<sup>(66)</sup> Писмено изявление на Португалия от 10 юни 2021 г., стр. 9, 11 и 16.

<sup>(67)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 3 — Резултати и ефективност на групата SATA от началото на годината до момента, 2021 г. (YTD.2021), ноември 2021 г., скала 4.

- б) що се отнася до флота, SATA поема ангажимент да наложи таван относно броя въздухоплавателни средства във флота, съответно шест въздухоплавателни средства за SATA Air Açores — с възможност за извънредно увеличение с оглед на спазването на ангажиментите, свързани със ЗОУ за междуостровни полети — и осем въздухоплавателни средства за Azores Airlines <sup>(68)</sup>;
- в) SATA ще се въздържа от придобиване на акции в което и да е дружество по време на периода на реструктуриране, освен в случаите, в които това е належащо, за да се гарантира жизнеспособността на SATA в дългосрочен план;
- г) въздржане от разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на техните продукти и услуги.
- (63) Португалия планира продажбата на активи до 31 декември 2025 г., тъй като смята, че постигането на положителни оперативни и финансови резултати благодарение на реструктурирането може да вдъхне чувство на спокойствие у евентуалните инвеститори в мажоритарното дялово участие в Azores Airlines. Аналогично, по отношение на дейността по наземно обслужване, която трябва да бъде отделена и продадена, този времеви период ще даде възможност на бенефициера да постигне нормализирана/трайна печалба преди лихви, данъци, обезценяване и амортизация (ЕБИТДА) от приблизително [...] милиона евро годишно.

### 2.3.2. Положението в отсъствие на помощ за реструктуриране

- (64) Португалия твърди, че в отсъствието на помощ за реструктуриране SATA би изчерпало ликвидността си, като се имат предвид, *inter alia*, приближаващите дати на погасяване на финансирането от основните банки — в т.ч. 6 март 2022 г. за заем в размер на 1 55 милиона евро от Deutsche Bank, за който SATA не разполага с достатъчни парични средства и е срещнало затруднения да договори допълнителни удължавания <sup>(69)</sup>. След това би последвало спиране на дейността и последващо отнемане на лиценза му на въздушен превозвач, което би го лишило от основния му източник на приходи и би довело до ликвидация на SATA. Това би довело също така до прекъсване на обслужването от SATA на настоящите маршрути, обхванати от ЗОУ, между островите на архипелага, както и между архипелага и континенталната част на Португалия и остров Мадейра, поне докато друг превозвач не пожелае да подпише договора за обществена поръчка за услуги. По подобен начин SATA няма да може да продължи да предлага УОИИ, които понастоящем предлага на петте малки летища, управлявани от SGA.
- (65) Освен това неизпълнението на задълженията от страна на SATA би означавало загуба на над 1 000 работни места във вече подпомаган регион <sup>(70)</sup> и отрицателни последици за цялостната икономика на Автономен регион Азорски острови — по-конкретно по отношение на туризма и рибарството — тъй като този най-отдалечен регион на Съюза е силно зависим от полетните връзки, особено през зимния период. По-конкретно през 2019 г. на туризма са се падали 12 000—15 000 преки и непреки работни места, което съответства на около 13 % от целия брутен вътрешен продукт („БВП“) на Автономен регион Азорски острови. Освен това в бъдеще се очаква тези 13 % да нараснат (с близо 70—80 %), насърчавайки и стимулирайки по този начин продажбите на оригинални продукти и услуги от Азорските острови <sup>(71)</sup>. Португалия също изтъква, че равнището на доходите в Автономен регион Азорски острови все още е догонващо, като БВП на глава от населението се равнява на 68 % от средния за Съюза, а местната икономика е в процес на преход към услуги и износ с по-висока добавена стойност (които формират 10 % от общата заетост в първичния сектор) <sup>(72)</sup>.
- (66) Португалия отбелязва, че през последните години други въздушни превозвачи не са проявили интерес към развитието на свързаността с Азорските острови. По-конкретно, от април 2015 г. TAP не е предлагало оферти за маршрутите, обхванати от ЗОУ, за свързване на континенталната част на Португалия с Автономен регион Азорски острови; EasyJet се изтегли от пазара през 2017 г., отдавайки приоритет на други пазари, както се предполога, поради неспособността му да гарантира качествено предлагане (т.е. честота); Delta отмени маршрута Ню Йорк — Понта Делгада една година след стартирането му през 2018 г., а Ryanair намали капацитета на полетите си до региона след избухването на пандемията от COVID-19. Ограничената пряка свързаност се доказва също и от много малкия брой директни полети по разписание към Азорските острови (10 директни дестинации през 2019 г.) в сравнение други региони, подобни на Азорските острови по отношение на разстоянието от континенталната част (например 116 директни полета по разписание до Канарските острови или 130 до Балеарските острови) <sup>(73)</sup>.

<sup>(68)</sup> Писмено изявление на Португалия от 28 октомври 2021 г., стр. 9.

<sup>(69)</sup> Писмено изявление на Португалия от 18 февруари 2022 г., стр. 4.

<sup>(70)</sup> Най-отдалеченият регион по NUTS 2 PT20 Região Autónoma dos Açores беше определен от Португалия като подпомаган регион съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, както е посочено в решението на Комисията от 8 февруари 2022 г. по дело SA.100752 (2021/N), Карта на регионалните помощи за Португалия (2022—2027 г.) (ОВ С 82, 18.2.2022 г., стр. 1).

<sup>(71)</sup> Източник: SREA, проучване на печатни издания.

<sup>(72)</sup> Източник: INE, SREA (данни за 2018/2019 г.).

<sup>(73)</sup> Източник: ОАГ, *Разписание на изпълняваните полети за публикувани превозвачи от 1<sup>ви</sup> януари 2019 г. до 31<sup>ви</sup> декември 2019 г.* Данните включват всички операции с 50 или повече полета годишно от всеки регион до друга дестинация.

- (67) Следователно, както подчертава Португалия, без намеса от страна на Автономен регион Азорски острови SATA почти сигурно би прекратило дейността си в краткосрочен план, тъй като никой частен инвеститор не изглежда готов да влее капитал и никоя финансова институция не желае да предложи свежо финансиране, като се имат предвид и географското положение на Азорските острови и икономическото състояние на подпомагания регион. Нито един от алтернативните сценарии не изглежда надежден не само за запазване на дейността на SATA, но и за поддържане на връзките с въздушен транспорт от/до и в рамките на региона (съображения 122—124), както се вземат предвид по-широкообхватните последици от пандемията от COVID-19 за сектора на въздухоплаването и за икономиката на региона на Азорските острови, която е силно зависима от туризма (съображения 128—133).

#### 2.4. Условието за съвместимост, които не са оспорени в решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата

- (68) В решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата <sup>(74)</sup> Комисията установи на предварителен етап, че в отсъствието на намеса от страна на държавата е нямало вероятност друго частно предприятие да поеме дейностите на SATA, включително извършваните понастоящем ЗОУ и УОИИ, така е съществувал риск от прекъсване на свързаността за един от най-отдалечените региони на Съюза. В допълнение към това излизането на SATA от пазара би имало потенциални отрицателни последици с оглед на важната му системна роля в Азорските острови и би довело до сериозни социални и икономически затруднения за региона и значителни отрицателни странични ефекти върху важни сегменти от икономиката, свързани с туристическите дейности.
- (69) Освен това Комисията не оспори нито стимулиращия ефект на помощта, нито нейната целесъобразност. По-конкретно Комисията счете, че мерките за реструктуриране са предназначени едновременно за справяне със ситуация на изключително влошаване на състоянието на собствения капитал на SATA, който е с голям отрицателен размер, и за обслужване на съществуващия дълг и посрещане на нуждите от парични потоци за осъществяването на редовната дейност <sup>(75)</sup>.
- (70) И накрая, Комисията счете, че мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията са адекватни от гледна точка на мащаба на дружеството, тъй като продажбата на цялата дейност по наземно обслужване и продажбата на контролния пакет в Azores Airlines изглежда позволяват на алтернативни доставчици на услуги да навлязат на съответните пазари <sup>(76)</sup>. Освен това чрез плана за реструктуриране значително би се намалил периметърът на собственост и контрол на SATA, като дейността на дружеството се съсредоточи върху мисията му от обществен интерес, а именно експлоатацията на пет летища на най-малките и най-отдалечените острови на архипелага и предоставянето на услуги за въздушен транспорт на Азорските острови <sup>(77)</sup>.

#### 2.5. Основания за откриване на процедурата

- (71) В решението за откриване на процедурата Комисията установи, че изглежда, че нито предишните увеличения на капитала, нито гарантираният заем за оздравяване отговарят на условията за съвместимост с вътрешния пазар <sup>(78)</sup>. По-специално, по отношение на предишните увеличения на капитала в размер на 72,6 милиона евро Комисията изрази съмнения относно предполагаемото им съответствие с пазара и, при липса на такова съответствие, относно предполагаемата им съвместимост с вътрешния пазар, по-специално като помощ за оздравяване или реструктуриране. Комисията не беше в състояние да направи заключение дали е оправдано изключение от принципа на еднократната помощ при изключителни и непредвидени обстоятелства, за които бенефициерът не е отговорен, във връзка с такива увеличения на капитала (точка 72, буква в) от Насоките за О и П <sup>(79)</sup>.
- (72) В решението за продължаване на процедурата бяха изразени допълнителни съмнения по отношение на пропорционалността на помощта за реструктуриране, като се има предвид следното: i) липсата на споделяне на тежестта, ii) недостатъчният действителен и наличен собствен принос на SATA, който съгласно точка 64 от Насоките за О и П се изисква да бъде в размер на поне 50 % от разходите за реструктуриране, и iii) дългият срок на плана за реструктуриране, включващ продажбата на активи чак до 2026 г. при неуточнени условия на управление.

<sup>(74)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображения 68—77, и решение за продължаване на процедурата, съображения 55—61.

<sup>(75)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 64—65.

<sup>(76)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 86—87.

<sup>(77)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 83—86.

<sup>(78)</sup> Решението за откриване на процедурата, съображения 58—60.

<sup>(79)</sup> Решението за откриване, съображения 97 и 98.



- (73) По-конкретно липсата на споделяне на тежестта със съществуващите кредитори води до значителен размер на държавната помощ спрямо разходите, предвидени в плана за реструктуриране. В това отношение Португалия не успя да представи доводи за твърдяната невъзможност за частично намаляване на дълга, поет от настоящите кредитори <sup>(80)</sup>, също и с оглед на високото равнище на задлъжнялост на SATA (финансов дълг в размер на [...] милиона евро отпреди реструктурирането). Освен това в мерките, предвидени от Португалия, не е включено свежо финансиране при пазарни условия, а само освобождаване на ресурси чрез намаляване на оперативните разходи на бенефициера <sup>(81)</sup>.
- (74) По отношение на собствения принос на бенефициера единствените източници, които биха могли да се приемат за действителни и налични, възлизат на [...] % от разходите по плана за реструктуриране, което е значително под съотношението от 50 %, което Комисията обикновено счита за адекватно <sup>(82)</sup>. Същевременно Португалия не е представила доказателства, че предвидените мерки за собствен принос са ефективни, дълготрайни и необратими. Също така, при несигурните перспективи до 2026 г. Португалия не е поела ангажимент да запази тези мерки и да не ги оттегля, ако оперативните резултати на бенефициера се подобрят по-бързо или в по-голяма степен от предвиденото в прогнозите на финансово-икономическия план <sup>(83)</sup>.
- (75) И накрая, Комисията изрази съмнения относно продължителността на процеса и сигурността на корпоративните мерки за продажба на дялове в Azores Airlines и в дейността по наземно обслужване на SATA, която се очаква да се осъществи едва след периода на реструктуриране, през 2026 г. <sup>(84)</sup>. В този смисъл i) независимо от адекватността на коефициентите, използвани за оценка на тяхната стойност ( [...]), прогнозните суми ( [...] милиона евро) изглеждаха основани на хипотетичните резултати на отделните дружества; ii) Португалия не представи солидни договори за покупко-продажба или обвързващи ангажименти от конкретни купувачи <sup>(85)</sup>; и iii) също така съществуваха съмнения, че до 2026 г. ще бъдат приети достатъчно ясни условия и споразумения за управление, които да съпътстват такава продажба <sup>(86)</sup>.

### 3. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

- (76) Общо 19 трети страни представиха мнения относно решението за откриване на процедурата, като 18 от тези мнения бяха представени в рамките на срока, предвиден в решението <sup>(87)</sup>, а 14 трети страни представиха мнения по решението за продължаване на процедурата, 12 от които бяха внесени в рамките на този срок <sup>(88)</sup>.
- (77) Тези страни включват една заинтересована страна, а именно Ryanair, която е конкурент, попадащ в обхвата на определението, посочено в член 1, буква з) от Регламент (ЕС) 2015/1589 <sup>(89)</sup> на Съвета.

<sup>(80)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 69.

<sup>(81)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 71.

<sup>(82)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 74.

<sup>(83)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 72 и 73.

<sup>(84)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 89.

<sup>(85)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 73 и 74.

<sup>(86)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 88.

<sup>(87)</sup> Становища относно решението за откриване на процедурата бяха представени от Partido Popular Monárquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Acores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Acores do Ontario (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Acores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Acores de Winnipeg Canada (CAWC), Португалската асоциация на туристическите агенции (APAVT), Visitadores Travel (ATA), *Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres and of the Amigos da Ribeira Quente*, Federação das Pescas dos Açores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) и Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

<sup>(88)</sup> Следните трети страни представиха мнения във връзка с решението за продължаване на процедурата: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Acores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres and of the Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associação Açoriana De Formação Turística e Hoteleira (AAFTH), Португалската асоциация на туристическите агенции (APAVT), Hotelaria de Portugal (AHP), Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVAC), Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC), Comissão de Trabalhadores da Sata Internacional-Azores Airlines, Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD) и Associação Turismo dos Açores (ATA).

<sup>(89)</sup> Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

- (78) Третите страни включват традиционни клиенти и бенефициери на услугите, предоставяни от SATA (чуждестранни дружества, туроператори и др.), различни сдружения, включително организации на диаспората на населението на Азорските острови <sup>(90)</sup>, общините от Автономен регион Азорски острови, както и други заинтересовани страни, като Partido Popular Monárquico („PPM“) (португалска политическа партия) и Икономическия и социален съвет на Автономен регион Азорски острови (Conselho Económico e Social dos Açores — CESA).
- (79) Техните мнения относно откриването, както и относно продължаването на процедурата, са представени заедно по-долу.

### 3.1. Мнения на заинтересованата страна — Ryanair

- (80) Ryanair счита, че с решението за откриване на процедурата се разкрива намерението на Комисията да разреши предишните увеличения на капитала като обезщетение за неадекватна компенсация в полза на SATA за извършените от дружеството УОИИ. Въпреки това, като се има предвид, че в решението за откриване на процедурата не е представена никаква информация относно размера на компенсацията на SATA Air Açores за обслужването на маршрути, обхванати от ЗОУ, и други услуги от общ интерес, предоставяни от SATA, Ryanair твърди, че е било лишено от възможността да представи мнения по този въпрос. Също така Ryanair изразява недоволство, че е било лишено от възможността да изрази мнението си по отношение на решението за продължаване на процедурата, като твърди, че му е бил отказан достъп до съдържащата се в него поверителна информация, свързана с плана за реструктуриране, оперативните аспекти (наброяващи 115 случая на поверително третиране) и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията.
- (81) От друга страна, Ryanair счита, че с решението за откриване на процедурата Комисията показва намерението си да разреши помощта за оздравяване в полза на SATA като изключение от принципа на еднократната помощ поради изключителни и непредвидени обстоятелства. По мнението на Ryanair кризата, свързана с COVID-19, не трябва да бъде определяна като изключение от принципа на еднократната помощ по смисъла на точка 72, буква в) от Насоките за О и П, облагодетелстващо SATA. Според Ryanair, ако изпълнението на ЗОУ от страна на SATA е носило загуби на дружеството, тогава намаляването на пътничопотока поради кризата, свързана с COVID-19, би следвало да намали загубите на SATA, вместо да задълбочи трудностите му. Освен това Ryanair твърди, че огромният свръхкапацитет, причинен от кризата, свързана с COVID-19, позволява на конкурентите да навлязат и да възпроизведат ролята на SATA Air Açores и Azores Airlines с по-голяма рентабилност.
- (82) Ryanair изтъква, че неговите 27 въздухоплавателни средства, които са били спрени от полети към момента на подаване на мненията на Ryanair на 5 октомври 2020 г., представляват повече от двукратния размер на целия флот на SATA Air Açores и Azores Airlines <sup>(91)</sup>. По това време в Португалия бяха спрени общо 60 въздухоплавателни средства, а в зоната на Евроконтрол броят им достигна 3 242 <sup>(92)</sup>. Въздухоплавателните средства са активни, които са мобилни в голяма степен, и изтеглянето на капацитета на SATA Air Açores и Azores Airlines от пазара най-вероятно ще бъде последвано от разполагането на тяхно място на неизползвани към момента въздухоплавателни средства на други авиокомпании по маршрутите на SATA Air Açores и Azores Airlines.
- (83) Ryanair счита също така, че твърдението на Комисията в решението за откриване на процедурата <sup>(93)</sup>, че „при настоящите обстоятелства, предизвикани вследствие от пандемията от COVID-19, не е възможно нито един конкурент, включително тези, вече извършващи дейност на португалския пазар, да встъпи и да замести изцяло или в значителна степен ролята на SATA Air Açores“, е необосновано и че, напротив, излизането на SATA от пазара би позволило на по-ефективни конкуренти да навлязат на пазара и да предоставят по-широк набор от услуги и по-добро качество на по-ниска цена за пътниците.
- (84) В подкрепа на твърденията си Ryanair се позовава на прецедентите на фалитите на Malév и Spanair, които показваха, че такъв положителен резултат е предвидим, а *fortiori* от 2020 г. беше белязан от несравнимо по-висок наличен капацитет от този на 2013 г., с положителен ръст на пътничопотока от летищата в Будапеща и Барселона и се позовава на данните на Евростат в това отношение.

<sup>(90)</sup> Сдруженията на диаспората CAQ и CAO също така са част от една и съща представителна организация, CAN. Други общности на диаспората в Канада и в САЩ са CPAC и CAWC.

<sup>(91)</sup> Ryanair посочва, че SATA Air Açores експлоатира два самолета тип Bombardier Dash 8-Q200 (с капацитет 37 пътници), четири самолета тип Bombardier Dash 8-Q400 (с капацитет 80 пътници), а Azores Airlines експлоатира шест самолета Airbus A320 и A321 (източник: [https://en.wikipedia.org/wiki/SATA\\_Air\\_A%C3%A7ores](https://en.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores)).

<sup>(92)</sup> Данни на звеното за данни за въздухоплаването (AIU) към EUROCONTROL относно приземените въздухоплавателни средства. Източник: [https://ansperformance.eu/covid/acft\\_ground/](https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/) (част от звеното за данни за въздухоплаването към ЕВРОКОНТРОЛ, посетено на 2 октомври 2020 г.).

<sup>(93)</sup> Решението за откриване на процедурата, съображение 70.

- (85) Освен това Ryanair твърди, че би могло да поеме всички маршрути на SATA Air Açores и Azores Airlines до континента в рамките на няколко дни. Ryanair отбелязва също така, че в решението за откриване на процедурата <sup>(94)</sup> погрешно се посочва, че „Ryanair свързва Азорските острови с Лондон, Манчестър и Франкфурт“, като е пропуснато да се спомене, че Ryanair обслужва целогодишно маршрути между Понта Делгада и Терсейра Лажес (и двата — част от Автономен регион Азорски острови) и Лисабон и Порто.
- (86) Ryanair твърди, че след разследването си по това дело Комисията би трябвало да е в състояние да заключи, че кризата, свързана с COVID-19, не следва да бъде разглеждана като обстоятелство, което оправдава изключение от принципа на еднократната помощ. Напротив, свръхкапацитетът, породен от тази криза, улеснява навлизането на конкурентите и прави по-слабо обосновано изкуственото поддържане на SATA, което е доказало своята неефективност. Ryanair припомня, че SATA е било пред срыв още преди кризата, свързана с COVID-19, и е било спасено чрез периодични вливания на капитал от страна на Португалия. Ryanair също така изтъква, че кризата, свързана с COVID-19, не е основателна причина да се позволи на Португалия да продължи да влива средства в SATA.
- (87) По-специално по отношение на решението за продължаване на процедурата Ryanair твърди, че поради поверителното третиране на твърде много части от това решение, отнасящи се до мерките за реструктуриране, собствения принос и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, дружеството е било лишено от правото си да представи мнения. Ryanair също така отново изтъква, че в решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата не са споменати следните маршрути между Азорските острови и континенталната част на Португалия, обслужвани от Ryanair: i) Понта Делгада и Порто на целогодишна основа и ii) Терсейра и Лисабон и Порто на целогодишна основа. Освен това Ryanair предлага дейността на SATA да бъде ограничена до операции, попадащи в сферата на ЗОУ/УОИИ, като се има предвид, че с неясното разграничаване на целите на SATA като доставчик на обществени услуги и като въздушен превозвач с търговска цел вероятно биха могли да се обяснят повечето от неговите затруднения. Ryanair добавя, че ръстът на операциите му между Азорските острови и континенталната част на Португалия въпреки кризата, свързана с COVID-19, потвърждава, че то би могло да поеме всички търговски маршрути на SATA до континенталната част в кратък срок.
- (88) Освен това, като се има предвид свръхкапацитетът, причинен от кризата във връзка с COVID-19 в сектора на въздухоплаването, Ryanair приканва Комисията да се въздържа да приеме, по отношение на маршрутите, обслужвани понастоящем от SATA Air Açores и Azores Airlines, че условието, посочено в член 16, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, е автоматично изпълнено (а именно, че ЗОУ следва да се налагат, когато превозвачите не биха възприели определена степен на обслужване, ако вземаха под внимание единствено собствените си търговски интереси). И накрая, Ryanair настоява за ограничаване на размера на помощта до това, което е необходимо за изпълнението на задачите по ЗОУ/УОИИ на SATA.

### 3.2. Мнения на трети страни

#### 3.2.1. *Partido Popular Monárquico*

- (89) По отношение на мерките, предмет на производството, PPM се противопоставя на помощта за оздравяване и на плана за реструктуриране. PPM счита, че част от информацията, предоставена от Португалия, е невярна. По-конкретно структурата подчертава, че дейностите на SATA Air Açores и Azores Airlines не трябва да се смесват: докато първото изпълнява само междуостровни полети в рамките на ЗОУ със значителна финансова компенсация (над 135 милиона евро за периода 2015—2020 г.), второто се конкурира с други авиокомпании (например TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). PPM също така подчертава, че TAP, Ryanair и Azores Airlines се конкурират на един и същи пазар за два либерализирани маршрута <sup>(95)</sup> и че маршрутите, за които се прилагат ЗОУ, не се характеризират с високо равнище на търсене. Накрая PPM споменава, че преди пандемията от COVID-19 TAP е било конкурент, който също е свързвал САЩ и Канада <sup>(96)</sup>.
- (90) Освен това PPM твърди, че Azores Airlines доброволно обслужва няколко маршрута, обхванати от ЗОУ <sup>(97)</sup> (преди това обслужвани от TAP), и че Португалия никога не е обявявала публична тръжна процедура за тези маршрути. Следователно Португалия няма право да обоснове помощта, предоставена в полза на Azores Airlines за тези маршрути по ЗОУ. Освен това PPM подчертава, че твърдението на Комисията относно прекратяването на дейността на EasyJet <sup>(98)</sup> по маршрут, обхванат от ЗОУ <sup>(99)</sup>, през 2017 г. е невярно, тъй като посоченият маршрут всъщност не е бил маршрут, обхванат ЗОУ, а либерализиран такъв.

<sup>(94)</sup> Решението за откриване на процедурата, съображение 10.

<sup>(95)</sup> Маршрутите от Сао Мигел (PDL) и Терсейра (TER) до Лисабон (LIS) и Порто (OPO).

<sup>(96)</sup> Маршрутите от Сао Мигел (PDL) до и от Бостън (BOS).

<sup>(97)</sup> Маршрути между Лисабон (LIS) и Пико (PIX); Файал (HOR) и Санта Мария (SMA), както и между Мадейра (FNC) и Сао Мигел (PDL).

<sup>(98)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображение 16.

<sup>(99)</sup> От Сао Мигел (PDL) до Лисабон (LIS).

- (91) Що се отнася до междуостровните маршрути, обхванати от ЗОУ, обслужвани от SATA Air Açores, PPM твърди, че причината, поради която публичната тръжна процедура не е била привлекателна, се дължи на: 1) сложността, с която правителството е обременило ЗОУ и тръжните правила, и 2) факта, че тръжната процедура за междуостровните маршрути обхваща всички маршрути като група. В това отношение справедливите, разумни и по-прозрачни условия биха позволили да се намали размерът на финансовата компенсация, която трябва да се плати. И накрая, PPM счита, че финансовата компенсация, изплатена на SATA Air Açores за ЗОУ, също представлява неправомерно субсидиране на полза на Azores Airlines и че второто дружество следва да се управлява отделно от първото.
- (92) PPM също така твърди, че териториалното единство между континенталната част на Португалия и автономен регион Азорски острови не би било нарушено в случай на изпадане на SATA в несъстоятелност: в същност TAP и Ryanair обслужват маршрутите от Сао Мигел (PDL) и Терсейра (TER) до Лисабон (LIS).

### 3.2.2. Клиенти и други организации

- (93) Други трети страни представиха мнения в подкрепа на плана за оздравяване и реструктуриране на SATA поради значението на SATA и евентуалните последици от неговото излизане от пазара върху икономиката и свързаността на Автономен регион Азорски острови и общностите на азорската диаспора.
- (94) Загрижеността на по-голямата част от третите страни, които представиха мнения, както относно решението за откриване на процедурата, така и относно решението за продължаване на процедурата, е свързана с необходимостта да се гарантира принципът на териториално единство. Поради това те подкрепят продължаването на полетните услуги, предоставяни от SATA, за диаспората на Азорските острови, регионалната икономика, здравеопазването и образованието в региона, като се имат предвид характеристиките на Автономен регион Азорски острови като най-отдалечен регион на Съюза, както е признато в член 349 от ДФЕС. Според тях в отсъствието на SATA тези маршрути не биха били възпроизведени от никоя друга авиокомпания на същото равнище, като се имат предвид сезонността на връзките на другите превозвачи и фактът, че другите превозвачи не са демонстрирали траен интерес да осигурят тези връзки.
- (95) Без изключение сдруженията на диаспората подчертават значението на SATA за поддържането на корените и свързаността на азорската общност в Северна Америка, на азорската общност в Торонто, Монреал, Онтарио, Уинипег, Калифорния и източното крайбрежие на САЩ <sup>(100)</sup>.
- (96) В този контекст голям брой трети страни изтъкват значимостта на SATA за туристическия сектор, който се счита за основен сектор за развитието на Автономен регион Азорски острови и ключов източник на заетост и богатство за региона. SATA е играло и продължава да играе водеща роля за растежа на Азорските острови като туристическа дестинация и съответно по отношение на заетостта и богатството на региона, тъй като осигурява вътрешната мобилност в рамките на Азорския архипелаг и свързаността му с континенталната част, Европа и Северна Америка. Освен това SATA обезпечаваша достъп до основни и неосновни стоки, внасяни извън Азорските острови, които са необходими за развитието на всички дейности, свързани с туризма.
- (97) Португалската асоциация на туристическите агенции и туризма („APAVT“), както и Азорската туристическа асоциация („ATA“) смятат, че икономическото въздействие на SATA върху цялата верига за създаване на стойност в сектора на туризма е уникално. Според тях пътниците, произтичащи от изпълнението на полетите на SATA, водят не само до пряко създаване на многобройни работни места, но и до създаването на множество предприятия надолу по веригата, а именно хотели и обекти за краткосрочно отдаване под наем, ресторанти, автомобили под наем, туристически агенции и предприятия за развлечения на туристите.
- (98) Освен това сдружения като Азорската селскостопанска федерация („FAA“) и Азорската риболовна федерация („FPA“) подчертават специфичните особености на регион Азорски острови и решаващата роля, която SATA играе по отношение на предоставянето на достъп до други региони и обезпечаването на дистрибуцията и износа на продукти от Азорския архипелаг към други земи, континенталната част на Португалия и други територии в рамките на Съюза (и извън него), като по този начин се подобрява достъпът до справедливи възможности за производителите от Азорските острови, по-специално за транспорта по отношение на дистрибуцията на риба. FAA и FPA твърдят, че благодарение на SATA се гарантира социално-икономическото развитие на риболовния и селскостопанския сектор чрез транспортиране на техните продукти в рамките на Азорския архипелаг и от него към други региони.

<sup>(100)</sup> Писмени изявления на California Portuguese-American Coalition (CPAC) от 2 октомври 2020 г. и на Casas dos Açores de Winnipeg Canada от 3 октомври 2020 г.

- (99) Други страни, като преките клиенти и туристическите агенции (A.J.F. Accounting („AJFA“) и SDA Building Services („SDABS“), които имат инвестиции в рамките на Азорските острови, както и агенцията за туризъм „BTA“), изразяват подкрепа за SATA, докато Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores („AMRAA“) припомня факта, че SATA е гарант за неизолирането на населението на Азорските острови от външния свят и инструмент за осъществяване на териториално, икономическо и социално сближаване; освен това те изтъкват, че SATA играе съществена роля по време на кризи, като например природни бедствия и по време на пандемията от COVID-19, и подчертават ключовата роля на услугите на SATA за транспортиране на медицинско оборудване, лекарства и лични предпазни средства.
- (100) Търговската асоциация Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria („CCIPD“) признава, че SATA е било ключов инструмент за осигуряване на вътрешна мобилност и свързаност с външния свят, но въпреки това изразява загриженост относно управлението на SATA по време на периода на подпомагане и предлага подобряване на резултатите чрез план за действие. CCIPD признава извънредното положение и предлага изменение на ЗОУ по отношение на междуостровните полети и връзките за нелиберализирани маршрути от/до входни точки.
- (101) Като цяло всички други трети страни признават, че SATA играе решаваща роля в процеса на гарантиране на свързаността на регион Азорски острови чрез прилагане на икономическите, социалните и териториалните принципи, залегнали в членове 174—178 от ДФЕС. Тези трети страни не виждат потенциални отрицателни последици за конкуренцията от предишните увеличения на капитала и/или други мерки за подкрепа в полза на SATA<sup>(101)</sup> или смятат, че възможните отрицателни последици биха били компенсирани от положителното въздействие на запазването на дейността на SATA с оглед на малката големина на Автономен регион Азорски острови и неговото ограничено население (243 000 жители).

#### 4. МНЕНИЯ НА ПОРТУГАЛИЯ

##### 4.1. Мнения относно откриването и продължаването на официалната процедура

- (102) Португалия отбелязва, че предишните увеличения на капитала на SATA (през 2017 г.<sup>(102)</sup>, 2018 г.<sup>(103)</sup> и 2020 г.<sup>(104)</sup>) са представлявали компенсации за изпълнението на ЗОУ, свързани с въздушния транспорт в рамките на островите и от/до Азорските острови, с цел, по-конкретно, да се компенсират оперативните дефицити, произтичащи от налагането на посочените ЗОУ и УОИИ, считани за важни за обществения интерес на АРА<sup>(105)</sup>. За да докаже, че тези ЗОУ и УОИИ не са били адекватно и изцяло компенсирани, Португалия твърди, наред с другото, че одитираният дефицит на SATA при компенсацията за ЗОУ през периода 2009—2019 г. възлиза на поне 65,5 милиона евро<sup>(106)</sup>, в т.ч.: i) 19,2 милиона евро допълнителни разходи, понесени от SATA Air Açores, които не са били компенсирани в рамките на договорите за обществени поръчки за услуги („ОПУ“), нито чрез компенсаторните надбавки, нито чрез механизмите за финансово възстановяване, и ii) 46,3 милиона евро разходи, отчетени от Azores Airlines по четирите маршрута, обхванати от ЗОУ (т.е. без маршрутите с търговска цел и либерализираните маршрути)<sup>(107)</sup>.
- (103) Според Португалия одитираните суми не отразяват действителния оперативен дефицит при обслужването на маршрутите на SATA, обхванати от ЗОУ (т.е. 14 обхванати от ЗОУ маршрута, обслужвани от SATA Air Açores, и четири маршрута, обслужвани от Azores Airlines), който би се равнявал на приблизително 98 милиона евро, тъй като този дефицит, освен гореспоменатите 65,5 милиона евро, би включвал и допълнителна сума от 33 милиона евро, състояща се от разликата между исканията на SATA за възстановяване на финансовото му равновесие и сумата, реално платена от АРА през периода 2009—2019 г. Следователно Португалия обяснява, че тази ситуация на

<sup>(101)</sup> Решение на Общия съд от 12 май 2011 г., *Région Nord-Pas-de-Calais et Communauté d'Agglomération du Douaisis/Комисия*, съединени дела T-267/08 и T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, т. 110.

<sup>(102)</sup> Разрешено с Резолюция № 13/2017 на Съвета на правителството на Азорските острови.

<sup>(103)</sup> Разрешено с Резолюция № 85/2018 на Съвета на правителството на Азорските острови, изменена с Резолюция № 112/2018 на Съвета на правителството на Азорските острови.

<sup>(104)</sup> Разрешено с Резолюция № 66/2020 на Съвета на правителството на Азорските острови.

<sup>(105)</sup> Писмено изявление на Португалия от 19 октомври 2020 г., точки 142—155 и 167—189.

<sup>(106)</sup> В тази сума се отчита само разликата между сумите, дължими от АРА, удостоверени от съответните публични одити, и действително изплатените от АРА суми, вж. писменото изявление на Португалия от 19 октомври 2020 г., точки 143—155 и приложения 2—4 и приложение 7.

<sup>(107)</sup> Писмено изявление на Португалия от 19 октомври 2020 г., т. 151.

финансови затруднения е обусловила необходимостта Съветът на правителството на автономния регион да се съобрази с препоръка на Сметната палата <sup>(108)</sup>, както и с правилата на националното дружествено право, във връзка със загубата на половината от внесен акционерен капитал поради натрупани загуби <sup>(109)</sup>.

- (104) Португалия обяснява, че що се отнася по-специално до междуостровния транспорт, 14-те маршрута, обслужвани от SATA, които са организирани в три групи (Понта Делгада, Терсейра и Орта), от 2002 г. насам са били предлагани в рамките на тръжна процедура първо, в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета <sup>(110)</sup>, а впоследствие — в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008. Настоящият договор за обществени поръчки за услуги (ОПУ), възложен на SATA след публична тръжна процедура, е сключен за срок от пет години, считано от 1 ноември 2021 г. до 31 октомври 2026 г. (съображение 19).
- (105) Всички ОПУ включваха предварителен метод за изчисляване на компенсацията, годишна надбавка и механизъм за коригиране на компенсацията, за да се гарантира, че SATA не получава свръхкомпенсация за предоставянето на обществената услуга. Въпреки това, както беше споменато (съображения 32 и 102), Португалия твърди, че SATA Air Açores е направило допълнителни разходи за предоставяне на услуги, обхванати от ЗОУ, които не са били компенсирани нито чрез годишна надбавка, нито чрез механизъм за последващи корекции, а одитираната сума на загубите е била 19,2 милиона евро (въпреки че SATA е поискала 50,9 милиона евро за покриване на действителния дефицит).
- (106) Що се отнася до маршрутите, обслужвани от Azores Airlines в рамките на некомпенсирани ЗОУ (съображение 20), Португалия обяснява, че трите връзки с континенталната част на Португалия (маршрутите Лисабон—Санта Мария—Лисабон, Лисабон—Пико—Лисабон и Лисабон—Орта—Лисабон) и маршрутът Понта Делгада—Фуншал, по който Azores Airlines е единственият въздушен превозвач, са в процес на преразглеждане, за да се гарантира, че за тези маршрути се предоставя адекватна компенсация, която се определя на предварителна основа. Това би довело до закриване на маршрутите, обхванати от ЗОУ (които понастоящем са отворени за всички авиокомпани, желаещи да ги обслужват в рамките на задължения за обществена услуга без компенсация), и до възлагане на ЗОУ с компенсация чрез тръжна процедура за ОПУ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008. Португалия посочва, че:
- а) в контекста на реструктурирането SATA не може да продължи да обслужва тези маршрути, ако те представляват дейности на загуба, и следователно това обслужване ще бъде предоставяно само от Azores Airlines с компенсация, ако Azores Airlines спечели открита тръжна процедура за обслужване на тези обхванати от ЗОУ маршрути <sup>(111)</sup>;
  - б) необходимо е възможно най-скоро да се открие международна тръжна процедура, която да осигури адекватна компенсация, която да не надвишава сумата, необходима за покриване на нетните разходи, понасяни при изпълнението на ЗОУ, като се вземат предвид свързаните с него приходи, запазени от въздушния превозвач, както и разумна печалба.
- (107) Португалия потвърждава, че Azores Airlines е представяло редовно (на всеки два сезона) оперативен план на Органа по гражданско въздухоплаване („ANAC“), в който изразява интереса си да обслужва тези маршрути в съответствие с условията на ЗОУ и без компенсация. Въпреки това Португалия твърди, че SATA следва да получи компенсация за тези услуги по ЗОУ, които през периода 2009—2019 г. са формирали, както е описано (в съображения 57 и 102), оперативен дефицит в размер на 46,3 милиона евро. Португалия заявява, както е илюстрирано (съображение 102), че предишните увеличения на капитала на SATA (съображение 2) са представлявали последваща компенсация за дефицита във връзка със ЗОУ, който като цяло е бил сертифициран като равен на поне 65,5 милиона евро до 2019 г. SATA обаче е върнало съответната сума (съображение 116).
- (108) Португалия пояснява, че Azores Airlines също е претърпяла загуби по обслужваните от нея маршрути между Азорските острови и Северна Америка и че тези загуби също следва да бъдат компенсирани. По-конкретно оперативният дефицит за маршрутите между Азорските острови и Северна Америка през периода 2009—2019 г. се оценява на 47,2 милиона евро. Португалия твърди, че тези маршрути фактически са УОИИ, тъй като се изпълняват в обществен интерес, и че следователно компенсацията на този дефицит следва да се счита за съвместима съгласно Решение 2012/21/ЕС на Комисията <sup>(112)</sup>, тъй като годишният пътнически поток не надвишава 300 000 пътници.

<sup>(108)</sup> Доклад № 01/2016 на Сметната палата от януари 2016 г., стр. 14.

<sup>(109)</sup> В член 35 от португалския Кодекс за търговските дружества се посочва, че в случай на загуба на повече от половината от внесен акционерен капитал поради натрупани загуби акционерите следва да обсъдят варианти за коригиране на ситуацията, които включват възможността за вливане на капитал.

<sup>(110)</sup> Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8).

<sup>(111)</sup> Писмено изявление на Португалия от 2 декември 2021 г., приложение 1 — План за реструктуриране и стратегически план на SATA за периода 2021—2025 г., стр. 40.

<sup>(112)</sup> Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставяна на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

- (109) На 10 юни 2021 г. Португалия представи допълнителни мнения относно: i) възлагането на ЗОУ на SATA и Azores Airlines, както и възлагането на УОИИ на SGA; ii) пропорционалността на помощта и нейното ограничаване до необходимия минимум; iii) мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията и iv) спазването на принципа на еднократната помощ.
- (110) Доводите, свързани с необходимостта от ЗОУ и УОИИ, възложени на SATA, с оглед на специфичните социално-икономически нужди на определения като най-отдалечен регион на Азорските острови, до голяма степен съответстват на това, което вече беше изтъкнато в предишните съобщения от Португалия (съображения 64—66). По отношение на пропорционалността на помощта Португалия отново заявява, че всяко споделяне на тежестта от страна на подчинените кредитори, като например притежателите на облигации, би накърнило доверието на пазара и би влошило бъдещите перспективи за финансиране на SATA. Освен това според Португалия това би довело до разпространяването на потенциални странични ефекти към регионалната администрация и други дружества от регионалния публичен сектор, като се има предвид, че преобладаващата част от финансовия дълг на SATA е гарантиран от ARA.
- (111) Независимо от изложеното по-горе, Португалия постепенно е прекратила изплащането на [...] в размер на [...] милиона евро ( [...]) през периода на реструктуриране, като същевременно е поела ангажимент за възможно най-високото равнище на отписване на дълга (съображения 49—50). Португалия също така отново изтъква доводите си относно отрицателните последици от всяко споделяне на тежестта, наложено на подчинените кредитори, като например притежателите на облигации, тъй като това би накърнило доверието на пазара и би влошило бъдещите перспективи за финансиране на SATA, и твърди, че има потенциални странични ефекти за регионалната администрация и други дружества от регионалния публичен сектор, като се има предвид, че преобладаващата част от финансовия дълг на SATA е гарантиран от региона.
- (112) Тъй като SATA е публично предприятие, изцяло собственост на региона, Португалия настоятелно твърди, че единствените ресурси, които то може да предостави като собствен принос, са намаляването на разходите или на дълга и продажбата на активи. За да докаже, че приносът на SATA е действителен и наличен, в съобщението си от 2 декември 2021 г. Португалия представя доказателства за споразумения и преговори, свързани с намаляването на разходите по плана за реструктуриране, за приблизително [...] милиона евро (съображение 49).
- (113) Що се отнася до планираната продажба на 51 % от Azores Airlines и дейността по наземно обслужване, Португалия се ангажира да осъществи продажбата до края на 2025 г. <sup>(113)</sup>, както и да представи цялостен поетапен план, в който подробно да опише ангажимента на ARA.
- (114) Според Португалия (съображение 51) [...], общият собствен принос ще бъде приблизително [...] %, което ще представлява значителен процент, като се имат предвид размерът и характеристиките на SATA и социално-икономическите условия на Азорските острови в качеството им на най-отдалечен регион на Съюза, както и на подпомаган регион съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС <sup>(114)</sup>.
- (115) По отношение на мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията в становището си от 10 юни 2021 г. Португалия пояснява, че продажбата на дял, равен на поне 51 % от акционерното участие в Azores Airlines, ще доведе до загуба на контрол върху дъщерното предприятие от страна на SATA Air Açores и в крайна сметка — на автономен регион Азорски острови. Освен това португалските органи се съгласяват да приложат необходимите условия за корпоративно управление, които да гарантират, че [...] <sup>(115)</sup>.
- (116) Що се отнася до спазването на принципа на еднократната помощ, на 1 юни 2021 г. Португалия представи доказателства, че SATA е възстановило увеличението на капитала, записани от ARA от 2017 г. насам, на три вноски на обща стойност 72,6 милиона евро: 24 000 000 EUR на 16 март 2021 г., 27 000 000 EUR на 17 март 2021 г. и 21 580 735 EUR на 26 май 2021 г. SATA също така е пристъпило към съответното намаляване на своя акционерен капитал, извършено и вписано в португалския търговски регистър. На 30 ноември 2021 г. Португалия потвърди, че е възстановила лихви в размер на 815 233,24 EUR в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004.

<sup>(113)</sup> Писмено изявление на Португалия от 18 февруари 2022 г., т. 3.

<sup>(114)</sup> Вж. бележка под линия 69.

<sup>(115)</sup> Писмено изявление на Португалия от 10 юни 2021 г., т. 76.

## 4.2. Мнения относно становищата на трети страни

### 4.2.1. Мнения на Португалия относно становищата на Ryanair

- (117) Първоначално португалските органи подчертават значението на запазването на поверителността на информацията относно публичните регионални дружества и отхвърлят жалбите на Ryanair относно липсата на прозрачност. Португалия твърди, че достъпът до информацията относно SATA, която се изисква да бъде публично достъпна (финансови отчети и годишни доклади), е лесен. Тя се позовава и на документацията и доклади, като тези на португалската Сметна палата<sup>(116)</sup> или този, изготвен от регионалния парламент на автономен регион Азорски острови<sup>(117)</sup>, които са публични и могат лесно да бъдат намерени. За разлика от това информацията, до която Ryanair твърди, че няма достъп, е именно информацията, която Комисията е поискала от Португалия да предостави в рамките на процедурата по разследване, открита с цел да се оценят предишните увеличения на капитала
- (118) По отношение на твърдяната липса на информация в решението относно компенсацията за предоставяне на ЗОУ Португалия обяснява, че тъй като Комисията е открила процедура по разследване относно предишните увеличения на капитала, не Комисията е субектът, който трябва да предостави информация в подкрепа на възможността тези увеличения да са били насочени към коригиране на недостатъчната компенсация за предоставянето на ЗОУ. Португалия подчертава, че португалските органи са тези, които трябва да се позоват на евентуалните основания за съвместимост на предишните увеличения на капитала и да докажат, че условията за такава съвместимост са удовлетворени, както е потвърдено от съдебната практика на Съда на Европейския съюз<sup>(118)</sup>.
- (119) Също така, във връзка с твърдяната прекомерна поверителност в решението за продължаване на процедурата Португалия отговаря, че правото да не се оповестяват търговски тайни и поверителна информация и задължението на Комисията по силата на член 287 от ДФЕС не следва да бъдат застрашени от процесуалните права на заинтересованите страни, като Ryanair, да представят мнения по процедурите съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС. Португалия във всеки случай изтъква яснотата на решението за продължаване на процедурата, тъй като в него подробно са описани източниците на собствения принос на SATA — които освен в съображение 23, споменатото от Ryanair, са обяснени и в съображение 21 и след това са оценени в съображения 71 и 74, докато мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията са анализирани в съображения 83—89 от упоменатото решение<sup>(119)</sup>.
- (120) По отношение на предишните увеличения на капитала, в отговор на оплакването на Ryanair, че тези увеличения не са били в съответствие с теста за „инвеститор в условията на пазарна икономика“, португалските органи изтъкват, че Ryanair не обяснява защо този тест следва да се прилага в разглеждания случай или защо прилагането му би довело до констатация за наличие на държавна помощ. Португалия изтъква, че както е залегнало в установената съдебна практика, тестът за „инвеститор в условията на пазарна икономика“ не следва да бъде приложен и подходящ за оценка на наличието на държавна помощ с оглед на дейностите на SATA. Всъщност SATA не осъществява дейност при нормални пазарни условия, тъй като е натоварено с предоставянето на УОИИ и изпълнението на ЗОУ, с които се осъществява политиката на региона за осигуряване на подходящо териториално единство на Азорските острови с континенталната част на Португалия и с азорската диаспора в Северна Америка.
- (121) Португалия също така отхвърля твърдението на Ryanair относно възможността за позоваване на пандемията от COVID-19 като обстоятелство, обосноваващо отклонение от принципа на еднократната помощ. Португалия твърди, че дейностите на SATA никога не са били напълно преустановени по време на ограниченията за пътуване, тъй като SATA е изпълнявало съществена роля. След като тези дейности са били възобновени, SATA е продължило да бъде засегнато от пандемията от COVID-19 по начин, различен от този на обикновена авиокомпания, като се има предвид, че SATA обслужва маршрути, обхванати от ЗОУ, за да осигури териториална свързаност, която дружеството не може да прекрати или намали, без да изложи тези ЗОУ на риск, независимо от това дали те са рентабилни или не.

<sup>(116)</sup> Доклад и становища на Португалската сметна палата относно отчетите на ARA за 2020 г. <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf>.

<sup>(117)</sup> Доклад за дейността на SATA за 2020 г., <https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC+2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597>.

<sup>(118)</sup> Решение на Съда от 28 април 1993 г., *Италия/Комисия*, С-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, т. 20.

<sup>(119)</sup> Становища на Португалия относно мненията на заинтересованите страни от 12 август 2021 г., точки 14—19.



- (122) Португалия подчертава, че навлизането на нов конкурент не би гарантирало честотата или непрекъснатостта на обслужване на маршрутите и не би било в съответствие със съответните изисквания на ЗОУ и нуждите от свързаност на автономен регион Азорски острови. По-специално, като се изчисли пазарният дял на всяко дружество за всеки международен директен маршрут до/от Азорските острови през 2019 г., Ryanair има общо 9,8 %, докато Azores Airlines има 75 %: с оглед на съответната разлика в присъствието им, би било малко вероятно дори Ryanair да го замени по маршрутите, свързани с Азорските острови, в краткосрочен и средносрочен план. В това отношение излизането на SATA от пазара би било изключително пагубно за този най-отдалечен регион. Що се отнася до връзките в рамките на архипелага, фактът, че SATA Air Açores винаги е била единствената авиокомпания, която е участвала в публичните търгове, обявявани от 2002 г. насам — включително и в последния, обявен на 4 юни 2021 г. — за възлагане на междуостровни маршрути, обхванати от ЗОУ, според Португалия показва липсата на интерес от страна на други авиокомпани да осъществяват дейност на този пазар. Също така SATA е единственият въздушен превозвач, който е представил на ANAC оперативни планове за обслужване на маршрути, обхванати от ЗОУ, които свързват Азорските острови с континенталната част на Португалия и с Мадейра, въпреки че по отношение на тези обхванати от ЗОУ маршрути Португалия пояснява, че те не са предмет на публичен търг, а на по-малко строга процедура. Португалия подчертава, че тази липса на интерес към маршрутите, обхванати от ЗОУ, е продължила въпреки свръхкапацитета, който според твърдяното от Ryanair е породен от пандемията. Освен това Португалия отбелязва, че авиокомпаниите, които са се включили в либерализираните маршрути, по които е оперирало SATA, са ги напуснали много скоро след това, по-конкретно поради специфичните и нетипични експлоатационни условия <sup>(120)</sup>.
- (123) За да охарактеризира специфичните особености на пазара на Азорските острови, Португалия изтъква, за разлика от твърдяното от Ryanair, че положението на SATA не може да се сравнява с това на Spanair или Malév. Всъщност тези фалирвали дружества са оперирали на привлекателни търговски пазари, различаващи се от маршрутите на Азорските острови от географска, социална и икономическа гледна точка. Според Португалия излизането на SATA от пазара не би стимулирало конкуренцията поради следните две причини: i) намаляването на равнището на търсене поради пандемията от COVID-19 и необходимото териториално единство в региона, което включва невъзможността за спиране на полетите; и ii) в случаите на Spanair и Malév, нарастването на търсенето след излизането от пазара на двете споменати авиокомпани е било резултат от външни фактори, а не от това, че авиокомпаниите са по-ефективни.
- (124) По отношение на предложеното прекратяване на маршрутите, които не са обхванати от ЗОУ/УОИИ, Португалия твърди, че противно на твърдението на Ryanair, че ще може да замени Azores Airlines по маршрутите до континенталната част с търговска цел, Ryanair е запазило ограничени честоти по редица свои маршрути след либерализирането на връзките на Сао Мигел и Терсейра с Лисабон и Порто през 2015 г. и не е увеличило тези честоти, когато честотите на SATA са били намалени, например през февруари и март 2021 г. <sup>(121)</sup>. Освен това Ryanair не предоставя услуги за въздушен транспорт до Северна Америка, за да осигури свързаност с азорската диаспора, нито услуги за товарни въздушни превози за износ и доставка на стоки до АРА. И двете услуги са от основно значение за Азорските острови, първата дейност — за привличането на чуждестранни инвестиции и туризъм, а втората — за подпомагането на местната икономика: през 2019 г. почти [55—65] % от товарните въздушни превози до/от Азорските острови (приблизително [...] хиляди тона) са били осигурени от Azores Airlines, включително прясна риба (приблизително [5—65] % от общото количество товари на Azores Airlines), пощенски пратки (приблизително [5—15] %) и медицински материали (приблизително [0—5] %).
- (125) Аналогично Португалия отхвърля тълкуването на Ryanair, че пандемията от COVID-19 не може да се определи като изключително и непредвидено обстоятелство, като се позовава на приетата от Комисията временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19 <sup>(122)</sup>.
- (126) И накрая, Португалия твърди, че възлагането на SATA на маршрутите, обхванати от ЗОУ, е извършено в съответствие с правилата и процедурите, предвидени в Регламент (ЕО) № 1008/2008, и потвърждава решението на Комисията по отношение на описанието на маршрутите на Ryanair между Азорските острови и останалата част на Съюза, както и на преките маршрути до и от Азорските острови, обслужвани от TAP.

<sup>(120)</sup> Писмено изявление на Португалия от 13 август 2020 г., приложение 6 — Преглед на конкуренцията в сектора на въздухоплаването на пазара на Азорските острови, в което се посочва, че Air Berlin, Air Europa\*, Delta, Easy Jet, Flylal\*, Germania\*, JetTime\*, Niki\*, Norwegian\*, Primera\*, Travel Service\* и TUI NL\* (всички превозвачи, обозначени със \*, са предоставяли чартърни полети) са прекратили обслужването на маршрути до Азорските острови от 2016 г. насам.

<sup>(121)</sup> Приложение 1 към писмено изявление на Португалия от 12 август 2021 г.

<sup>(122)</sup> Съобщение на Комисията „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“ (ОВ С 91I, 20.3.2020 г., стр. 1), изменено със Съобщения на Комисията C(2020) 2215 (ОВ С 122I, 4.4.2020 г., стр. 1), C(2020) 3156 (ОВ С 164, 13.5.2020 г., стр. 3), C(2020) 4509 (ОВ С 218, 2.7.2020 г., стр. 3), C(2020) 7127 (ОВ С 340I, 13.10.2020 г., стр. 1), C(2021) 564 (ОВ С 34, 1.2.2021 г., стр. 6) и C(2021) 8442 (ОВ С 473, 24.11.2021 г., стр. 1) („временната рамка“).

#### 4.2.2. Мнения на Португалия относно становищата на PPM

- (127) По отношение на твърдението на PPM относно неточността на част от информацията, предоставена от португалските органи, която би довела до опит за смесване на дейностите на SATA Air Açores и тези на Azores Airlines, Португалия счита, че с оглед на решението за откриване на процедурата, както и на допълнителните обяснения, представени на Комисията, не е възможно да има смесване между тези дружества.
- (128) Португалия твърди, че мненията, представени от PPM, съдържат няколко необосновани и/или неверни твърдения. Първо, списъкът на конкурентите на Azores Airlines, представен от PPM, е неточен, тъй като само TAP и Ryanair се конкурират със SATA на същите пазари, докато редовните маршрути, обслужвани от Azores Airlines, са различни от тези, обслужвани от White, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines и Binter. Тези авиокомпании в същност не осъществяват дейност по редовни маршрути от Азорските острови. Що се отнася до Binter, авиокомпанията обслужва маршрут в рамките на архипелага Мадейра, който преди това е бил обслужван от SATA Air Açores по силата на обществена поръчка за периода 2011—2013 г. Що се отнася до EasyJet, то се е конкурирало с Azores Airlines само по либерализираните маршрути между Азорските острови и континенталната част на Португалия до излизането си от тези маршрути през 2017 г. Общо 12 въздушни превозвача са правили опити да осъществяват дейност на азорския пазар, но от 2016 г. насам е трябвало да се откажат от него поради липса на рентабилност<sup>(123)</sup>. Също така връзките със САЩ и Канада, които са от решаващо значение за региона, като цяло са били осигурявани от Azores Airlines. По-специално, според представените от Португалия данни, само Delta е обслужвало маршрута от Понта Делгада до Ню Йорк, от май 2018 г. до септември 2019 г., а директният маршрут на TAP между Понта Делгада и Бостън, разкрит през юли 2020 г., е бил закрит.
- (129) Противно на твърденията на PPM, че маршрутите, обхванати от ЗОУ, са били експлоатирани — на доброволна основа — само от Azores Airlines и че загубите се обяснят с неспазването от страна на Португалия на Регламент (ЕО) № 1008/2008, Португалия отговаря, че маршрутите между Азорските острови и континенталната част на Португалия се считат за маршрути, обхванати от ЗОУ, от 1998 г. насам и че от 1998 г. до 2015 г. информационните известия и допълнителните изменения винаги са били публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз*. През периода между 2005 г. и 2015 г. обаче не е било необходимо да се провежда публичен търг, тъй като маршрутите са били експлоатирани без концесионен договор или съответна компенсация: по-специално TAP и Azores Airlines са извършвали полети по линията Лисабон—Орта, TAP е бил единственият превозвач, извършващ полети по линията Лисабон—Пико, докато Azores Airlines е било единственият превозвач, извършващ полети по линията Лисабон—Санта Мария. Към март 2015 г. тези маршрути са претърпели промени поради либерализацията на някои от тях, а основните условия, свързани с предоставянето на услуги, също са променени. Португалия стига до заключението, че установяването на маршрутите, обхванати от ЗОУ, и тяхното възлагане винаги са били в съответствие с процедурата, предвидена в Регламент (ЕО) № 1008/2008, и, както е описано в представените от нея писмени изявления, от март 2015 г. нататък Azores Airlines е бил единственият въздушен превозвач, който е проявил интерес да обслужва (отворените) маршрути, обхванати от ЗОУ, и който е представил оперативни планове на ANAC. Съответно Португалия подчертава, че експлоатацията на тези маршрути не е извършвана въз основа на тяхната рентабилност. Португалия също така заявява, че твърденията за прекомерна натовареност и сложност на ЗОУ и тържните правила са неоснователни, тъй като i) те следват общия модел за този вид тържни процедури, ii) съобщени са на Комисията и са одобрени съгласно процедурата, предвидена в Регламент (ЕО) № 1008/2008. Аналогично Португалия опровергава твърдението на PPM, че тържната процедура за междуостровните маршрути е за всички маршрути като група, като припомня, че такава възможност е изрично предвидена в Регламент (ЕО) № 1008/2008, тъй като според Португалия текстът на член 16, параграф 10 от посочения регламент без съмнение е приложим за специфичното положение на Азорските острови. И накрая, що се отнася до довода на PPM, че финансовата компенсация, изплатена на SATA Air Açores за ЗОУ, също съставлява незаконно субсидиране на Azores Airlines, Португалия обяснява, че платените суми не само не позволяват никакъв трансфер към Azores Airlines, но всъщност не покриват дефицитите, генерирани от дейността по обслужване на тези маршрути<sup>(124)</sup>.

#### 4.2.3. Мнения на Португалия по становищата на други страни

- (130) От една страна, Португалия подчертава положителните бележки, направени във връзка със съществената роля на SATA за социално-икономическо развитие на автономен регион Азорски острови и за осигуряването на национално и международно териториално единство на автономен регион Азорски острови със Съюза. Португалия също така отбелязва, че тези мнения подчертават съвместимостта на предишните увеличения на капитала с правилата на Съюза, като тези увеличения са имали незначително въздействие върху конкуренцията и вътрешния пазар, предвид необходимостта да се осигури свързаност на диаспората на автономен регион Азорски острови. Освен това в някои мнения се изтъква и спецификата на SATA по отношение на маршрутите, които обслужват SATA Air Açores и Azores Airlines, като се има предвид, че моделът на SATA не би бил възпроизведен от неговите конкуренти, което в крайна сметка може да бъде в голям ущърб за азорската имигрантска общност.

<sup>(123)</sup> Вж. бележка под линия 117.

<sup>(124)</sup> Писмено изявление на Португалия от 13 ноември 2020 г., стр. 9.

- (131) От друга страна, за да подчертае още повече съществената роля на SATA, Португалия отбелязва, че в някои мнения се набляга на отдалечеността на автономен регион Азорски острови и на липсата на връзка с вътрешния пазар, което може да обезкуражи търговията и да бъде пречка за свободното движение на стоки. Португалия изтъква също така, че трети страни, като AJFA, SDABS и Brampton Travel AG (BTA), подчертават значението на северноамериканските маршрути за стопанските и инвестиционните цели. Португалия подчертава от икономическа гледна точка, че трети страни изтъкват важността на SATA за туристическия сектор, който е от ключово значение за развитието на региона. SATA осигурява достъп до внасяни отвън основни и неосновни стоки, които са необходими за развитието на туристическия сектор. „Неизмеримата“ роля на SATA в цялата верига за създаване на стойност в сектора на туризма е очертана от АРАУТ (и от АТА).
- (132) Португалските органи твърдят също така, че в мненията, по-специално тези, отправени от Азорската селскостопанска федерация и Азорската риболовна федерация за секторите на рибарството и селското стопанство, е подчертана характерната роля, която SATA играе за производителите от региона, за да осигури достъп до равни възможности (чрез обезпечаване на дистрибуцията и износа на продукти между островите, континенталната част на Португалия и други територии).
- (133) И накрая, Португалия подчертава, че освен подкрепата, оказвана от въздухоплавателните услуги на SATA за социалното и икономическото развитие на местната общност, без които възстановяването на региона от настоящата пандемия би било практически невъзможно, някои трети страни, които представиха становища в контекста на процедурата по разследване на Комисията, като например Асоциацията на общините от автономен регион Азорски острови, подчертаха, че SATA има съществена роля при специфичните и изключителни обстоятелства, предизвикани от пандемията от COVID-19, наред с другото, за транспортирането на медицинско оборудване до региона.

## 5. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

- (134) На първо място Комисията ще оцени дали помощта за реструктуриране, а именно прекият заем от регионалното правителство в размер на 144,5 милиона евро и поемането на дълг в размер на 173,75 милиона евро, възлизаша общо на 318,25 милиона евро, които ще бъдат преобразувани в собствен капитал, както и държавната гаранция в размер на 135 милиона евро, която ще бъде предоставена до 2028 г. по заеми от банки и/или други финансови институции, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, и ако е така, дали тази помощ е законосъобразна и съвместима с вътрешния пазар.
- (135) Същата оценка ще се извърши и по отношение на предишните увеличения на капитала, тъй като започнатата с решението за откриване на процедурата официална процедура по разследване се отнася и до тези мерки <sup>(125)</sup>. Тази оценка е изложена в съображения 242—248.
- (136) Обратно, такава оценка няма да бъде извършена по отношение на помощта за оздравяване в полза на SATA, за която е постъпило уведомление на 13 август 2020 г. (съображение 1), като се има предвид, че по-късно, на 6 април 2022 г., въпросното уведомление е оттеглено и че помощта за оздравяване не е приведена в действие (съображение 12). Макар че помощта за оздравяване сама по себе си не е предоставена в полза на SATA, Комисията отбелязва, че в отговор на уведомлението на Португалия за помощта за оздравяване, с решението за откриване на процедурата е одобрена помощ за осигуряване на ликвидност в полза на SATA съгласно точка 103 от Насоките за О и П, за да се гарантира непрекъснатост на УОИИ при услугите за въздушен транспорт и управление на летищата, предоставяни от SATA по време на официалната процедура по разследване на помощта за оздравяване. Впоследствие тази помощ е увеличена на 255,5 милиона евро и срокът за предоставянето ѝ е удължен, както е одобрено в решението за продължаване на процедурата (съображение 7) и в решението на Комисията от 5 ноември 2021 г. (съображение 11). Въпреки че първоначално помощта е предоставена под формата на гаранции по заеми, в последното решение Комисията одобри замяна от страна на Португалия на публичните гаранции с преки заеми от акционери в полза на SATA, по-специално по отношение на сума в размер на 82,5 милиона евро, която АРА не може да прехвърли към бюджета за 2022 г. Независимо от това съвместимостта на тази помощ вече е оценена в решенията, посочени в съображенията 2, 7 и 11 в съответствие с точка 103 от Насоките за О и П и е независима от съвместимостта на помощта за оздравяване като такава. Следователно помощта за оздравяване сама по себе си не е била приведена в действие и в резултат на оттеглянето на уведомлението относно въпросната помощ Комисията вече не трябва да разглежда съвместимостта на тази помощ за оздравяване.

<sup>(125)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображения 52, 55, 58—59, 91 и 112.

### 5.1. Наличие на държавна помощ

- (137) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „[о]свен когато е предвидено друго в Договорите, всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.
- (138) Поради това определянето на дадена мярка като държавна помощ по смисъла на тази разпоредба изисква да бъдат изпълнени следните кумулативни условия: i) мярката да може да бъде приписана на държавата и да бъде финансирана с държавни ресурси; ii) мярката да предоставя предимство на своя получател; iii) предимството да бъде изборително; и iv) мярката да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията и да засяга търговията между държавите членки. Поради това е целесъобразно отделно да се провери дали мерките се квалифицират като държавна помощ.

#### 5.1.1. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (139) Мерките включват административни актове и публични решения.
- (140) Помощта за реструктуриране се финансира посредством публични ресурси, отпуснати от бюджета на регион Азорски острови. По-специално, като единствен акционер на SATA, регион Азорски острови ще предостави за сметка на ресурсите в собствения си бюджет: i) необходимите вливания на капитал в размер на 144,5 милиона евро с цел да се увеличи изчерпвания собствен капитал на SATA; ii) средствата за финансиране на поемането на дълг в размер на 173,75 милиона евро, които също ще бъдат преобразувани в капитал; и iii) гаранцията до 2028 г. в размер на 135 милиона евро по заеми от банки и/или други финансови предприятия. По отношение на предишните увеличения на капитала, както е посочено от Комисията в съображение 39 от решението за откриване на процедурата, регион Азорски острови е записал тези увеличения (понастоящем възстановени с лихвите) като е използвал ресурси от собствения си бюджет и въз основа на решения, взети от Съвета на правителството на региона (съображения 102—103).
- (141) Съгласно член 170, параграф 1 от ДФЕС ресурсите на местните органи, като например даден регион, са държавни ресурси и приетите от тези органи решения се приписват на държавата. Следователно горепосочените мерки са относими към държавата и са финансирани с държавни ресурси.
- (142) Поради това Комисията стига до заключението, че горепосочените мерки включват държавни ресурси и решенията за тяхното предоставяне са относими към държавата.

#### 5.1.2. Предимство

- (143) Предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС е всяка икономическа полза, която предприятието не би могло да получи при нормални пазарни условия, т.е. при липса на държавна намеса <sup>(126)</sup>.
- (144) Що се отнася до помощта за реструктуриране в полза на SATA, както заемите от акционерите и поемането на дълга, който трябва да бъде преобразуван в собствен капитал, така и гаранцията по заемите, предоставена от регион Азорски острови, предоставят икономическо предимство на бенефициера, като се има предвид, че в конкретната ситуация и при настоящите обстоятелства SATA не може да получи капитал или да привлече дългово финансиране при пазарни условия без публична гаранция (както е признато от Португалия, съображение 67). Всъщност без намесата на държавата SATA със сигурност ще преустанови дейността си в краткосрочен план, тъй като няма частен инвеститор, който да е готов да влее капитал, нито има финансова институция, която да е готова да предложи ново финансиране. Помощта за реструктуриране не е необходима за запазване или увеличаване на стойността на дяловото участие на ARA. Напротив, с финансирането, изглежда, не би могла да се осигури възвръщаемост за акционерите, съизмерима с поетия риск. Португалия не твърди, че такава възвръщаемост ще бъде действително постигната. Всъщност наличните сведения показват, че макар и финансирането да е в състояние да осигури достатъчна възвръщаемост и възнаграждение на държавата в края на периода на действие на плана за реструктуриране (таблица 1.A и съображение 206 и следващите), загубите през първите четири години от периода на реструктуриране са много по-големи от положителната печалба в края на периода на реструктурирането. Следователно по време на петгодишния период на реструктуриране очакваните натрупани приходи се запазват доста под алтернативния разход за собствения капитал (16 % съгласно съображение 206).

<sup>(126)</sup> Решение на Съда от 11 юли 1996 г., *SFEI и други*, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, т. 60; Решение на Съда от 29 април 1999 г., *Испания/Колтисия*, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, т. 41.

- (145) По отношение на предишните увеличения на капитала Комисията подкрепя позицията, изразена в решението за откриване на процедурата <sup>(127)</sup>. Португалия обяснява, че тези мерки са взети отчасти, за да се гарантира спазването на разпоредбата на националното законодателство, съгласно която акционерите трябва да обмислят вливане на капитал в случай на загуба на внесен акционерен капитал в резултат на натрупани загуби (съображение 102), но това не обяснява защо регионът е избрал да предостави допълнителен капитал на SATA, вместо например да го обяви за ликвидация или в несъстоятелност. Португалия не претендира, че тези мерки са били подкрепени с каквито и да е прогнози, които биха убедили акционер в условията на пазарна икономика да увеличи инвестициите си в дружество с оглед постигане на отговаряща на изисквания на пазара възвръщаемост на инвестицията. В рамките на производството Португалия или страните не са изложили и твърдения или доказателства, които да показват, че рекапитализацията на SATA от 2017 г. се е основавала на оперативен и финансов икономически план или е подкрепяла такъв план, насочен към подобряване на ефективността на дейността и в крайна сметка рентабилността на дяловото участие на региона в SATA. Обратно, Португалия твърди, че тези увеличения на капитала се равняват на компенсацията за дефицити от оперативна дейност, произтичащи от дейността по ЗОУ и на фактически УОИИ относно полетите на SATA до Северна Америка (съображения 102—108). Поради това Комисията твърди, че с привеждането в действие на тези мерки регионът не е действал в качеството си на акционер (или инвеститор), а в качеството на публичен орган.
- (146) Във всеки случай Комисията отбелязва, че Португалия не е посочила, че гореспоменатите решения са взети въз основа на икономически оценки, съпоставими с оценките, които при сходни обстоятелства разумен оператор в условията на пазарна икономика с характеристики, сходни с тези на португалските органи, би извършил за да определи рентабилността или икономическите предимства на мерките, преди да вземе решение относно предполагаемата инвестиция.
- (147) Следователно Комисията стига до заключение, че мерките предоставят в полза на SATA финансиране, което бенефициерът не може и не би могъл да получи на пазара, като по този начин предоставят икономическо предимство на SATA по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

#### 5.1.3. Избирателност

- (148) От мерките се ползва единствено SATA, тъй като се упражнява свобода на преценка за предоставянето на *ad hoc* сума, определена въз основа на конкретните нужди на бенефициера (съображения 43—51). Както се посочва от Съда <sup>(128)</sup>, когато става въпрос за индивидуална помощ, идентифицирането на икономическото предимство позволява по принцип да се предположи нейната избирателност. Това е така, независимо дали на съответните пазари има оператори, които се намират в сравнимо фактическо или правно положение.
- (149) Въпреки че Португалия е предоставила или все още може да предостави държавна помощ на други авиокомпании, конкуриращи се със SATA, във всички случаи вливането на капитал и гаранциите по заемите не са част от по-широка мярка за обща икономическа политика за предоставяне на същия вид *ad hoc* помощ на предприятия, които се намират в сравнимо правно и фактическо положение с оглед на целта на мерките и осъществяват дейност в сектора на въздухоплаването или други икономически сектори, а са предоставени само в полза на SATA.
- (150) Следователно Комисията стига до заключението, че мерките са избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

#### 5.1.4. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (151) Когато помощ, предоставена от държава членка, укрепва позицията на едно предприятие по отношение на други предприятия, които са в конкуренция с него в рамките на търговията в Съюза, трябва да се счита, че тази помощ е оказала влияние върху това предприятие. Достатъчно е, че получателят на помощта се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари. В това отношение фактът, че даден икономически сектор е бил либерализиран на равнището на Съюза, е елемент, който може да послужи за определяне на това, че помощта има реално или потенциално въздействие върху конкуренцията и търговията между държавите членки

<sup>(127)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображения 44—48.

<sup>(128)</sup> Решение на Съда от 4 юни 2015 г., *Колтисия/MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, т. 60.

- (152) SATA е регионална авиокомпания, която предоставя услуги за въздушен транспорт по маршрути, осигуряващи свързаност за архипелага на Азорските острови, както и свързаност за островите с континенталната част, Мадейра и редица дестинации в Северна Америка (Бостън, Оукланд, Торонто и Монреал), където е установена местната португалска диаспора. Дори и получателят на правна помощ да не участва пряко в трансгранична търговия в рамките на Съюза, предвид това, че секторът на въздухоплаването е отворен за конкуренция в Съюза и други превозвачи биха могли да обслужват тези маршрути в конкуренция със SATA, мерките, за които е постъпило уведомление, могат да подобрят позицията на бенефициера по отношение на действителни или потенциални конкурентни предприятия, които нямат достъп до подобна държавна помощ от Португалия или които трябва да финансират дейността си при пазарни условия.
- (153) Следователно мерките могат да нарушат или заплашат да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки.

#### 5.2. **Заключения относно наличието на държавна помощ**

- (154) С оглед на гореизложеното Комисията стига до извода, че помощта за реструктуриране и предишните увеличения на капитала в полза на SATA представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

#### 5.3. **Законосъобразност на мерките**

- (155) Комисията счита, че като е подала уведомление и се е въздържала от привеждането в действие на помощта за реструктуриране, преди да е получила одобрение от страна на Комисията, Португалия е изпълнила задълженията си съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.
- (156) Помощта за оздравяване, за която на 13 август 2020 г. е постъпило уведомление, не е приведена в действие преди оттеглянето на въпросното уведомление (съображение 12). За разлика от това предишните увеличения на капитала са предоставени без предварително уведомление и са били възстановени с лихвите едва при започването на официалната процедура по разследване.

#### 5.4. **Съвместимост с вътрешния пазар**

- (157) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес.
- (158) Следователно, за да бъде обявена за съвместима, помощта, от една страна, трябва да цели улесняването на развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони и, от друга страна, тя не трябва да засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес. Съгласно второто условие по-специално Комисията съпоставя положителните ефекти от предложената помощ за развитието на дейностите, които помощта има за цел да подкрепи, с отрицателните ефекти, които помощта може да има върху вътрешния пазар <sup>(129)</sup>.
- (159) Португалия счита, че помощта за реструктуриране може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар в съответствие с Насоките за О и П.
- (160) С оглед на естеството и целите на въпросната държавна помощ и твърденията на португалските органи Комисията ще прецени дали помощта за реструктуриране е в съответствие с приложимите разпоредби, установени в Насоките за О и П. В Насоките за О и П Комисията определя критериите, които разглежда, когато преценява съвместимостта на помощта за реструктуриране на дадено дружество с вътрешния пазар в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС <sup>(130)</sup>.
- (161) При проверката на това дали помощта за реструктуриране засяга по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес, Комисията извършва сравнителен тест в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС и Насоките за О и П. При този тест, при условие че бенефициерът отговаря на условията за получаване на помощ за реструктуриране, Комисията съпоставя положителните ефекти от помощта за развитието на дейностите, които помощта има за цел да подкрепи, с отрицателните ефекти, породени от въздействието на държавната помощ върху конкуренцията и търговията между държавите членки, като оценява по-специално как чрез мярката за помощ се свеждат до минимум нарушаването на конкуренцията и търговията (необходимост от държавна намеса, целесъобразност, пропорционалност, прозрачност на помощта, принцип на „еднократната помощ“ и мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията).

<sup>(129)</sup> Решение на Съда от 22 септември 2020 г., *Австрия/Комисия*, С-594/18 Р, ECLI:EU:C:2020:742, т. 19.

<sup>(130)</sup> Насоки за О и П, точка 38.

- (162) Горезиложеното не засяга обстоятелството, че в приетите от Комисията на това основание решения трябва да се следи за спазване на правото на Съюза <sup>(131)</sup>.
- (163) С оглед на уведомлението и информацията, събрана в хода на официалното разследване на помощта за реструктуриране, не следва, че помощта за реструктуриране или свързаните с нея условия, или икономическите дейности, улеснени от помощта, биха могли да доведат до нарушение на съответна разпоредба от правото на Съюза. По-специално, както е показано от Португалия, 14-те маршрута, осигуряващи свързаност за деветте острова на региона чрез междуостровен въздушен транспорт за архипелага на Азорските острови, са поверени изключително на SATA Air Açores, за да бъдат обслужвани в рамките на ЗОУ в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 (раздел 2.1.1, съображения 18 и 19). По същия начин четирите маршрута между Азорските острови и континенталната част на Португалия и Мадейра, които от 1998 г. насам се считат за маршрути със ЗОУ, са обслужвани от Azores Airlines като отворени ЗОУ след обявления за информация, публикувани в Официален вестник на Европейския съюз от 1998 г. до 2015 г. в съответствие със същите приложими правила на Съюза (съображение 20). Считано от март 2015 г. маршрутите в рамките на ЗОУ са променени поради либерализацията на някои от тях, макар че Azores Airlines отново е било единственият въздушен превозвач, който е проявил интерес да обслужва тези маршрути със ЗОУ, без изключителни права и без компенсация, и който е представил на ANAC планове за операции (съображение 107). Освен това Комисията не е изпратила мотивирано становище на Португалия относно евентуално нарушение на правото на Съюза, което би имало връзка с този случай, нито е получила жалби или информация, които биха могли да подсказват, че държавната помощ, свързаните с нея условия или икономическите дейности, улеснени от помощта, биха могли да противоречат на съответните разпоредби на правото на Съюза, различни от членове 107 и 108 от ДФЕС.
- (164) В съответствие с операциите по ЗОУ и УОИИ Комисията отбелязва също, че изразените съмнения по отношение на това дали те ще бъдат определени, наложени и поверени в съответствие с приложимото право на Съюза за срока на изпълнение на плана за реструктуриране <sup>(132)</sup>, са били разсеяни от предоставената от Португалия информация относно подновяването на петгодишната обществена поръчка за услуги за междуостровните маршрутите, както и относно бъдещото представяне на оферти за маршрутите до континенталната част и Мадейра, което следва да бъде организирано в сроковете на плана за реструктуриране, докато УОИИ са възложени чрез концесия, предоставена на SGA до края на периода за реструктуриране през 2025 г. (съображения 19—23).

#### 5.4.1. Допустимост: предприятие в затруднено положение

- (165) За да бъде допустим за получаване на помощ за реструктуриране, бенефициерът трябва да отговаря на условията за предприятие в затруднено положение по смисъла на раздел 2.2 от Насоките за О и П. По-специално в точка 20 от Насоките за О и П е обяснено, че едно предприятие се намира в затруднено положение, когато без намеса от страна на държавата то почти сигурно ще бъде принудено да прекрати дейността си в краткосрочен или средносрочен план. Такъв е случаят, когато е налице поне едно от обстоятелствата, описани в букви а)—г) от точка 20 от Насоките за О и П.
- (166) Както е описано в съображения 14, 30 и 31 SATA е дружество с ограничена отговорност, което в края на 2020 г. е представило отрицателен общ размер на собствения капитал на стойност 369,3 милиона евро, което показва, че целият му записан акционерен капитал е изчезнал. Последните налични одитни доклади и прогнози [...], така че [...] то продължава да бъде предприятие в затруднено положение, както е посочено в точка 20, буква а) от Насоките за О и П.
- (167) Съгласно точка 21 от Насоките за О и П новосъздадено предприятие, което осъществява дейност по-малко от три години, не е допустимо за помощ за оздравяване. Бенефициерът не е новосъздадено предприятие, тъй като е създаден през 1941 г., т.е. преди повече от три години (съображение 14).
- (168) Съгласно точка 22 от Насоките за О и П предприятие, принадлежащо към по-голяма икономическа група или придобито от нея, обикновено не е допустимо за получаване на помощ за оздравяване. Бенефициерът е изцяло и индивидуално притежаван от ARA и следователно не е част от по-голяма икономическа група (съображение 14).
- (169) Въз основа на горезиложеното Комисията стига до заключението, че SATA е предприятие в затруднено положение и е допустимо за получаване на помощ за реструктуриране.

<sup>(131)</sup> Решение на Съда от 22 септември 2020 г., *Австрия/Комисия*, С-594/18 Р, ECLI:EU:C:2020:742, т. 18—20.

<sup>(132)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 59.

#### 5.4.2. Помощта улеснява развитието на дадена икономическа дейност или географски район

- (170) Съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, за да се счита за съвместима с вътрешния пазар, държавната помощ трябва да улеснява развитието на някои икономически дейности или някои икономически региони.
- (171) В това отношение, за да докаже, че помощта за реструктуриране има за цел да улесни развитието на такива дейности или региони, държавата членка, предоставяща такава помощ, трябва да докаже, че целта на помощта е да се предотвратят обществени трудности или да се преодолее неефективността на пазара. В конкретния контекст на помощта за реструктуриране Комисията отбелязва, че, както е признато в точка 43 от Насоките за О и П, всъщност излизането от пазара е важно за по-широкия процес на повишение на производителността, следователно самото предотвратяване на възможността едно предприятие да напусне пазара не представлява достатъчно основание за държавна помощ. И обратно, помощта за оздравяване и реструктуриране е сред видовете държавна помощ, които нарушават конкуренцията в най-голяма степен, тъй като създава пречки за процеса на излизане от пазара. Въпреки това, в определени ситуации реструктурирането на предприятията в затруднено положение може да допринесе за развитието на икономически дейности или региони, надхвърлящи дейностите, осъществявани от бенефициера. Такъв е случаят, когато при липса на такава помощ неплатежоспособността на бенефициера би довела до ситуации на неефективност на пазара или до обществени трудности, възпрепятстващи развитието на икономическите дейности и/или региони, които биха били засегнати от такива ситуации. Незичерпателен списък на такива ситуации е изложен в точка 44 от Насоките за О и П.
- (172) Такива ситуации възникват, наред с другото, когато с помощта се избягва рискът от прекъсване на предоставянето на УОИИ или на важна услуга, която е трудно да бъде възпроизведена и която конкурентите трудно биха поели, или когато бенефициерът играе важна системна роля в даден регион или сектор, чието напускане би имало потенциални отрицателни последици<sup>(133)</sup>. Като дава възможност на бенефициера да продължи дейността си, помощта предотвратява подобна неефективност на пазара или обществени трудности. В случай на помощ за реструктуриране обаче това е валидно единствено когато помощта дава възможност на бенефициера да се конкурира на пазара със свои собствени сили, което може да бъде гарантирано само ако помощта се основава на изпълнението на план за реструктуриране, с който се възстановява жизнеспособността на бенефициера в дългосрочен план.
- (173) Следователно Комисията първо ще прецени дали помощта има за цел да предотврати ситуация на неефективност на пазара или обществени трудности (раздел 5.4.2.1) и дали е придружена от план за реструктуриране, с който се възстановява жизнеспособността на бенефициера в дългосрочен план (раздел 5.4.2.2).

##### 5.4.2.1. Допринасяне за развитието на икономическата дейност чрез предотвратяване на обществени трудности или неефективност на пазара

- (174) Сред ситуацияите, в които оздравяването или реструктурирането на предприятие в затруднено положение може да допринесе за развитието на икономически дейности или региони, в точка 44, букви б) и в) от Насоките за О и П се посочват случаите, в които помощта има за цел да се предотврати рискът от възпрепятстване на икономическия растеж поради прекъсване на предоставянето на важна услуга вследствие на излизането на бенефициера от пазара (точка 44, буква б) от Насоките за О и П) или поради неплатежоспособност на предприятието с важна системна роля в съответния сектор или регион (точка 44, буква в) от Насоките за О и П), или рискът от прекъсване на предоставянето на УОИИ (точка 44, буква г) от Насоките за О и П).

*С помощта се избягва прекъсване на предоставянето на важна услуга*

- (175) В решението за продължаване на процедурата<sup>(134)</sup> Комисията прие, че помощта за реструктуриране в полза на SATA предотвратява прекъсването на важна услуга, която трудно може да бъде възпроизведена и която конкурентите трудно биха поели (в съответствие с точка 44, буква б) от Насоките за О и П).
- (176) Освен това Комисията отбеляза, че мерките за ликвидност и реструктуриране целят предотвратяването на ситуация, в която SATA прекратява дейност поради затрудненията, с които се е сблъсквало през последните години и които са били силно утежнени от пандемията от COVID-19, и че въз основа на наличната информация никой друг превозвач не е проявил търговски интерес към алтернативни или допълващи маршрути, така че помощта е от съществено значение за предотвратяване на сериозен и непосредствен риск от прекъсване на предоставяните от SATA услуги<sup>(135)</sup>. Тъй като една авиокомпания трябва да притежава достатъчна ликвидност, за да запази лиценза си на въздушен превозвач, с оглед на наличните сведения и на неотдаващите и очакваните оперативни загуби за всяка от авиокомпаниите на SATA (таблица 1.A) е очевидно, че без помощта за реструктуриране SATA не би било в

<sup>(133)</sup> Точка 44, букви б), в) и г) от Насоките за О и П.

<sup>(134)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 57—58, които се отнасят до оценката, изложена в съображения 69—71 от решението за откриване на процедурата.

<sup>(135)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображение 58.



състояние да изпълнява задълженията си за плащане и отговорностите си и следователно би трябвало да подаде молба за откриване на производство по несъстоятелност и да прекрати дейността си (съображение 64). Тъй като бенефициерът предоставя въздухоплателни услуги за превоз на пътници и товари и управлява малки летища (съображения 17—23), без намесата на държавата е налице сериозен риск от прекъсване на предоставянето на важни услуги, без които ще бъдат ограничени свързаността и териториалното единство между архипелага на Азорските острови и Съюза. Тази свързаност е дори по-важна с оглед на това, че регион Азорски острови е сред най-отдалечените региони на Съюза и като такъв е засегнат от трайни недостатъци, в това число гореспоменатото разстояние от европейския континент, както е признато в член 349 от ДФЕС, което се отразява отрицателно на неговото икономическо и социално развитие.

- (177) Предварителните констатации на Комисията в решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата са оспорени от Ryanair. Освен това Ryanair твърди, че породения от пандемията от COVID-19 свръхкапацитет дава възможност на по-ефективните конкуренти да навлязат на пазара и да възпроизведат ролята на SATA Air Açores и Azores Airlines. По-специално Ryanair твърди, че би могло да поеме за брoени дни всички маршрути на SATA Air Açores и Azores Airlines до континенталната част.
- (178) Комисията счита, че твърденията на Ryanair са неоснователни с оглед на становищата на трети страни и на предоставената от Португалия информация и поетите от нея ангажименти. Противно на твърденията в становищата на Ryanair, няма сведения — нито като подкрепяща информация, нито в резултат на проучване на пазара — за потенциално заместване на SATA в ролята му в архипелага на Азорските острови от продължаващия свръхкапацитет, породен от пандемията от COVID-19. По-специално, когато SATA е намалило полетите си, Ryanair не е увеличило своите връзки с Азорските острови, нито е участвало в откритата на 4 юни 2021 г. процедура за възлагане на обществена поръчка за маршрутите, обхванати от ЗОУ. В по-общ план Ryanair поддържа ограничена редовност на своите маршрути след либерализацията през 2015 г. на връзките между Сао Мигел и Терсейра до Лисабон и Порто и не е увеличило тази честота, след като честотата на полетите на SATA е намаляла (съображение 124).
- (179) Въз основа на информацията, с която разполага, Комисията също така отбелязва, че макар разглеждани самостоятелно и/или сезонно, някои от маршрутите на SATA да могат да бъдат привлекателни за конкуренти, няма индикации, че някой конкурент би могъл да поеме всички маршрути на SATA, включително ЗОУ/УОИИ и товарните дейности, които са от особено значение не само за сектора на рибарството, но също така и за доставката на пощенски пратки и медицински материали до архипелага на Азорските острови, поради което представляват много важна услуга за местната общност (съображения 17—28). В този смисъл, противно на заявената възможност за заместване на SATA, никой от преките конкуренти, включително Ryanair, не е проявил през последните години интерес към развитието на пряка свързаност с архипелага на Азорските острови и никой от тях не би предоставял услуги за товарни въздушни превози (съображения 25 и 124). По-специално с оглед на резултатите от последната процедура за възлагане на обществена поръчка за възлагането на маршрути със ЗОУ с цел осигуряване на свързаност с архипелага на Азорските острови, при която SATA отново е бил единствения превозвач, който е представил оферта (съображения 19 и 122), би било не само трудно, но и невъзможно да се очаква някой конкурент да замести изцяло SATA в краткосрочен план.
- (180) Както твърди Португалия, SATA предоставя единствени по рода си връзки, като предлага редовни графици за пътуване в рамките на архипелага на Азорските острови и от тези острови до континенталната част на Португалия и до основните местопребивавания на португалската диаспора (съображения 17—26). Мрежата от връзки е от особено значение, предвид това, че жителите на Азорските острови не могат да разчитат на алтернативни видове транспорт, както за междуостровната мобилност, така и за пътуване извън архипелага (съображение 29). В допълнение към тази важна услуга за въздушен транспорт и освен маршрутите, обхванати от ЗОУ, SATA значително и решително подкрепя един от най-важните елементи на растежа на икономиката на Азорските острови, а именно туризма. По-специално, без подкрепата на операциите на SATA за превоз на туристи до Азорските острови, важен сегмент от местните предприятия, а именно хотели, ресторанти, организатори на социални и културни прояви, магазини за търговия на дребно и други дейности, свързани с туризма, биха изпитвали допълнителни затруднения да преодолееят пандемия от COVID-19 (раздел 3.2.2).
- (181) Трети страни подчертават, че зависят от услугите на SATA по отношение на голяма част от стопанските си дейности, които биха претърпели значителни загуби на оборот без операциите на SATA. Португалия изтъква също така, че по-голямата част от местните стопански дейности, които вече са силно засегнати от пандемията от COVID-19, не биха могли да преживеят тази криза без туризма. В този смисъл голямата част от третите страни, които са изпратили мнения, по-специално бизнес партньори, като туристически агенции, туроператори, асоциации на хотели, агенции за продажба на билети и доставчици, в допълнение към органите, представляващи диаспората и деловите среди на Северна Америка, на практика потвърдиха констатациите на Комисията (съображения 68 и 175) по отношение на единствената по рода си роля на SATA за развитието на икономиката на Азорските острови и, както е показано от Португалия, малката вероятност други въздушни превозвачи на дълги разстояния или нискотарифни въздушни превозвачи да възпроизведат неговото присъствие и дейности в рамките на Азорските острови в краткосрочен до средносрочен план (съображения 122—124).

- (182) Следователно Комисията счита, че обявяването в несъстоятелност на бенефициера би довело до риск от прекъсване на важна услуга за транспорт, осигуряваща регионална и, в по-малка степен, международна свързаност и мрежа, осигуряващи свързаност в рамките на най-отдалечения регион Азорски острови и с континенталната част и Мадейра, както и с говорещата португалски общност в чужбина, която трудно може да бъде възпроизведена от други доставчици, както е посочено в точка 44, буква б) от Насоките за О и П.

*С помощта се оказва подкрепа на предприятието със системна роля в региона*

- (183) Както е обяснено в решението за продължаване на процедурата <sup>(136)</sup>, планът за реструктуриране има за цел също така да се предотврати рискът от излизането от пазара на предприятието, което извършва важна услуга със системна роля в региона по смисъла на точка 44, буква в) от Насоките за О и П.
- (184) По-специално Комисията отбелязва, че SATA играе ключова роля в икономиката на Азорските острови, не само по отношение на свързаността и туризма, но и по отношение на равнището на заетост (съображения 14—27). В тази връзка излизането на SATA от пазара вероятно би довело до тежки обществени трудности: i) пряко — като един от основните работодатели на тази най-отдалечена територия на Съюза, с 1 150 работни места, които ще бъдат загубени на местно равнище; ii) косвено — като важна подкрепа за регионалната икономика и следователно за местните работодатели, чрез неговите въздухоплавателни услуги за превоз на пътници и товари. По-специално SATA превозва почти половината от пътниците от външни дестинации до Азорските острови и 100 % от пътниците в рамките на архипелага на Азорските острови, като по този начин подпомага значително местния туристически сектор, който представлява около 13 % от БВП на АРА (съображения 21, 26 и 65).
- (185) Неплатежоспособността на SATA би довела до отрицателни странични ефекти върху нейните клиенти и преки и непреки доставчици, като се отчита, че 100 % от товарните въздушни превози в рамките на деветте острова от архипелага се управляват от SATA Air Açores и, чрез Azores Airlines, над [60-70] % от товарните въздушни превози (включително на риба, пощенски пратки и медицински материали от и до Азорските острови (съображение 25). Предвид тази централна роля за териториалното развитие на Азорските острови излизането на SATA от пазара би довело до сериозни социални и икономически трудности за този най-отдалечен регион, който вече е изправен пред сериозни предизвикателства поради географското разстояние и социално-икономическите несъответствия с континенталната част на Португалия и останалата част от Съюза (съображения 65—67).
- (186) Безпрецедентното въздействие на пандемията от COVID-19 допълнително влоши тези социално-икономически условия, като се отчита и отрицателното въздействие върху туризма, който представлява, както е посочено, един от най-важните източници на доходи за автономен регион Азорски острови, като неговият дял в БВП на Азорските острови през 2019 г. е бил около 13 %. Следователно, както е посочено от Португалия, неплатежоспособността на SATA би възпрепятствала значително икономическото възстановяване на тази вече необлагодетелствана област (съображение 65).
- (187) Освен това, както е посочено в становищата на много трети страни, SATA извършва съществена дейност по укрепване на териториалното и социалното сближаване на Азорските острови, наред с другото, като осигурява постоянна връзка между разпръснатите девет острова на архипелага и като увеличава достъпа на хора и активи от Азорските острови до континенталната част на Португалия и Съюза, както и до САЩ и Канада, където пребивава голяма част от диаспората на Азорските острови (съображения 93—101). В този смисъл неплатежоспособността на SATA би имала отрицателни последици и за общността на португалската диаспора, която ще може да достига до този най-отдалечен регион на Съюза едва след дълго и непряко пътуване предвид липсата на алтернативни въздушни превозвачи.
- (188) Поради това Комисията счита, че както в качеството си на работодател, така и като централен елемент в икономическата верига за много други предприятия в Азорските острови, а също и като средство за осигуряване на териториалното и социалното сближаване на този регион, бенефициерът може да се счита за предприятие с важна системна роля в региона в съответствие с точка 44, буква в) от Насоките за О и П.

<sup>(136)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображение 60, което се отнася до оценката, изложена в съображения 75—76 от решението за откриване на процедурата.

*Риск от прекъсване на УОИИ*

- (189) Както е обяснено в решението за продължаване на процедурата, излизането на SATA от пазара би създадо риск от прекъсване на УОИИ, предоставяни за автономен регион Азорски острови и Португалия, за което се отнася точка 44, буква г) от Насоките за О и П. В тази връзка в решението за откриване на процедурата Комисията също така призна, че изпълняваните от SATA Air Açores и Azores Airlines полети, обхванати от ЗОУ, представляват УОИИ, предоставяни за региона и Португалия <sup>(137)</sup>. Това е важна и преобладаваща част от дейностите на SATA. Следователно е установено, че потенциалната неплатежеспособност на SATA би довела до прекъсване на предоставянето на УОИИ за региона и Португалия.
- (190) По отношение на твърдението на Ryanair относно възможността за заместване на SATA, дори в кратки срокове, предварителните констатации на Комисията в решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата относно значението на SATA за осигуряването на териториално единство на най-отдалечения регион Азорски острови в рамките на Съюза се подкрепят в значителна степен от 17 от 19-те трети страни, които са представили мнения. В тази връзка Комисията отбелязва също, че започналата през 2021 г. процедура за възлагане на обществена поръчка за междуостровните маршрути е дала възможност на Ryanair да замести SATA по маршрути, обхванати от ЗОУ, в случай че е имало интерес да разшири операциите си до тази дейност, като същевременно процедурата за възлагане на обществена поръчка, която ще бъде организирана за връзката между Азорските острови и континенталната част на Португалия и Мадейра, ще предостави още възможности за всички конкуренти на SATA да го заместят по маршрути, обхванати от ЗОУ, до/от Азорските острови. На последно място, поетите от Португалия ангажменти да продаде Azores Airlines (съображения 62—63), предоставят на Ryanair, както и на други конкуренти, възможността да поемат всички търговски маршрути на SATA и по този начин да заместят изцяло или частично SATA при извършването и на тази дейност.
- (191) Освен това някои летища играят важна роля по отношение на регионалната свързаност на изолирани, отдалечени или периферни региони, по-специално, в най-отдалечените региони на Съюза, така че управлението на такова летище може да се счита за УОИИ, ако част от района, който ще се обслужва потенциално от летището, би бил изолиран без това летище от останалата част на Съюза до степен, която ще навреди на неговото социално и икономическо развитие. Следователно с оглед на предоставената от Португалия информация Комисията потвърждава заключението по решението за откриване на процедурата <sup>(138)</sup>, че обслужваните от SGA летища предоставят за региона УОИИ, без която ще бъдат ограничени свързаността и териториалното единство на Португалия и Съюза.
- (192) Следователно от събраната в хода на разследването информация следва, че в краткосрочен план, в резултат на създадената от пандемията от COVID-19 несигурна ситуация и перспектива, помощта за реструктуриране е също от съществено значение за предотвратяване на сериозен и непосредствен риск от прекъсване на предоставянето от SATA на ЗОУ и УОИИ, както е посочено в точка 44, буква г) от Насоките за О и П.
- (193) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че помощта допринася за развитието на икономическата дейност по предоставяне на услуги за въздушен транспорт, осигуряващи свързаността за ARA, тъй като позволява да се поддържат важни услуги, включително ЗОУ/УОИИ, които не биха могли да бъдат възпроизведени изцяло или в подобна степен и без обществени трудности от конкуренти в краткосрочен до средносрочен план, което би имало потенциални отрицателни последици за икономиката на региона в по-широк план предвид трайните последици от кризата, причинена от пандемията от COVID-19 (точка 44, букви б), в) и г) от Насоките за О и П).

**5.4.2.2. План за реструктуриране и възвръщане на жизнеспособността в дългосрочен план**

- (194) Освен това съгласно точка 46 от Насоките за О и П предоставянето на помощ за реструктуриране трябва да бъде обусловено от изпълнението на план за реструктуриране, с който ще се възстанови жизнеспособността на бенефициера. Отстраняването на причините, довели до затрудненията на бенефициера, чрез улесняване на възвръщането на жизнеспособността му в дългосрочен план е необходимо условие, за да може помощта за реструктуриране да послужи за развитието на икономическите дейности и региони, в които бенефициерът осъществява дейност. С помощта за реструктуриране се подпомага мащабен план за реструктуриране, обхващащ целия периметър от дейности на SATA.

<sup>(137)</sup> Решение за продължаване на процедурата, съображения 57—59, които се отнасят до оценката, изложена в съображения 71—74 от решението за откриване на процедурата.

<sup>(138)</sup> Решение за откриване на процедурата, съображение 73.

- (195) Помощта за реструктуриране следва да се предоставя само в подкрепа на осъществим, последователен и мащабен план за реструктуриране, чиито мерки трябва да са предназначени за възстановяването на дългосрочната жизнеспособност в разумен срок, като се изключва всякаква допълнителна помощ, която не е обхваната от плана за реструктуриране на SATA. В плана за реструктуриране трябва да бъдат установени причините за затрудненията на бенефициера, както и неговите собствени слабости, и да се очертае начинът, по който предложените мерки за реструктуриране ще решат проблемите на бенефициера <sup>(139)</sup>.
- (196) Резултатите от реструктурирането трябва да бъдат доказани при различни сценарии, по-специално чрез определяне на параметрите на производителността и основните предвидими рискови фактори. Възвръщането на жизнеспособността на бенефициера трябва да доведе до подходяща възвръщаемост на инвестирания капитал след покриване на разходите, без да зависи от оптимистични допускания за фактори като колебания на цените или на търсенето. Жизнеспособност в дългосрочен план се постига, когато предприятието е в състояние да осигури подходяща планирана възвръщаемост на капитала, след като е покрило всичките си разходи, включително амортизацията и финансовите разходи, и е в състояние да се конкурира на пазара със свои собствени сили <sup>(140)</sup>.

#### Оценка на допусканията в основата на финансовите прогнози

- (197) Комисията отбелязва, че прогнозите на бенефициера за възстановяването на пътникопотока се основават на надеждни източници от отрасъла (съображение 43) и че възстановяването на резултатите на SATA airlines до равнищата от 2019 г. се подкрепя от последното развитие. Комисията извърши кръстосана проверка на допусканията, залегнали в плана за реструктуриране. В тази връзка, съгласно последната прогноза на IATA от март 2022 г. <sup>(141)</sup> по отношение на общия брой на пътуващите, секторът на въздухоплаването ще се възстанови до равнищата от 2019 г. между 2023 г. и 2024 г., с подобрения на основните северноатлантически и вътрешноевропейски пазари (което е и по-оптимистично в сравнение с прогнозата на IATA от ноември 2021 г.). Въз основа на предоставените от Португалия данни, [...] <sup>(142)</sup>. Това се подкрепя от убедителното приключване на 2021 г. с приходи до [...] % и EBITDA до [...] % (все още не са подложени на одит) спрямо плана за реструктуриране, като се има предвид, че 2022 г. беше белязана от силен старт, като се очакваше пътническите резервации през първата половина да достигнат [...] % ръст в сравнение със същия период на 2019 г. Комисията също така отбелязва, че въз основа на прогнозата на IATA може да се очаква още по-бързо възстановяване за вътрешните полети (очаква се равнищата от 2019 г. да бъдат достигнати до 2023 г.) и туристическите полети и следователно Комисията счита, че прогнозираният от SATA ръст на приходите е правдоподобен. В прогнозите за приходите на бенефициера обосновано се посочват подобреното използване на капацитета на флота и оптимизацията на полетите в съответствие със средните стойности за отрасъла, както и маржът за напредъка при връзките с Азорските острови, в сравнение с други острови в Съюза (съображения 65 и 66). Що се отнася до прогнозите за разходите, възстановяването на рентабилността на бенефициера зависи от обновяването на флота за съкращаване на оперативните разходи, включително гориво, съкращаване на разходите за труд, както и предоговарянето на договорите за доставки, както е посочено в съображения 44—46. Тези мерки също така предполагат подходящо възнаграждение за ЗОУ (чиято компенсация вече не се изчислява въз основа на оперативните разходи, както беше преди реструктурирането) или, в алтернативния случай, оттегляне от изпълнявани в момента ЗОУ при осигуряването на свързаност между Азорските острови и континенталната част на Португалия и/или Мадейра.
- (198) Що се отнася до прогнозите за разходите за труд, Комисията отбелязва, че бенефициерът вече е подписал споразумения с всички обслужващи служителите му синдикати (съображения 47—50). В тези споразумения се предвижда [...]. Освен това бенефициерът вече е получил намаление за [...] служители [...] (съображение 49, буква б, параграф 3). Като цяло, с оглед на това, че бенефициерът вече е постигнал договореност в преговорите по повечето от допусканията, залегнали в прогнозите за разходите за труд, Комисията намира тези прогнози за достоверни <sup>(143)</sup>.
- (199) Комисията счита, че следните елементи също допринасят за достоверността на финансовите прогнози: i) бенефициерът вече е определил и започнал да прилага множество мерки, насочени към съкращаване на разходите, различни от разходите за труд и гориво (съображения 45 и 46); ii) планът за реструктуриране е съсредоточен върху въздухоплавателната дейност и предвижда продажбата на мажоритарния дял на Azores Airlines (съображение 51), което допринася за затрудненията на бенефициера (раздел 2.2) и на дейността по наземно обслужване (съображение 54); и iii) алтернативната възможност за чувствителност, включена в неблагоприятния сценарий, и позоваването на възможното алтернативно използване на въздухоплавателни средства, в случай че Azores Airlines няма да извършва ЗОУ в бъдеще (съображения 58—60), също е достоверна, тъй като тя е подкрепена с искания за оферти за чартърни полети и валидни алтернативни употреби на въздухоплавателните средства и ресурсите, които сега участват в експлоатацията на маршрутите, обхванати от ЗОУ.

<sup>(139)</sup> Точки 45, 47 и 48 от Насоките за О и П.

<sup>(140)</sup> Точки 50—52 от Насоките за О и П.

<sup>(141)</sup> Вж. съобщение за медиите на IATA от 1 март 2022 г. на адрес <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>.

<sup>(142)</sup> Писмено изявление на Португалия от 18 февруари 2022 г., стр. 1.

<sup>(143)</sup> Писмено изявление на Португалия от април 2021 г., *Обобщение на потенциалните икономии в плана за реструктуриране на SATA*.

- (200) За да оцени финансовите прогнози, Комисията сравни очаквания марж на ЕБИТ на бенефициера (т.е. ЕБИТ, разделена на приходите) през 2025 г. с този на извадката от авиолинии, за които по време на официалното разследване бяха предоставени <sup>(144)</sup> прогнози на борсовите анализатори. Средният марж на ЕБИТ в по-широкообхватна извадка е 8—12 %, докато този на бенефициера се очаква да бъде [...] %—[...] % за дейността на SATA airline и [...] % в случай на управлението на летището на SGA, включително очаквания паричен поток от компенсации. Освен това с оглед на факта, че дейността на бенефициера включва предимно предоставяне на ЗОУ и УОИИ, докато целите за разходите и приходите на бенефициера са достатъчно близки до тези на други авиокомпании, Комисията намира предположенията, залегнали в основата на плана за реструктуриране, за надеждни.

*Оценка на възвръщането на жизнеспособността на бенефициера*

- (201) Комисията не изрази съмнения по отношение на възвръщането на жизнеспособността на бенефициера и в решението за продължаване на процедурата. Комисията все пак ще направи оценка, с оглед на предоставените от Португалия актуализирани данни, дали в края на периода на реструктуриране през 2025 г. бенефициерът очаква да генерира достатъчна норма на възвръщаемост от дейността си и да бъде в състояние да се конкурира със свои собствени сили.

*Жизнеспособност на контролираните от SATA субекти след реструктурирането*

- (202) След планираната продажба до 2026 г. на новата стопанска единица за наземно обслужване и на 51 % от контролния дял от Azores Airlines субектите, които ще останат под контрола на SATA, ще бъдат само SATA Air Açores и SGA, като и двете дружества изпълняват ЗОУ и УОИИ. Поради това Комисията счита, че този аспект следва да се вземе предвид при оценката на възвръщането на жизнеспособността и следователно тя следва да се ограничи до прогнозите, засягащи тези два субекта.
- (203) SATA Air Açores ще извършва дейност съгласно възложения му от регион Азорски острови петгодишен договор за ЗОУ и ще получи за своите услуги договорната компенсация за ЗОУ. В същия дух SGA ще продължи да предоставя услуги за УОИИ на пет малки летища, експлоатирани от SGA. С други думи, оставащият периметър на стопанска дейност под контрола на SATA ще бъде ограничен до изпълняването на ЗОУ като изключителен доставчик на услуги по междустранните маршрути и управлението на свързаната с УОИИ дейност на местните летища. За онагледяване е уместно е да се направи справка с насоките, заложи в Рамката за държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга („Рамка за УОИИ“) <sup>(145)</sup>, във връзка с оценката на това дали SATA Air Açores и SGA ще бъдат в състояние да осигурят подходяща възвръщаемост на капитала, след като покрият всичките си разходи. В точка 36 от Рамката за УОИИ се посочва, че норма на възвръщаемост на капитала, която не надвишава съответния суапов лихвен процент, съответстващ на продължителността на възлагането плюс премия от 100 базисни пункта, се счита за разумна във всеки случай.
- (204) Съгласно съответните актове за възлагане продължителността на възлагането на ЗОУ на SATA Air Açores е пет години (вж. съображение 19), а за услугите за УОИИ за петте летища се подновява на всеки пет години (вж. съображение 22), като валутата по договорите е евро. Поради това Комисията счита, че съответният суапов процент за сравнение е шестмесечният суап EURIBOR (Европейски междубанков лихвен процент) за петгодишен падеж, който е равен на 0,527 % <sup>(146)</sup>. Следователно референтният процент за сравнение би бил 1,527 %. Считано от 2023 г. и до края на периода на реструктуриране, ЕБИТ в размер на [...] милиона евро на намаления периметър на дружеството (таблица 1.А) би предоставила [...], което се приема за минимален долен праг за доставчик на УОИИ/ЗОУ. Освен това комбинираният марж на ЕБИТ за SATA Air Açores и SGA в края на периода на реструктуриране ще бъде [...] %, което е също в съответствие с референтния показател за маржа на сектора през 2018/2019 г. от 8—12 % <sup>(147)</sup>. Въз основа на това очакваната възвръщаемост в края на периода на реструктуриране изглежда подходяща.

<sup>(144)</sup> Извадката включва: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, Easyjet, Wizz Air и Brussels Airlines (вж. съображение 55).

<sup>(145)</sup> Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (2011 г.) (ОВ С 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

<sup>(146)</sup> <https://www.chathamfinancial.com/technology/european-market-rates>

<sup>(147)</sup> Референтен показател, използван от SATA за сравнение на Azores Airlines с референтния показател за сектора (вж. приложение 1, финансово-икономически план на SATA за периода 2021—2025 г., скала 69).

*Жизнеспособност на целия периметър на групата SATA след продажбата*

- (205) В края на периода на реструктуриране Комисията ще оцени и цялостната възвръщаемост за групата SATA, т.е. ще вземе предвид и останалите 49 % дялови участия в Azores Airlines. По отношение на цялостната способност на бенефициера да генерира достатъчна възвръщаемост от своите операции през 2025 г., обичайният подход е да се сравни ROCE през 2025 г. с WACC. Ако първият показател е по-голям от втория, операциите на дружеството са в състояние да генерират достатъчна печалба, за да покрият разходите за капитал, което е показател за жизнеспособността на това дружество.
- (206) Според Португалия ROCE на бенефициера, чието изчисление зависи от финансовите прогнози, които Комисията оцени като надеждни в съображения 197—200, се очаква да бъде [...] % през 2025 г. (таблица 1.А) Очакваната стойност на ROCE от [...] % за SATA е по-висока от WACC в размер на [...] % (съображение 55). Компонентите на WACC са надлежно обосновани въз основа на пазарни данни и финансова информация за аналогични на бенефициера конкуренти, извлечени от Orbis и Bloomberg <sup>(148)</sup>. Поради това Комисията счита, че бенефициерът ще бъде в състояние да възстанови жизнеспособността си през 2025 г., [...].
- (207) Освен това очакваната ROCE през 2025 г. за бенефициера, включително дейността на летището, е [...] от медианната ROCE за 2019 г. (11,8 %) на изброените в съображение 56 авиокомпани. Това е допълнителен признак за възвръщането на жизнеспособността на бенефициера, тъй като през 2019 г. тези авиокомпани са били в състояние да се конкурират на пазара със собствени сили.
- (208) Що се отнася до способността на бенефициера да се конкурира със свои собствени сили в края на периода на реструктуриране, групата SATA ще има много малък размер и ограничен обхват на операции, състоящи се от изпълнение на ЗОУ и предоставяне на действителни УОИИ с договори, възложени от автономен регион Азорски острови, което ограничава търговските рискове. Такива ЗОУ осигуряват стабилност на операциите и планът за реструктуриране не предвижда диверсификация към нови по-рискови дейности, така че кредитоспособността на SATA обикновено би позволявала достъп до пазари за частно финансиране без никаква помощ от автономен регион Азорски острови след реструктурирането.
- (209) В допълнение към базовия сценарий Португалия представи неблагоприятен сценарий за периода на изпълнение на плана за реструктуриране до края на 2025 г. (съображение 60). С оглед на положителното развитие на основните показатели, регистрирано през първите три тримесечия на 2021 г. (съображение 52), неблагоприятният сценарий е консервативен. При сценария с 15 % по-ниски приходи и без задължения за ЗОУ бенефициерът би генерирал положителна ЕБИТ от [...] (таблица 3). Способността на бенефициера да получи достъп до капиталовите пазари и да се конкурира със собствени сили през 2025 г. би била почти равностойна на тази при основния сценарий, тъй като позицията на собствения капитал ще се подобрява непрекъснато и ще стане положителна, считано от 2026 г. ([...] милиона евро), докато Azores Airlines в никакъв случай няма да понесе некомпенсирани разходи за ЗОУ. Макар че неблагоприятният сценарий показва отрицателно въздействие върху рентабилността и кредитоспособността на бенефициера, той не застрашава възвръщането на жизнеспособността на SATA до 2025 г.
- (210) Поради изложените по-горе причини Комисията счита, че изпълнението на плана за реструктуриране следва да позволи на бенефициера да бъде в състояние да се конкурира със свои собствени сили без допълнителна помощ за оздравяване или реструктуриране след края на периода на реструктуриране в края на 2025 г.

*Заклучение относно развитието на икономическите дейности и региони*

- (211) В заключение Комисията счита, че планът за реструктуриране на бенефициера е реалистичен, последователен и надежден. Като такъв той е подходящ за възстановяване на дългосрочната жизнеспособност на бенефициера, без да се разчита на допълнителна държавна помощ. Следователно помощта за реструктуриране отговаря на изискванията, предвидени в точка 44, букви б), в) и г) и точка 46 от Насоките за О и П, тъй като допринася за развитието на икономическата дейност по предоставяне на услуги за въздушен транспорт, осигуряващи свързаност за автономен регион Азорски острови, в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.

<sup>(148)</sup> WACC се изчислява като среднопореглената стойност на цената на собствения капитал на бенефициера (16 %) и цената на дълга след данъчно облагане (9,1 %), като тежестите са равни на целевото съотношение задължения/запълнения + собствен капитал на бенефициера (473,8 %), в съответствие със стандартната методология. Безрисковият лихвен процент се състои от средната доходност до падежа на облигациите на Азорските острови за 2030 г. (Bloomberg), „Equity Market Risk Premium – Research Summary – 2020 – KPMG“ (Премия за риск на капиталовия пазар — Резюме на проучването — 2020 г. — KPMG), премия за малка капитализация и предположение за ИМАР премия за най-отдалечените региони. Спред на корпоративния дълг ТАР 4 3/8 за 2023 г., целеви D/E от Bloomberg (избрани аналогични предприятия).

5.4.3. Положителните ефекти от помощта за развитието на икономическите дейности надвишават отрицателните ефекти по отношение на нарушаването на конкуренцията и неблагоприятното въздействие върху търговията

- (212) За да се прецени дали помощта не засяга неправомерно конкуренцията и условията на търговия, е необходимо да се проучат необходимостта, стимулиращият ефект, целесъобразността и пропорционалността на помощта, както и да се осигури прозрачност. Необходимо е също така да се проучи въздействието на помощта върху конкуренцията и търговията и да се съпоставят положителните ефекти на помощта за развитието на икономическите дейности и региони, които помощта има за цел да подкрепи, както е посочено в раздел 5.4.2, с отрицателните ѝ ефекти върху вътрешния пазар.

#### 5.4.3.1. Необходимост и стимулиращ ефект

- (213) Съгласно точка 53 от Насоките за О и П държавите членки, които възнамеряват да предоставят помощ за реструктуриране, трябва да предоставят сравнение с надежден алтернативен сценарий, който не включва държавна помощ, като покажат, че развитието на икономическите дейности или региони, за които е предназначена помощта, посочена в раздел 3.1.1 от Насоките за О и П, няма да бъде постигнато или ще бъде постигнато в по-малка степен. Освен това държавите членки трябва да докажат, че при липса на помощ предприятието бенефициер би било реструктурирано, продадено или ликвидирано по начин, който не би постигнал развитието на съответните икономически дейности или региони (точка 59 от Насоките за О и П).

- (214) Целта на помощта за реструктуриране е да се предотврати прекратяването на дейността на SATA и по този начин да се предотврати ситуация на неефективност на пазара и обществени трудности, които биха възпрепятствали развитието на услугите за въздушен транспорт, свързващи автономен регион Азорски острови с континенталната част. Тази цел се постига чрез изпълнението на плана за реструктуриране, частично финансиран от помощта за реструктуриране. Планът за реструктуриране показва, че в краткосрочен план, без помощ за осигуряване на ликвидност, SATA не би било в състояние да продължи да предоставя основни услуги за въздушен транспорт, да спазва финансовите си задължения или да има достъп до финансовите пазари (съображения 64 и 176). В дългосрочен план, предвид отрицателния собствен капитал [в размер на 319,5 милиона евро през 2021 г.], който ще се запази за продължителен период от време, [...]. Поради това помощта за реструктуриране е необходима за успешното приключване на плана за реструктуриране, чието изпълнение на свой ред има за цел да улесни развитието на услугите за въздушен транспорт, осигуряващи свързаност на автономен регион Азорски острови.

- (215) Въз основа на гореизложената оценка относно необходимостта от намесата на държавата Комисията също така стига до заключение, че помощта има стимулиращ ефект, тъй като без помощта за реструктуриране SATA почти сигурно би изпаднало в неплатежоспособност, лишавайки местната общност от основен инструмент за икономическо и социално развитие, така че изискванията, посочени в точка 38, буква г) и точка 59 от Насоките за О и П, са изпълнени.

#### 5.4.3.2. Целесъобразност

- (216) Съгласно точка 38, буква в) и точка 54 от Насоките за О и П помощта за реструктуриране няма да се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако същата цел може да бъде постигната с мерки, които нарушават конкуренцията в по-малка степен. Както е посочено в точка 58 от Насоките за О и П, избраните инструменти за помощ трябва да са подходящи за разрешаване на проблема с платежоспособността или ликвидността.

- (217) SATA е изправено пред проблеми с платежоспособността и ликвидността, които трябва да се разрешат по подходящ начин с помощта за реструктуриране. Чрез смесването на свеж капитал и гарантиран дълг, предоставен като помощ за реструктуриране, се преодолява успоредно с това и ситуация на изключително влошаване на собствения капитал на SATA, който е с голям отрицателен размер, като същевременно се обслужва съществуващият дълг и се посрещат нуждите от паричен поток за извършване на обичайната дейност.

- (218) В тази връзка Комисията счита, че помощта за реструктуриране за SATA в размер на 453,25 милиона евро е подходяща по отношение на формата, поради две основни причини: i) като се има предвид, че SATA е предприятие в затруднено положение с отрицателен собствен капитал през 2020 г. и 2021 г. (съображение 31), без помощта за реструктуриране бенефициерът не би могъл да натрупа достатъчно собствен капитал, за да компенсира минали загуби и няма да може да привлече значителни дългосрочни инвестиции на капиталовите пазари, и ii) прогнозите за ликвидността показват, че при липса на помощ за реструктуриране бенефициерът ще има отрицателна позиция на ликвидност до 2023 г., която би се влошила без вливане на капитал, преобразуването на дълг в собствен капитал или публични гаранции за размера на ликвидността, до който SATA няма достъп при пазарни условия. Поради тези две причини Комисията стига до заключението, че формата на помощта за реструктуриране, предоставена предимно чрез мерки за капиталово финансиране, е най-подходяща за решаване на проблемите с платежоспособността и ликвидността на SATA.

- (219) Следователно Комисията стига до заключението, че тъй като разрешава по подходящ начин на проблемите с платежоспособността и ликвидността на SATA, помощта за реструктуриране е подходяща.

#### 5.4.3.3. Пропорционалност, собствен принос и споделяне на тежестта

- (220) В Насоките за О и П се предвижда, че помощта не трябва да надвишава необходимия минимум за постигането на целта <sup>(149)</sup>. Размерът и интензитетът на помощта за реструктуриране трябва да бъдат сведени до строгия минимум, необходим за осъществяването на реструктурирането, в зависимост от наличните финансови ресурси на бенефициера, неговите акционери или икономическата група, към която принадлежи <sup>(150)</sup>. По-специално трябва да се гарантират достатъчно равнище на принос към разходите за реструктурирането и, когато държавна помощ се предоставя под форма, която укрепва позицията на собствения капитал на бенефициера, споделянето на тежестта. В оценката на тези изисквания се взема предвид и помощта за оздравяване, предоставена преди това.

#### Собствен принос

- (221) Собственият принос на бенефициера към плана за реструктуриране трябва да бъде действителен и наличен и обикновено трябва да бъде съпоставим с предоставената помощ по отношение на въздействието върху платежоспособността или позицията на ликвидност на бенефициера. В съответствие с точка 63 от Насоките за О и П Комисията трябва да прецени дали различните източници на собствен принос са действителни и не съдържат помощ. В съответствие с точка 64 от Насоките за О и П Комисията обикновено счита собствения принос за подходящ, ако неговият размер е поне 50 % от разходите за реструктуриране, освен при изключителни обстоятелства или големи трудности, в които Комисията може да приеме по-малък принос, при условие че размерът на този принос остава значителен. Освен това, когато поради специфичните обстоятелства в подпомаганите региони го налагат, например когато даден бенефициер среща особени трудности в набирането на ново финансиране на пазара в резултат на своето местонахождение в подпомаган регион, Комисията може да приеме принос, който е по-нисък от 50 % от разходите за реструктуриране за целите на точка 64 от Насоките за О и П <sup>(151)</sup>.
- (222) Комисията трябва да провери дали различните източници на финансиране на плана, описани в съображения 49—50, не съдържат помощ и са действителни, т.е. дали са достатъчно сигурни, че да се реализират в хода на изпълнението на плана за реструктуриране, като се изключват очакваните бъдещи печалби. Приносът на държавата, като например в настоящия случай приносът от страна на ARA в качеството му на единствен акционер в SATA, не е лишен от елементи на помощ и не може да бъде взет предвид при оценката.
- (223) От представените от Португалия собствени източници на финансиране (съображения 49 и 50) единствените суми, които изглеждат са достатъчно действителни и налични, са приносът в размер на приблизително [...] милиона евро, свързан с:
- мерките за рационализиране на разходите за труд ([...] милиона евро) (съображение 49, буква б, точка 3);
  - икономиите, генерирани чрез повишаване на оперативната ефективност (съображение 49, буква а), в размер на [...] милиона евро, и приноса на други трети страни в размер на [...] милиона евро в допълнение към реструктурирането на флота в размер на [...] милиона евро (съображение 49, буква б), точки 1) и 2), за обща сума от [...] милиона евро;
  - договарянето на намалени такси за кредиторите в размер на [...] милиона евро (съображение 50, точка 3);
  - продажбата на активи ([...]) и други икономии в общ размер на [...] милиона евро (съображение 49, буква б), точка 4);
  - приноса от собствени приходи за амортизация на [...] ([...] милиона евро) и за разходите за реструктуриране ([...] милиона евро) (съображение 50, точки 1) и 2), и
  - непубличното гарантирано финансиране в размер на [...] милиона евро от търговска банка ([...]) (съображение 50, точка 4).
- (224) Първо, от предложените от Португалия мерки за рационализиране на труда в размер на [...] милиона евро (съображение 49, буква б), точка 3), само изплащането на обезщетения за реструктуриране на работната сила (второ тире) в размер на [...] милиона евро може да се счита за действително и налично, тъй като SATA вече е изплатило сумата и тя се отнася до разходите за реструктуриране, направени като предварително условие за намаляване на броя на служителите, предвидено в плана за реструктуриране. Тези разходи са непосредствени, като се има предвид, че SATA вече е прекратило трудовите договори и е намалило персонала в рамките на предприятието от 2021 г. насам реструктуриране и може да се счита, че източникът им на финансиране не съдържа помощ, тъй като SATA е

<sup>(149)</sup> Точка 38, буква д) от Насоките за О и П.

<sup>(150)</sup> Точка 61 от Насоките за О и П.

<sup>(151)</sup> Точка 98 от Насоките за О и П.



платило за тях с оперативен паричен поток и те не са финансирани с държавна помощ, нито от собствен капитал, нито от гарантирани от държавата заеми. Следователно изплащането на обезщетения може да се счита за част от собствения принос на бенефициера към разходите за реструктуриране и да се разглежда като действително по смисъла на точка 63 от Насоките за О и П. И обратно, в съответствие с установената практика на Комисията, заплатите на служителите [...] през 2021 г. и 2022 г. ([...] милиона евро) и предоговорените трудови договори със синдикатите за подобряване на производителността на екипажите ([...] милиона евро) не могат да бъдат приети като собствен принос на бенефициера. Икономии от разходите за заплати включват намаляване на характерни, чисто вътрешни разходи на предприятието, които са необходими с оглед на неговото реструктуриране <sup>(152)</sup>.

(225) Второ, в тази връзка, приносът на трети страни или мерките за ефективност на разходите може да представляват действителни и налични източници на собствен принос, при условие че е налице постоянно съкращаване на разходите, поети или направени възможни от външни доставчици или клиенти на бенефициера, и че са резултат от обвързващи споразумения, че са ефективни и не са обратими <sup>(153)</sup>. Комисията вече е отчела, че намаляването на договорните задължения, предвидено в предоговорените споразумения с доставчици и лизингодатели, представлява действителни източници на собствен принос: в сравнение с условията на първоначалните споразумения, те освобождават средства, които са на разположение за финансиране на разходите за реструктуриране, които в противен случай би трябвало да бъдат изразходвани за изплащане на свързаните с реструктурирането задължения <sup>(154)</sup>. Същото важи и за доставчиците и купувачите, които поемат твърд ангажимент или променят условията на договорите си, като освобождават средства от бенефициера <sup>(155)</sup>.

(226) Съкращаването на разходите на SATA, произтичащи от увеличенията на оперативната ефективност и от преговорите с доставчиците (съображение 49, буква а) и съображение 49, буква б), точка 2), на обща стойност [...] милиона евро, както и мерките за реструктуриране на флота (около [...] милиона евро, вж. съображение 49, буква б, точка 1), могат да се считат за реални източници на собствен принос, тъй като тези икономии са резултат от обвързващи споразумения, които вече са в сила и следователно са достатъчно сигурни, за да се считат за действителни <sup>(156)</sup>. Всъщност такива мерки имат същия финансов ефект като отписване на дълг в производство по несъстоятелност, с изключение на това, че ефектът е разпределен през годините и не е еднократен. Следователно тези суми ([...] милиона евро) могат да бъдат добавени към договореното от SATA намаление на дълга в размер на [...] [...] милиона евро (съображение 50, параграф 3), така че общата сума на приноса на трети страни, който може да се счита за действителен и наличен, е равна на около [...] милиона евро. Тази сума също може да се счита, че не съдържа помощ, тъй като финансовата тежест на разходите за реструктуриране на SATA е споделена между съответстващите мерки и доставчиците и лизингодателите, които в противен случай биха имали право на по-големи задължения при положителни резултати от стопанската дейност на SATA. По същия начин, в случая с отписването на дълга, което включва както публични, така и частни оператори, няма признаци това отписване да води до държавна помощ.

(227) Трето, постъпленията [...] от активи и дейности, свързани с туроператорите на SATA в Северна Америка и други икономии в размер на [...] милиона евро (съображение 49, буква б, точка 4) могат да се считат за действителен и наличен принос към разходите за реструктуриране на бенефициера. Тези приходи вече са генерирани (с изключение на приходите от ликвидацията на Azores Vacations America, които вече са количествено определени и ще бъдат прехвърлени към SATA при приключването на ликвидацията на това дружество). По същия начин увеличените приходи от операции в сравнение с първоначалните прогнози в плана за реструктуриране са позволили на SATA да покрие разходите за амортизация на натрупани в миналото задължения ([...] милиона евро, съображение 50, параграф 1) и други разходи за реструктуриране ([...] милиона евро, съображение 50, параграф 2). Този собствен принос може да се счита и за действителен и наличен, предвид че тези суми вече са изплатени от бенефициера.

<sup>(152)</sup> Решение на Комисията от 9 ноември 2011 г. по дело SA 31250 (N/2011) — Реструктуриране на БДЖ — България (ОВ С 10, 12.1.2012 г., стр. 9), съображение 79: „[...] Намаляването на разходите за персонал, както и бъдещите икономии от разходи за социални осигуровки изглежда са необходими мерки за реструктуриране, а не собствен принос [...]“.

<sup>(153)</sup> Решение на Комисията от 30 април 2021 г. по дело SA.58101 (2020/C) и SA.62043 (2021/N) — Португалия — Помощ за оздравяване и реструктуриране на групата SATA (ОВ С 223, 11.6.2021 г., стр. 37), съображение 72; Решение на Комисията от 26 юли 2021 г. по дело SA.63203 (2021/N) — Германия — Помощ за реструктуриране за Condor (все още не е публикувано), съображение 132, буква в); Решение на Комисията от 12 май 2016 г. по дело SA.40419 (2015/NN) — Помощ за реструктуриране за Polzela (ОВ С 258, 15.7.2016 г., стр. 3), съображение 119.

<sup>(154)</sup> Решение на Комисията от 8 юни 2015 г. относно държавна помощ SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N), която Словения възнамерява да приведе в действие в полза на групата Cimos (SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)) (ОВ L 59, 4.3.2016 г., стр. 168), съображение 80.

<sup>(155)</sup> Решение на Комисията от 20 август 2018 г. по дело SA.51408 (2018/N) — Помощ за Terramass B.V. (ОВ С 406, 19.11.2018 г., стр. 10), съображения 22 и 71.

<sup>(156)</sup> Вж. писмено изявление от Португалия от 2 декември 2021 г.

- (228) И накрая, новото финансиране от частна финансова институция ([...]) в размер на [...] милиона евро (съображение 50, параграф 4), което не е гарантирано от региона, може да се счита за действително и налично, като се има предвид, че вече е договорено с финансовата институция и може да бъде осъществено през 2022 г. Освен това, тъй като SATA има възможност да избира между [...] алтернативни подходящи заемодатели, възможността за финансиране от частни инвеститори също показва способността му да възстанови пълния си достъп до капиталовите пазари и представлява сигнал за доверие в пазара при възвръщане на неговата жизнеспособност.
- (229) Противно на мнението на португалските органи, приходите от продажбата на мажоритарния дял (51 %) на Azores Airlines и цялата дейност по наземно обслужване (съображение 51), дори и вече да е планирана да се извърши до края на плана за реструктуриране, не могат да се приемат за действителни и налични. По-специално, съответните суми (около [...] милиона евро) се състоят от очаквани финансови ресурси, свързани с продажбата на активи, които все още не са извършени, и въпреки че португалските органи са заявили своя твърд ангажимент за продажбата, процесът на приватизация все още не е започнал и няма установени или дори потенциални купувачи за придобиването.
- (230) Следователно Комисията оценява общия собствен принос, който може да се счита за действителен и наличен, на най-много [...] милиона евро, представляващи приблизително 30 % от допустимите разходи за реструктуриране на SATA, които, за разлика от изчисленото от Португалия (съображение 47), възлизат на [...] милиона евро, тъй като в допълнение към посочения максимален размер на собствения принос включват и помощта за реструктуриране в размер на 453,25 милиона евро и са финансирани с нея. Останалите разходи, като оборотния капитал, ще трябва да бъдат покрити от обичайните оперативни приходи на SATA или чрез подобрени условията за плащане, които все още не са определени. Прогнозното съотношение от 30 % собствен принос и 70 % помощ за реструктуриране е явно консервативно, тъй като при липсата на какъвто и да е ангажимент от един или няколко установени купувачи, не се взема предвид, като достатъчно действителен принос, какъвто и да е приход от бъдещи продажби, с които Португалия се ангажира преди плана за реструктуриране. При този подход се пренебрегва бъдещата стойност на акциите на Azores Airlines и на дейността по наземно обслужване. Очакваните в края на плана за реструктуриране положителни оперативни резултати за тези две дейности дават възможност на ARA да се възстанови и да намали размера на помощта с няколко десетки милиона евро. Във всеки случай цялостният собствен принос към разходите за реструктуриране на бенефициера, дори и да е под обичайно изисквания минимум от 50 %, може да бъде приет в съответствие с точки 64 и 98 от Насоките за О и П.
- (231) По-специално, при настоящите обстоятелства след избухването на пандемията от COVID-19, Комисията счита, че в зависимост от конкретния случай може да е оправдано собственият принос да остане под прага от 50 % от разходите за реструктуриране, стига размерът на този принос да остава значителен, както се изисква в точка 64 от Насоките за О и П. Като пример за равнището, което Комисията би сметнала за подходящо в настоящия случай, в своята практика тя е преценила, че собствен принос в размер на 24—35 % от разходите за реструктуриране може да бъде значителен и следователно помощ за реструктуриране в размер на 65—76 % от разходите за реструктуриране може да бъде пропорционална <sup>(157)</sup>.
- (232) В случая със SATA Комисията счита, че Португалия е доказала наличието на изключителни обстоятелства, свързани по-специално с факта, че пандемията от COVID-19 и предприетите за ограничаването ѝ мерки са създали изключителни обстоятелства за тази малка регионална авиокомпания, в контекста на сериозни затруднения в икономиката по смисъла на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, с непосредствено въздействие върху секторите на въздухоплаването и туризма и способността му да набира финансиране на пазара (съображения 34—37), независимо че Комисията отбелязва факта, че въпреки тези неблагоприятни обстоятелства SATA все пак е успяло да набере известна сума ново финансиране на пазара, както е посочено в съображение 228. По-специално, като се отчитат по-ниските равнища на дейност, свързани с рязкото намаляване на търсенето на пътувания до Азорските острови от март 2020 г. нататък, SATA е особено засегнато от пандемията от COVID-19, освен от преките загуби поради забраните за пътуване и приетите от публичните органи в Съюза ограничения, тъй като то обслужва главно
- 
- <sup>(157)</sup> В Решението от 26 януари 2022 г., SA.59974 (2021/C) — Румъния — Реструктуриране на CE Oltenia (все още непубликувано), съображения 214—219, Комисията счете за приемливо равнище на собствения принос от 32 % от разходите за реструктуриране. По същия начин в Решението от 21 декември 2021 г., SA.60165 — Португалия — Помощ за реструктуриране на TAP SGPS (все още непубликувано), съображение 263, Комисията прие собствен принос, равен на 35 % от разходите за реструктуриране. Съгласно Насоките за О и П от 1999 г., в които се изисква собственият принос да бъде значителен, без да се уточнява минимален праг на прилагане, който в Насоките за О и П от 2004 г. е определен на 50 %, в Решението от 24 април 2007 г. относно мярката за помощ, приложена от Белгия в полза на InterFerryBoats (C 46/05 (ex NN 9/04 и ex N 55/05), (OB L 225, 27.8.2009 г., стр. 1), съображения 348—350, Комисията е приела и собствен принос от 24 %.

обхванати от ЗОУ и УОИИ маршрути на Азорските острови, поради което има много ограничена способност да диверсифицира услугите си, включвайки други дейности или дестинации. По отношение на собствения принос наличието на ново финансиране при пазарни условия, което представлява почти една трета от източниците на финансиране, предложени от Португалия, също е в съответствие с точка 14, буква а) от временната рамка, където Комисията с оглед на създадената от COVID-19 уникална ситуация пояснява, че в определени случаи може да е оправдано собственият принос по смисъла на точки 62—64 от Насоките за О и П да остане под 50 %.

- (233) Освен това Комисията обръща особено внимание на i) уникалната функция и позиция на бенефициера в най-отдалечен регион на Съюза, който също така е подпомаган регион (точка 98 от Насоките за О и П), както и на ii) първостепенната роля на SATA за осигуряване на териториално единство — чрез ЗОУ и УОИИ — между Азорските острови, както и между тези острови и континенталната част на Португалия и Мадейра. Що се отнася до първия аспект, Комисията счита, че предоставената от Португалия информация показва трудностите за SATA при набирането на ново финансиране на пазара поради местоположението си в подпомаган регион, намиращ се в най-отдалечен регион на Съюза, и че тези трудности не се изчерпват със затруднения достъп на SATA до финансиране само поради финансовото му състояние (съображение 67). По отношение на втората точка Комисията също така отбелязва, че бенефициерът служи като доставчик на ЗОУ/УОИИ за отделните и специфични социално-икономически нужди на подпомаган региона в най-отдалечен регион, както е посочено в член 349 от ДФЕС. По-голямата част от третите страни подкрепиха това становище в своите изявления относно решението за откриване на процедурата и решението за продължаване на процедурата, като подчертаха уникалната роля на SATA, която е единственият въздушен превозвач, осигуряващ свързаност между отделните Азорски острови, както и товарни въздушни превози до Азорските острови, и осигуряващ полети от този най-отдалечен регион на Съюза до Северна Америка (съображения 93—101). И накрая, Комисията взема предвид ограничения размер и дейност на SATA, което в момента разполага само със 13 самолета (намалени от 15), а след продажбата на контролния пакет акции на Azores Airlines в края на периода на реструктуриране ще разполага само с шест самолета. Поради това Комисията прилага по отношение на разглеждания случай предвиденото в точка 98 от Насоките за О и П изключение и приема оценените в съображения 223—230 собствен принос, който във всеки случай все пак е значителен.

#### *Споделяне на тежестта*

- (234) Съгласно точки 65—67 от Насоките за О и П държавна помощ се предоставя под форма, която укрепва позицията на собствения капитал на бенефициера, това може да осигури на акционерите или подчинените кредитори защита срещу последствията от техния избор да инвестират в бенефициера, като по този начин се поражда морален риск и се уронва пазарната дисциплина. Помощта за реструктуриране не стимулира моралния риск или поемането на прекомерен риск в полза на акционерите или кредиторите. Същност ARA, който понастоящем предоставя помощта, упражнява надзор и взема като единствен акционер всички стратегически и търговски решения на SATA, докато дейността на дружеството не е финансирана с подчинен дълг или хибридно (поемашо загуби) финансиране, което вероятно ще бъде частично отписано в съответствие с изискванията за споделяне на тежестта в Насоките за О и П.
- (235) Тъй като SATA е изцяло собственост на ARA, при настоящите обстоятелства подобряването на капиталовата позиция на бенефициера и всички предвидени потенциални ползи от успешното реструктуриране, подкрепено с помощта, предоставена от ARA, включително приходите от продажби от предвидените продажби на активи, ще бъдат изцяло в полза на предоставящия помощта субект в качеството му на единствен акционер. Следователно споделянето на тежестта от съществуващите акционери може да се счита за неуместно в настоящия случай. SATA и ARA отдавна водят преговори с банки и други финансови институции относно неизплатените суми по дълга на SATA. Кредиторите с привилегировани вземания вече са се съгласили да намалят спреда и да удължат падежа, както и да намалят лихвите и комисионите (съображение 50), като по този начин намалят бъдещите парични потоци на SATA — дружество, което е изцяло публична собственост и чиито финансови затруднения могат да бъдат приписани само на единствения му акционер — ARA. Освен това, както е обяснено от Португалия (съображения 111—112), ARA е кредитополучател на световните финансови пазари, както и гарант по отношение на финансовия дълг на SATA, така че отписването на дълга може да има отрицателен ефект върху доверието в пазара по отношение на самия ARA с потенциални странични ефекти върху други дружества от регионалния публичен сектор.
- (236) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че помощта за реструктуриране отговаря на условията на Насоките за О и П по отношение на пропорционалността, собствения принос и споделянето на тежестта.

## 5.4.3.4. Принцип на еднократната помощ

- (237) За да се гарантира, че отрицателните ефекти от помощта са ограничени, за да се избегнат неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията и за да се гарантира, че общият баланс е положителен <sup>(158)</sup>, помощта трябва да се предоставя на предприятията в затруднено положение в съответствие с принципа на еднократната помощ. С оглед на този принцип е необходимо тази помощ да бъде ограничена за период от десет години.
- (238) Комисията разрешава помощ за реструктуриране само за една операция по реструктуриране и при условие, ако това е целесъобразно, че са изтекли повече от десет години от предходното предоставяне на помощ за реструктуриране или от приключването на периода за реструктуриране или ако прилагането на плана за реструктуриране е било спряно <sup>(159)</sup>. Ако такава помощ е била отпусната, Комисията допуска изключения от това правило, а именно когато помощта за реструктуриране следва тази за оздравяване като част от единна операция по реструктуриране или при изключителни и непредвидими обстоятелства, за които бенефициерът не е отговорен <sup>(160)</sup>.
- (239) С помощта за реструктуриране за SATA се подкрепя само една операция по реструктуриране, която вече е предприета от края на 2020 г. и ще продължи до края на 2025 г. Комисията отбелязва, че в рамките на тази операция Португалия е подала уведомление за помощта за оздравяване, а Комисията е одобрила предоставянето на помощ за осигуряване на ликвидност на SATA съгласно точка 103 от Насоките за О и П. Комисията одобри предоставянето на тази помощ както при откриването на официалното разследване на помощта за оздравяване, така и при продължаването на разследването на помощта за реструктуриране, за да се запазят основните дейности на SATA, свързани с предоставянето на УОИИ в областта на въздушния транспорт в автономен регион Азорски острови, и с управлението и извършването на УОИИ на летищата в този регион. Следователно предоставянето на тази помощ не е имало като последица възпрепятстването на SATA да получи въпросната помощ за реструктуриране.
- (240) Що се отнася до други държавни помощи, отпуснати на SATA в миналото, които потенциално са от значение за прилагането на принципа на еднократната помощ, Комисията отбелязва, че е одобрила помощ за компенсация в размер на 12 милиона евро в полза на SATA съгласно член 107, параграф 2, буква б) от ДФЕС в условията на извънредното избухване на пандемията от COVID-19 <sup>(161)</sup>. Тази помощ обаче не съставлява предишна помощ за оздравяване или реструктуриране: тя компенсира вредите, причинени пряко от избухването на COVID-19 през периода 19 март 2020 г. — 30 юни 2020 г., и покрива разходи, които SATA не би направило в отсъствието на ограниченията на въздушните превози, наложени по причини, свързани с общественото здраве, предизвикани от това извънредно събитие. По-специално, от обхвата на компенсацията са изключени други разходи, направени от SATA през периода 19 март 2020 г. — 30 юни 2020 г. в резултат на ограничения, наложени от правителството, които не представляват забрани за пътуване/ограничения на въздушните превози, както и в резултат на намаленото търсене, произтичащо от сериозните затруднения в португалската икономика през 2020 г. и 2021 г.
- (241) Що се отнася до компенсациите за ЗОУ и УОИИ, от 1996 г. насам SATA Air Açores предоставя услуги по 14-те междуостровни маршрута, посочени в съображение 19, в рамките на ЗОУ, наложени първоначално съгласно Регламент (ЕИО) № 2408/92, а впоследствие — съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008. Тези ЗОУ бяха включени в договори, които предвиждаха компенсация за предоставяната услуга въз основа на предварителен метод за изчисляване на компенсацията, годишна надбавка и механизъм за коригиране на компенсацията, който гарантираше недопускането на свръхкомпенсация. По подобен начин УОИИ, предоставяни от SGA, се определят в концесионен договор, който включва компенсация, определена предварително за периода на това възлагане. Целта и ефектът от отпускането на такава компенсация в полза на SATA са били да се покрият разходите за изпълнение на съответните ЗОУ и УОИИ, а не да се оздравява или реструктурира SATA.
- (242) И накрая, що се отнася до предишните увеличения на капитала на SATA, записани в периода 2017—2020 г. от региона, според Португалия те представляват компенсация за разходите за ЗОУ и УОИИ, направени от SATA, и по-специално са били предоставени за частично покриване на оперативния дефицит на Azores Airlines между 2009 г. и 2019 г. за предоставяне на услуги, свързани със ЗОУ или УОИИ по маршрутите до континенталната част и до Мадейра (съображения 106 и 107), както и по маршрутите от Азорските острови до Северна Америка (съображение 108). Руапаиґ счита, че поради увеличенията на капитала Комисията не следва да разрешава помощ за оздравяване в полза на SATA, тъй като кризата, свързана с COVID-19, не следва да се разглежда като изключение от принципа на еднократната помощ.

<sup>(158)</sup> Точка 38, буква е) от Насоките за О и П.

<sup>(159)</sup> Точки 70 и 71 от Насоките за О и П.

<sup>(160)</sup> Точка 72, букви а) и в) от Насоките за О и П.

<sup>(161)</sup> Решение на Комисията по дело SA.61771 (2021/N) — COVID-19 — SATA — Компенсация на шети в резултат на извънредни събития (ОВ С 285, 16.7.2021 г., стр. 7).

- (243) Комисията припомня, че по отношение на маршрутите в рамките на Съюза всяка компенсация, поискана за минал период, не би била в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008. Всъщност маршрутите са били предмет на открита процедура за възлагане на ЗОУ. Както беше припомнено от страна на Португалия (съображение 107), Azores Airlines многократно изразява интереса си да обслужва тези маршрути в съответствие с условията на ЗОУ и без компенсация. Следователно всяка компенсация, отпусната на Azores Airlines за предоставянето на услуги по тези маршрути в рамките на отворената процедура за ЗОУ, би нарушила член 17, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 и би съставлявала неправомерна и несъвместима държавна помощ. Това е така независимо от факта, че с осъществяването на тази дейност Azores Airlines е претърпяло загуби, които са могли да бъдат избегнати или намалени, ако беше обслужвало единствено привлекателните от икономическа гледна точка маршрути, разписания и услуги.
- (244) Аналогично всяка предполагаема компенсация на загуби, възникнали при изпълнението на ЗОУ или предоставянето на УОИИ по маршрути от Азорските острови до Северна Америка, също би съставлявала неправомерна и несъвместима държавна помощ. Всъщност Azores Airlines обслужва тези маршрути извън ЕС с търговска цел, без акт за възлагане. Следователно Португалия не може основателно да твърди, че компенсацията за тези маршрути е съвместима с Решение 2012/21/ЕС относно УОИИ, тъй като член 4 от него изисква УОИИ да бъдат възложени на съответното предприятие чрез един или повече актове. В същия дух, при липса на акт за възлагане всяка подобна компенсация не може да се счита за съвместима съгласно Рамката за УОИИ <sup>(162)</sup>.
- (245) От това следва, че увеличенията на капитала, предоставени като компенсация за разходите за ЗОУ или УОИИ, съставляват неправомерна и несъвместима държавна помощ съгласно правилата, предвидени в Регламент (ЕО) № 1008/2008, Решение 2012/21/ЕС относно УОИИ или Рамката за УОИИ.
- (246) След започването на официалното разследване португалските органи поискаха от SATA да възстанови предишните увеличения на капитала на SATA Air Açores, записани от регионалното правителство от 2017 г. насам, с общ размер 72,6 милиона евро, които са били отпуснати и почти изцяло изплатени на дружеството преди започването на процедурата (съображение 71) <sup>(163)</sup>. На 1 юни 2021 г. Португалия представи на Комисията доказателства, показващи прехвърлянето обратно на региона на общия размер на капитала, предоставен на SATA, на три вноски (съображения 9 и 116).
- (247) Вследствие на това възстановяване на средства SATA е пристъпило към намаляване на своя акционерен капитал и е вписало това намаление в португалския търговски регистър. Португалия също така представи доказателства за плащането на лихвен процент за възстановяване в размер на 815 233,24 EUR, който е преведен на региона на 30 ноември 2021 г. Сумата съответства на лихвения процент за възстановяване, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 794/2004, изчислен върху всяко от предишните увеличения на капитала от датата, на която SATA е получило съответното увеличение на капитала, до датата, на която то е било изплатено.
- (248) По отношение на неправомерните и несъвместими държавни помощи съдилищата на Съюза последователно постановяват, че целта на изплащането на такива помощи е да се отстрани нарушаването на конкуренцията, причинено от конкурентното предимство, с което облагодетелстваната от помощта страна се ползва на пазара в сравнение със своите конкуренти, като по този начин се възстанови положението, съществувало преди изплащането на помощта <sup>(164)</sup>. С връщането на такава помощ нейният получател губи подобно конкурентно предимство <sup>(165)</sup>, докато с плащането на лихви върху такава помощ той губи предимството, произтичащо от безплатното предоставяне на помощта, от датата, на която тя е била предоставена на разположение на получателя, до датата, на която тя е била върната <sup>(166)</sup>. Съответно Комисията е убедена, че изплащането с лихва, изчислена в съответствие с член 11 от Регламент (ЕО) № 794/2004, и намаляването на акционерния капитал са премахнали конкурентното предимство на SATA от увеличенията на капитала.

<sup>(162)</sup> Съобщение на Комисията — Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (2011 г.), т. 15—17.

<sup>(163)</sup> Съображение 13 от решението за откриване на процедурата.

<sup>(164)</sup> Решение на Съда от 11 декември 2012 г., *Колисия/Испания („Magefesa II“)*, C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, т. 105; решение на Съда от 17 ноември 2011 г., *Колисия/Италия*, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, т. 61.

<sup>(165)</sup> Решение на Съда от 4 април 1995 г., *Колисия/Италия („ALFA Romeo“)*, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, т. 27.

<sup>(166)</sup> Решение на Първоинстанционния съд от 8 юни 1995 г., *Siemens/Колисия*, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, т. 97—101.

- (249) Независимо от възстановяването на сумата на увеличенията на капитала и премахването на всяко конкурентно предимство, предоставено на SATA, Комисията ще прецени също така дали помощта за реструктуриране в полза на SATA, за която е постъпило уведомление, в светлината на увеличенията на капитала, би нарушила принципа на еднократната помощ, посочен в точки 70 и 71 от Насоките за О и П.
- (250) Представените в производството доказателства позволяват да се направи заключението, че увеличенията на капитала в полза на SATA са били решени от 2017 г. насам от неговия единствен акционер, за да компенсира SATA за предоставяните ЗОУ и УОИИ при условия, в които разходите и оперативните дефицити, направени при изпълняването на ЗОУ поне от 2009 г. насам, не са били законосъобразно компенсирани (съображения 102—108). Въпреки това такава компенсация, която не е предвидена предварително в съответните договори за обществена поръчка или актове за възлагане, и следователно е *ex post facto*, не е разрешена нито съгласно член 17, параграф 8 от Регламент (ЕО) № 1008/2008, нито съгласно Решение 2012/21/ЕС относно УОИИ или Рамката за УОИИ. Комисията отбелязва, че за разлика от SATA Air Açores и SGA, които са имали положителни нетни приходи, Azores Airlines е претърпяло сравнително значителни оперативни загуби и отрицателни нетни приходи (съображение 32). Във всеки случай, що се отнася до предполагаемия размер на компенсациите, Португалия не е доказала, че SATA, поради изпълнението на въпросните ЗОУ, действително е претърпяло разходи и загуби в размер, които би съответствал на размера на предполагаемата компенсация под формата на увеличение на капитала. Освен това, дори ако сумата на последващите компенсации за одитираните операции по ЗОУ/УОИИ (65,5 милиона евро) би могла да се счита за обоснована, допълнителният дефицит, претендиран от SATA (33 милиона евро) за неговите ЗОУ (съображение 102), не би могъл да се счита за надлежно доказан поради липсата на достатъчно доказателства в подкрепа на тази сума (особено като се има предвид, че тя не е потвърдена от публични одити, за разлика от сумата от 65,5 милиона евро, която е била приписана само на операциите, свързани със ЗОУ, на авиокомпанията на SATA). Комисията също така отбелязва, че гореспоменатата сума от 33 милиона евро покрива разходите и на двете авиокомпании, без да се правят разграничения, което не позволява да се установи на коя от тях е правилно да се припише този дефицит. От това следва, че предишните увеличения на капитала не могат да бъдат считани за съвместими с вътрешния пазар като компенсация за оперативните дефицити на SATA, произтичащи от неговите операции, свързани със ЗОУ и УОИИ, тъй като такава компенсация не е била предвидена предварително и във всеки случай Португалия не е успяла да докаже размера на тези оперативни дефицити и да уравни този размер със сумите на предишните увеличения на капитала. На това основание и при липса на алтернативни основания за съвместимост, които Португалия би изтъкнала и установила, Комисията стига до заключението, че предишните увеличения на капитала представляват несъвместима държавна помощ.
- (251) Въпреки това целта и ефектът от увеличението на капитала, както е описано в съображение 102, не са били оздравяването или реструктурирането на SATA. Португалия обяснява, че намесата на ARA, независимо от съвместимостта ѝ с Регламент (ЕО) № 1008/2008, е имала за цел да компенсира SATA за неговите ЗОУ. Всъщност информацията, предоставена от Португалия <sup>(167)</sup>, показва, че увеличението на капитала през 2017 г. (21,5 милиона евро) в крайна сметка е целяло преодоляване на капиталовия недостиг на SATA, за да може то да продължи да извършва полети и да свързва Азорските острови. По подобен начин събраните в производството доказателства показват, че ARA е приел последващите решения за увеличаване на капитала през 2018 г. (27 милиона евро) и 2020 г. (24 милиона евро), за да изпълни задължението на своя (единствен) акционер да разгледа капиталовите загуби на дружеството <sup>(168)</sup>, както и за да позволи на SATA да поддържа „редовно спазването на корпоративната си цел за междуостровен въздушен транспорт по разписание <sup>(169)</sup>“ и да му осигури „финансовите условия, необходими за изпълнението на неговите цели“ <sup>(170)</sup>. Макар че не може да се приеме, че предишните увеличения на капитала представляват съвместима компенсация за ЗОУ и УОИИ, предоставяни от SATA, тяхната цел и ефект са били насочени към преодоляване на оперативните дефицити на SATA, произтичащи от изпълнението на тези ЗОУ и УОИИ, следователно те не са били от същия вид като настоящата помощ за реструктуриране, подкрепяща плана за реструктуриране <sup>(171)</sup>.
- (252) Дори ако увеличенията на капитала представляват помощ за оздравяване или реструктуриране, *quod non*, все още може да се счита, че е налице нарушение на принципа на еднократната помощ, ако се счете, че новата помощ за реструктуриране разкрива, че затрудненията на предприятието периодично се повтарят или че не са били решени по подходящ начин в миналото, както е посочено в точка 70 от Насоките за О и П. Дори при тази хипотеза Комисията не прилага принципа механично, а трябва да вземе предвид обстоятелствата, при които помощта за реструктуриране, за която е постъпило уведомление, е предоставена на SATA като изключение от принципа на еднократната помощ (точка 72, буква в) и бележка под линия 40 от Насоките за О и П). Комисията може да разреши

<sup>(167)</sup> Писмено изявление на Португалия от 19 октомври 2020 г., т. 167 и сл., и Становище на Португалската сметна палата относно отчетите на ARA за 2017 г., <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratic-cra-2017.pdf>.

<sup>(168)</sup> Вж. бележка под линия 109.

<sup>(169)</sup> Резолюция № 85 на Съвета на правителството от 18 юли 2018 г.

<sup>(170)</sup> Резолюция № 66/2020 на Съвета на правителството.

<sup>(171)</sup> Точка 71 и бележка под линия 38 от Насоките за О и П.

предоставяне на допълнителна помощ за реструктуриране съгласно изключението, посочено в точка 72, буква в) от Насоките за О и П, ако се установят тези изключителни и непредвидени обстоятелства, за които SATA не е отговорно, както се припомня в решението за откриване на процедурата и в решението за продължаване на процедурата <sup>(172)</sup>.

- (253) Избухването, разпространението и икономическите последици от пандемията от COVID-19 са изключителни и непредвидени обстоятелства от вида, посочен в точка 72, буква в) от Насоките за О и П: те бяха безпрецедентни (от времето на създаване на Съюза и неговия вътрешен пазар) и също толкова непредвидени и непредвидими няколко месеца преди настъпването им. Те не биха могли да бъдат предвидени от ръководството на необходимостта от спешно оздравяване и последващо реструктуриране, нито пък се дължат на небрежност или грешки в управлението или решенията на групата SATA, в съответствие с критериите, припомнени в бележка под линия 40 от Насоките за О и П. В различни решения Комисията признава изключителното естество и въздействие на COVID-19 в Португалия, и по-специално върху икономиката на Азорските острови, така че да се определи като сериозни затруднения в икономиката съгласно член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС, и това, че въздействието все още се усеща поради нарушаването на веригите за доставки, намаляването на търсенето и последващото му въздействие върху ликвидността на много предприятия <sup>(173)</sup>. Изключителното и непредвидено обстоятелство, което представлява пандемията от COVID-19, и сериозните затруднения в икономиката, в условията на които трябва да бъде изпълнен многостранният и мащабен план на SATA за реструктуриране и повишаване на ефективността на операциите, не могат да се вменят като отговорност на бенефициера.
- (254) Очевидно е, че въздействието на това извънредно обстоятелство значително е влошило дейността на SATA чрез безпрецедентни спадове на търсенето с над 40 % след избухването на COVID-19 до настоящия момент, така че въздействието върху бенефициера е явно и осезаемо. Въпреки този драматичен спад на броя на пътниците, какъвто нито една прогноза или предвиждане на отрасъла (IATA, Eurocontrol и т.н.) не е отчело нито през 2017 г., нито малко преди избухването на пандемията, в съответствие с договорните си задължения с региона бенефициерът не е можел да намали услугите си само въз основа на своите търговски или финансови интереси. SATA продължи да изпълнява своите ЗОУ и да осигурява свързаност при липса на алтернативни транспортни средства през период, в който противоепидемичните мерки и намаляването на търсенето на въздушен транспорт в Португалия или в чужбина, свързани с пандемията от COVID-19, предизвикаха и продължават да предизвикват значителни последици. Поддържането на достатъчна честота на услугите за пътнически превози между островите на автономния регион и от/до други региони (Мадейра и континенталната част на Португалия) играе решаваща роля за осигуряването на постоянна основна свързаност с Азорските острови, като същевременно значително влошава финансовото положение на SATA през последните две години, 2020 г. и 2021 г. (съображения 34—36) <sup>(174)</sup>, като далеч надхвърля преките загуби, произтичащи от забраните за пътуване, наложени от португалските органи за обществено здравеопазване.
- (255) Уместността на изключението по точка 72, буква в) от Насоките за О и П трябва да бъде разгледана и оценена в настоящия икономически контекст на необходимостта от реструктуриране, която пандемията от COVID-19 значително усложнява: в този смисъл изключителните и непредвидени обстоятелства не са отговорност на SATA и на неговия собственик. Изключителното обстоятелство, свързано с пандемията от COVID-19, и нейното въздействие върху търсенето на въздушен транспорт като цяло или по отношение на SATA, не са били предвидени и не би могло да бъдат предвидени по времето, когато е било предоставяно някое от предишните увеличения на капитала, или малко преди избухването на пандемията, което е накарало Португалия да уведоми за необходимостта от спешна

<sup>(172)</sup> Съображения 90 и 91 от решението за откриване на процедурата и 79 и 80 от решението за продължаване на процедурата.

<sup>(173)</sup> Решения на Комисията от 16 април 2021 г. по дело SA.62505 (2021/N) — COVID-19: изменение на мярка SA.56873, схема за преки безвъзмездни средства и схема за гаранция по заеми (ОВ С 177, 7.5.2021 г., стр. 21), от 7 март 2022 г. по дело SA.100205 (2022/N) — Португалия — COVID-19: преки безвъзмездни средства за микро-, малки и средни предприятия в специфични сектори, установени в най-отдалечения регион Азорски острови („APOIAR.PT Açores“), — от ноември 2021 г. до януари 2022 г. (все още непубликувано), от 4 юни 2021 г. по дело SA.63010 (2021/N) — „COVID-19: помощ за сектора за превоз на пътници на автономен регион Азорски острови“ (ОВ С 233, 11.6.2021 г., стр. 33), от 13 септември 2021 г. по дело SA.64599 (2021/N) „COVID-19: помощ за сектора за превоз на пътници на Азорските острови за 2021 г.“ (ОВ С 389, 24.9.2021 г., стр. 16), от 6 април 2022 г. по дело SA.102334 (2022/N) — Португалия — COVID-19: помощ за сектора за превоз на пътници на Азорските острови за 2022 г. (все още непубликувано) (по-специално съображения 4, 36 и 37).

<sup>(174)</sup> Подобен анализ беше извършен от Комисията, *inter alia*, в решението ѝ от 7 август 2020 г. по дело SA.57675 (2020/N) — Германия — COVID-19 — схема за регионален и местен обществен пътнически транспорт (ОВ С 277, 21.8.2020 г.), съображения 18—20, 54—55 и 65—66, в което Комисията установи, че смущенията, причинени от COVID-19, очевидно излизат извън рамките на нормалното функциониране на пазара и са засегнали особено силно доставчиците на обществени услуги в транспортния сектор, тъй като „[т]е не са имали избора да намалят капацитета си и по този начин да намалят постоянните си разходи, както дружествата в други сектори. По този начин [те] е трябвало да продължат да предлагат почти пълен капацитет въпреки все още много малкия брой пътници“ (съображение 66). Вж. също Решение на Комисията от 3 ноември 2020 г. по дело SA.58738 (2020/N) — Нидерландия — COVID-19 — подпомагане на обществения пътнически транспорт на регионално равнище и на дълги разстояния (ОВ С 397, 20.11.2020 г.), съображения 57—62, както и Решение на Комисията от 7 януари 2021 г. по дело SA.59747 (2020/N) — COVID-19: обезщетение за вреди на операторите на железопътни пътнически услуги, които са сключили договори за обществени услуги с нетни разходи (ОВ С 50, 12.2.2021 г.), съображения 58—62 и 67—68.

помощ за оздравяване, а сега и за помощ за реструктуриране, необходима за финансиране на план за реструктуриране, гарантиращ възстановяването на жизнеспособността на бенефициера. Освен това Комисията отбелязва, че SATA е изпълнявало некомпенсирани ЗОУ по отношение на честотите, разписанията, цените и маршрутите, които са се основавали на целите на обществената политика на неговия единствен акционер за свързаност на най-отдалечен регион на Съюза, които вземат превес над финансовия и търговския интерес на бенефициера, при липсата на изразяване на какъвто и да било интерес от страна на конкурентни превозвачи да изпълняват подобни задължения в района (съображение 21) или да обслужват въпросните маршрути (съображение 28). И накрая, Комисията не счита, че с увеличението на капитала е предоставена възможност за рисково търговско поведение от страна на SATA или разширяване на неговите дейности в областта на въздушния транспорт или управлението на летища чрез разкриване на нови маршрути или разширяване на летищните съоръжения в рамките на вътрешния пазар в ущърб на конкуренцията през съответния минал период (2017—2020 г.) или през предвидения сега период на реструктуриране.

- (256) Същевременно пълното възстановяване с лихва на сумата на капитала, предоставен неправомерно от ARA, намалява евентуалния морален риск, посочен в Насоките за О и П в подкрепа на обосновката на принципа на еднократната помощ. Пълното възстановяване означава, че в този или други случаи не се стимулират периодично повтарящите се операции по реструктуриране, подкрепени с предполагаема периодично повтаряща се и неефективна помощ за реструктуриране. Освен това възстановяването намалява нарушаването на конкуренцията, посочено в Насоките за О и П, което вече е ограничено на пазарите, на които SATA и контролираните от него дъщерни предприятия осъществяват и ще продължат да осъществяват дейност в края на плана за реструктуриране, а именно въздушния транспорт в рамките на Азорските острови и малките островни летища.
- (257) Въз основа на това Комисията счита, че SATA не е получило помощ в миналото, която да попада в приложното поле на принципа на еднократната помощ, и дори ако вече възстановените предишни увеличения на капитала са представлявали помощ за оздравяване или реструктуриране в миналото, помощта за реструктуриране отговаря на изключението, посочено в точка 72, буква в) от Насоките за О и П, и съответно не води до неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията на вътрешния пазар.

#### 5.4.3.5. Мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията

- (258) Както е обяснено в точки 87—93 от Насоките за О и П, мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията следва да бъдат определени пропорционално на нарушаващите ефекти на помощта, и по-специално на: i) големината и естеството на помощта и условията и обстоятелствата, при които тя е предоставена; ii) големината и относителната важност на бенефициера за пазара и характеристиките на съответния пазар; и iii) степента, в която остават проблеми с моралния риск след прилагането на мерки за собствен принос и споделяне на тежестта. Мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията не трябва да застрашават перспективите за възстановяване на жизнеспособността, нито да са за сметка на потребителите и конкуренцията <sup>(175)</sup>.
- (259) Структурните мерки могат да включват продажба на активи, намаляване на капацитета или на пазарното присъствие. Те следва да благоприятстват навлизането на пазара на нови конкуренти, както и разрастването на съществуващите малки конкуренти или трансграничната дейност, като се вземат предвид пазарът или пазарите, на които бенефициерът ще има значителна пазарна позиция след реструктурирането, по-специално тези с излишен капацитет. Мерките за поведение следва да гарантират, че помощта финансира единствено възстановяването на жизнеспособността в дългосрочен план.
- (260) Както е посочено в съображение 62 по-горе, Португалия потвърждава, че SATA ще предприеме следните мерки за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, които ще се прилагат до изтичането на плана за реструктуриране, а именно до 31 декември 2025 г.:
- продажбата на мажоритарен и контролен дял от SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., равняващ се на поне 51 % от акционерния капитал на това дружество;
  - отделянето и продажбата на стопанската единица, която понастоящем предоставя наземно обслужване на всички летища и летищни писти в региона;
  - таван за броя на самолетния флот, който не надвишава максимум 14 самолета, а след продажбата на Azores Airlines — шест самолета за оставащия периметър на контролираната дейност на SATA;

<sup>(175)</sup> Точки 87—90 и 92 от Насоките за О и П.



- г) забрана за разгласяване на получената държавна помощ; и
- д) забрана за придобиване.

#### *Структурни мерки*

- (261) Съгласно точка 80 от Насоките за О и П мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията не трябва да водят до влошаване на структурата на пазара. Поради това структурните мерки следва по принцип да бъдат под формата на продажба въз основа на действащи жизнеспособни и самостоятелни предприятия, които, ако бъдат управлявани от подходящ купувач, могат да се конкурират ефективно в дългосрочен план.
- (262) Ето защо Комисията направи оценка на предложените мерки за продажба, за да се увери, че те ще бъдат въз основа на жизнеспособно, самостоятелно предприятие, способно да се конкурира ефективно на съответните пазари в края на периода на реструктуриране и след това (съображение 260).

#### *Продажба на контролния дял в Azores Airlines*

- (263) По отношение на първата структурна мярка, която Португалия се ангажира да въведе (съображение 260, буква а) в комбинация със съображение 260, буква в), Комисията отбелязва от самото начало, че SATA Air Açores е сравнително малка регионална авиокомпания, чиято стопанска дейност основно се върти около предоставянето на маршрути, обхванати от ЗОУ, до и от региона на Азорските острови. Подобно на нея, Azores Airlines също е малка авиокомпания с ограничен брой полети, концентрирани към САЩ и Канада, съчетани с ограничен брой ЗОУ (по четири маршрута при основния базов сценарий или по нито един маршрут при алтернативния сценарий, при който няма да бъдат възложени договори за ЗОУ), както и с ограничен брой чартърни полети и услуги за превоз на товари. Поради това продажбата на Azores Airlines ще представлява важна продажба на активи за SATA.
- (264) Комисията също така отбелязва, че: i) въпреки че Azores Airlines действително е било на загуба в продължение на няколко години, това се е дължало в значителна степен на стария им флот и на липсата на компенсация за услугите, обхванати от ЗОУ, които са били извършвани между континенталната част на страната и дестинациите на Азорските острови; и ii) както се вижда от плана за реструктуриране, по-голямата част от мерките за реструктуриране са приети именно с цел да се постигне дългосрочна рентабилност на Azores Airlines. Както е оценено подробно в раздел 2.3.1, тези мерки са подходящи за справяне с причините за затрудненията и са надеждни и подходящо калибрирани, за да осигурят дългосрочна жизнеспособност.
- (265) Освен това, в съответствие с точка 78 от Насоките за О и П, ARA ще продаде контролния дял в Azores Airlines най-късно до края на 2025 г., когато Azores Airlines ще постигне нормализирана/постоянна EBITDA от приблизително [...] милиона евро, достатъчна, за да се счита дейността за рентабилна. Съгласно плана за реструктуриране се очаква Azores Airlines да [...] , като стане печелившо [...] , като приходите се очаква да достигнат приблизително [...] милиона евро до 2025 г., флотът да бъде от осем самолета ( [...] ) и EBIT да достигне [...] милиона евро до 2025 г., което ще доведе до приблизително [...] % марж на EBIT, съобразен с референтните показатели за сектора (средно между 8 и 12 % за групата за сравнение). В допълнение, [...].
- (266) Комисията счита, че алтернативните решения, представени от Португалия, при които ЗОУ може да не бъдат възложени на Azores Airlines в бъдеще, са надеждни и че евентуална невъзможност за получаване на такива договори след изтичането на настоящите действащи споразумения не би застрашила жизнеспособността на авиокомпанията след нейната продажба на активи.
- (267) Както е описано (съображения 24—26), Azores Airlines вече извършва няколко полета с търговска цел, по-специално до Северна Америка (Бостън, Оукланд, Торонто и Монреал), в допълнение към четирите маршрута, обхванати от ЗОУ, както и чартърни и товарни услуги. Следователно от гледна точка на пазарното присъствие, въпреки че на общия португалски пазар на въздушен транспорт SATA е далеч зад най-големия доставчик на услуги (групата TAP), дружеството има най-силно пазарно присъствие по маршрутите до/от Азорските острови <sup>(176)</sup>. През 2020 г. Azores Airlines е имало дял от [35—45] % от пътниците, пристигащи на Азорските острови, докато по отношение на услугите за въздушен превоз на товари Azores Airlines формира повече от [60—70] % от въздушните превози на товари от или за Азорските острови <sup>(177)</sup>. Поради това конкурентите биха могли да се възползват от възможността да заместят SATA на позиция с относително значение, що се отнася до такива регионални маршрути.

<sup>(176)</sup> Autoridade Nacional da Aviação Civil (Национален орган за гражданска авиация — ANAC) — Тримесечен статистически бюлетин № 49, януари—март 2021 г.

<sup>(177)</sup> Източник: данни от SREA и от дружествата.

- (268) Дори ако [...] , Комисията счита, че планираните мерки позволяват на конкурентите да навлязат на пазара, на който SATA, след реструктурирането, все още ще присъства, макар и главно с дейности, свързани със ЗОУ и УОИИ, и с много намален флот от шест самолета, както се гарантира от мярката по съображение 260, буква в). Следователно, като придобият контрол върху дъщерното предприятие, конкурентите на SATA могат да решат частично да заменят или допълнят маршрутите на Azores Airlines, обхванати от ЗОУ, като предложат връзки с континенталната част на Португалия и Мадейра на търговска основа, както и да развият други международни полети или нишови туристически маршрути и чартърни услуги.
- (269) И накрая, с оглед на i) корпоративната реорганизация, предприета от SATA, при която неговите осъществяващи дейност дружества ще бъдат ясно отделени и поставени под контрола на холдингово дружество, ii) реструктурирането на дейностите на Azores Airlines на по-ефективна основа, включително възможното възнаграждение на операциите по ЗОУ или прекратяването на губещите ЗОУ и, евентуално, диверсификация с нови и жизнеспособни дейности, както и iii) преразгледания график за продажбата на активи, която трябва да бъде извършена в рамките на периода на реструктуриране, Комисията вече няма съмнения относно ефективността на продажбата за преодоляване на трудностите, причинени от евентуално конфликтните интереси на акционерите на Azores Airlines (съображение 75).

#### *Продажба на новата стопанска единица за наземно обслужване*

- (270) На второ място, що се отнася до мярката, посочена в съображение 260, буква б), тя се отнася до втора, по-малка продажба, а именно на новата стопанска единица за наземно обслужване, която е вертикално свързана с основните операции на авиокомпаниите на SATA. Тази продажба ще се осъществи през [...], като се добави към пакета от структурни мерки, в момент, който ще позволи на бенефициера да постигне постоянна EBITDA от около [...] милиона евро годишно за тази дейност по наземно обслужване. Освен това прогнозите за новата стопанска единица за наземно обслужване показват положителна EBIT от [...] г. нататък (вж. таблица 1.A). Поради това след реструктурирането се очаква тези нови предприятия за наземно обслужване също да съставляват жизнеспособни и самостоятелни предприятия.

#### *Заклучения относно структурните мерки*

- (271) Комисията отбелязва, че помощта за реструктуриране за SATA съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС се планира да бъде отпусната при условия на сериозни затруднения в икономиката на държавите — членки на Съюза, посочени в член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС. Икономическите последици от пандемията от COVID-19 от март 2020 г. насам са особено тежки по отношение на търсенето и предлагането на услуги в областта на въздушния транспорт и туризма <sup>(178)</sup>. Освен това помощта за реструктуриране се предоставя на оператор, разположен в подпомаган регион, с цел да се гарантира, че SATA, което понастоящем отговаря за ЗОУ и УОИИ за азорската общност, продължава да гарантира териториалното единство на региона на Азорските острови както във вътрешен план, така и с континенталната част и Мадейра, а също и с другите държави членки.
- (272) В това отношение SATA е малка регионална авиокомпания с отрицателни оперативни резултати още преди пандемията от COVID-19 и още по-уязвима в следствие на тази пандемия (раздел 2.3.1.4). Дейността, която се продава, а именно Azores Airlines и операциите по наземно обслужване, понастоящем съставлява [50—60] % от приходите на бенефициера. В края на периода на реструктуриране, до който трябва да приключи продажбата, се предвижда делът на приходите да възлиза на [...] % (или [...]). Предвид сегашното финансово състояние на дружеството Комисията счита, че SATA не може да издържи на по-нататъшни продажби или по-нататъшно изтегляне на капацитет, без това да навреди на възстановяването на жизнеспособността.
- (273) Освен това планираните продажби изглеждат достатъчни, за да компенсират ограничения собствен принос на SATA към разходите за реструктуриране, който в настоящия случай се приема по изключение, както е обяснено в съображения 231—236, поради следните причини:
- сравнително малкия размер и специфичните обстоятелства на бенефициера, който е изцяло собственост на автономен регион Азорски острови;
  - социално-икономическите трудности — по-специално по отношение на привличането на ново пазарно финансиране — на този най-отдалечен регион, който също така е подпомаган регион на Съюза, и
  - факта, че тези трудности се изостриха от кризата, свързана с COVID-19, като се има предвид, че икономиката на Азорските острови е силно зависима от туризма.

<sup>(178)</sup> Точки 1—4 от временната рамка.

*Мерки за поведение*

- (274) С ограничаването на размера на флота (съображение 260, буква в) SATA ще намали значително със 7 % размера на своя флот от въздухоплавателни средства в сравнение със ситуацията през 2019 г., преди периода на реструктуриране. Това намаление облекчава евентуалното свръхпредлагане на португалския пазар на въздушни превози, където дружеството ще продължи да осъществява дейност в степен, която е подходяща с оглед на относително ограничената му позиция на този пазар. На практика, с намален и ограничен самолетен флот, SATA би било в състояние да обслужва клиенти и да устои на конкуренцията от страна на авиокомпаниите, които не са обект на подобни ограничения, само ако може да използва самолетите по-ефективно, с по-високи коефициенти на натоварване и с по-голяма честота.
- (275) SATA ще бъде допълнително ограничено по отношение на растежа чрез външни придобивания на конкуренти или доставчици на продукти или услуги, допълващи неговите собствени, до приключването на плана за реструктуриране, освен ако това не е необходимо за осигуряване на дългосрочната му жизнеспособност (съображение 260, буква д). В този случай Португалия ще трябва да уведоми Комисията за планираното придобиване, да обоснове предполагаемата му необходимост и да се въздържа от осъществяване на придобиването, докато Комисията не потвърди, че придобиването е необходимо за поддържане на дългосрочната жизнеспособност на SATA.
- (276) Освен това SATA ще се въздържа от разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на продуктите и услугите, посочени по-горе (съображение 260, буква г).

*Заключение относно мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията*

- (277) В съответствие с точка 83 от Насоките за О и П тези мерки ще гарантират, че помощта се използва единствено за финансиране на възстановяването на дългосрочната жизнеспособност и че с нея не се злоупотребява за удължаване на сериозни и трайни нарушения на пазарната структура или за предпазване на бенефициера от здравословна конкуренция.
- (278) Поради това Комисията счита, че мерките за ограничаване на ограниченията на конкуренцията намаляват по подходящ начин отрицателните последици от помощта за реструктуриране.

## 5.4.3.6. Прозрачност

- (279) Съгласно точка 38, буква ж) от Насоките за оздравяване и реструктуриране държавите членки, Комисията, икономическите оператори и обществеността трябва да имат лесен достъп до всички актове и до информацията, имащи отношение към предоставената помощ. Ето защо, в съответствие с точка 96 от Насоките за О и П, португалските органи се ангажират да изпълнят изискванията за прозрачност и да предоставят съответната информация на следния уебсайт:

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

**6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ ОТНОСНО СЪВМЕСТИМОСТТА**

- (280) Съгласно член 9, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2015/1589 решенията за приключване на официалната процедура по разследване се вземат веднага след като бъдат отстранени съмненията относно съвместимостта на мярката, за която е постъпило уведомление, с вътрешния пазар.
- (281) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че съмненията, изразени от нея в решението за откриване на процедурата, са отстранени, и същевременно отрицателният ефект от помощта за реструктуриране върху сектора на въздушния транспорт е ограничен, като се имат предвид малкият размер на SATA, както и мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, чието изпълнение Португалия следва да осигури. Следователно, при условие че Португалия гарантира изпълнението на плана за реструктуриране, положителното въздействие на помощта за реструктуриране върху развитието на икономическата дейност — по отношение на въздушния транспорт, осигуряващ свързаността на региона на Азорските острови, както и свързаните с него дейности, които се възползват от него — надхвърля потенциалните отрицателни последици за конкуренцията и търговията, които следователно не са неблагоприятно засегнати в степен, противоречаща на общия интерес. Поради това поетите от Португалия ангажменти следва да бъдат установени като условия за съвместимост на помощта.
- (282) Ето защо в цялостната си оценка Комисията стига до заключението, че помощта за реструктуриране е в съответствие с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, тъй като улеснява развитието на регионалния въздушен транспорт и свързаните с него дейности, особено в сектора на туризма, на Азорските острови и не нарушава конкуренцията до степен, която противоречи на общия интерес.

- (283) Накрая Комисията припомня задължението на Португалия да следи за пълното изпълнение на плана за реструктуриране от страна на бенефициера <sup>(179)</sup>, както и да предоставя редовни доклади относно изпълнението на плана за реструктуриране на всеки шест месеца до края на периода на реструктуриране. В тези доклади следва да се посочват по-специално датите на изплащане на финансирането, за което е поела ангажимент Португалия, и датите на изплащане на собствения принос на бенефициера, развитието при въздухоплавателните средства и капацитета на флота на SATA, всички отклонения от финансовите или оперативните графици на плана за реструктуриране по отношение на приходите, ограничаването и съкращенията на разходите в резултат на мерките за реструктуриране и на приходите, както и корективните мерки, предвидени или предприети от Португалия или от бенефициера, според случая.
- (284) Що се отнася до помощта за оздравяване, Комисията отбелязва, че Португалия е оттеглила уведомлението си за тази помощ и че помощта за оздравяване не е била предоставена. В резултат на това официалната процедура по разследване по отношение на помощта за оздравяване става безпредметна (съображение 136).
- (285) По отношение на предишните увеличения на капитала Комисията счита, че те представляват неправомерна помощ и че такава помощ не е съвместима с вътрешния пазар (съображение 245). Въпреки това, тъй като Португалия е възстановила съответната сума заедно с лихвите, Комисията стига до заключението, че може да приключи разследването по отношение на предишните увеличения на капитала, без да разпорежда тяхното възстановяване.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

Помощта за реструктуриране, която Португалия възнамерява да приведе в действие в полза на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. и всички контролирани от него дъщерни предприятия под формата на капиталови мерки в размер на 318,25 милиона евро и гаранция по заеми в размер на 135 милиона евро, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), при спазване на условията, посочени в член 2 от настоящото решение.

#### Член 2

1. Португалия гарантира, че SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. и/или неговите дъщерни предприятия, според случая, изпълняват изцяло в рамките на съответните срокове мерките, включени в плана за реструктуриране, изложен в настоящото решение.
2. Португалия гарантира, че SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. и/или неговите дъщерни предприятия, според случая, ще приложат изцяло, в рамките на съответните срокове и най-късно преди края на периода на реструктуриране на 31 декември 2025 г., мерките за ограничаване на нарушаването на конкуренцията, описани в настоящото решение, а именно:
  - а) цялостна продажба на поне 51 % от акционерния капитал на SATA Internacional - Azores Airlines, S.A.,
  - б) пълна продажба на стопанската единица, която понастоящем предоставя наземно обслужване на летищата и летищните писти в автономен регион Азорски острови под изключителния контрол на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.;
  - в) спазване на тавана за броя на самолетния флот под контрола на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., ненадвишаващ максимум 14 самолета, а след продажбата на акциите в SATA Internacional - Azores Airlines, S.A., посочени в буква а) — шест самолета;
  - г) въздържане от придобиване на дялове в което и да е дружество, освен в случаите, когато това е наложително за осигуряване на дългосрочната жизнеспособност на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. и/или неговите дъщерни предприятия, според случая, и в този случай след предварително одобрение от страна на Комисията; и

<sup>(179)</sup> Точка 122 от Насоките за О и П.

д) въздържане от разгласяване на държавната подкрепа като конкурентно предимство при предлагането на пазара на продуктите и услугите на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. и/или неговите дъщерни предприятия.

3. Португалия предоставя на Комисията редовни доклади за изпълнението на плана за реструктуриране на всеки шест месеца, считано от датата на приемане на настоящото решение, до края на периода на реструктуриране на 31 декември 2025 г. В тези доклади се посочват по-специално: датите на действителното изплащане на финансирането, за което е поела ангажимент Португалия, и на собствения принос на бенефициера; развитието при мрежата, пазарната позиция, самолетите и капацитета на флота на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.; всякакви отклонения от финансовите или оперативните траектории на плана за реструктуриране по отношение на приходите, ограничаването на разходите и намаляването на разходите, както и печалбите, постигнати чрез мерките за реструктуриране; и всички корективни мерки, предвидени или предприети от Португалия или от бенефициера, когато е целесъобразно.

#### Член 3

Официалната процедура по разследване се прекратява по отношение на държавната помощ под формата на публична гаранция по банков заем в размер на 169 милиона евро за оздравяването на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. с мотива, че процедурата е станала безпредметна, тъй като Португалия е оттеглила уведомлението за тази държавна помощ, като не я е привела в действие.

#### Член 4

1. Трите увеличения на капитала на SATA Air Açores - Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., записани от Португалия от 2017 г. насам, на обща стойност 72,6 милиона евро, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

2. Тази държавна помощ е неправомерно приведена в действие от Португалия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и е несъвместима с вътрешния пазар.

3. Тъй като Португалия вече е възстановила несъвместимата държавна помощ от бенефициера заедно с лихвите от датата, на която трите увеличения на капитала са били съответно предоставени на разположение на бенефициера, до действителното им възстановяване, Комисията няма основание да изисква възстановяване на помощта.

#### Член 5

В срок от два месеца, считано от датата на нотифициране на настоящото решение, Португалия уведомява Комисията за мерките, взети и предвидени, за да се съобрази с него.

#### Член 6

Адресат на настоящото решение е Португалската република.

Съставено в Брюксел на 7 юни 2022 година.

За Комисията  
Margrethe VESTAGER  
Член на Комисията



ISSN 1977-0618 (електронно издание)

ISSN 1830-3617 (печатно издание)



Служба за публикации  
на Европейския съюз  
L-2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**