

Επίσημη Εφημερίδα L 160

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

66ο έτος
26 Ιουνίου 2023

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/1219 της Επιτροπής, της 17ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675 όσον αφορά την προσθήκη της Νιγηρίας και της Νότιας Αφρικής στον πίνακα του σημείου I του παραρτήματος και τη διαγραφή της Καμπότζης και του Μαρόκου από τον εν λόγω πίνακα ⁽¹⁾ 1
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1220 της Επιτροπής, της 16ης Ιουνίου 2023, για την καταχώριση ονομασίας στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Lesachtaler Brot» (ΠΓΕ)] 5
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1221 της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2023, για την καταχώριση ονομασίας στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Pitã de Pecica» (ΠΓΕ)] 6
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1222 της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2023, για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Strachitunt» (ΠΟΠ)] 7
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1223 της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2023, για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης γεωγραφικής ένδειξης [«Carota dell'Altopiano del Fucino» (ΠΓΕ)] 8
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1224 της Επιτροπής, της 19ης Ιουνίου 2023, για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Riviera Ligure» (ΠΟΠ)] 10

(¹) Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισεως που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

- ★ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2023/1225 της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2023, σχετικά με προσωρινά έκτακτα μέτρα παρέκκλισης από ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αντιμετώπιση της διαταραχής της αγοράς στον αμπελοοινικό τομέα σε ορισμένα κράτη μέλη και παρέκκλισης από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2016/1149 της Επιτροπής 12
- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1226 της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 2023, για την τροποποίηση των παραρτημάτων V, XIV και XV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 όσον αφορά τις καταχωρίσεις για τον Καναδά, τη Χιλή και το Ηνωμένο Βασίλειο στους καταλόγους τρίτων χωρών από τις οποίες επιτρέπεται η είσοδος στην Ένωση φορτίων πουλερικών, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού πουλερικών και νωπού κρέατος από πουλερικά και πτερωτά θηράματα ⁽¹⁾ 19

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2023/1227 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2023, για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της επιτροπής που συστάθηκε με τη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού όσον αφορά τις τροποποιήσεις της απόφασης OSPAR 2021/01 σχετικά με τη δημιουργία της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ και της σύστασης OSPAR 2021/01 σχετικά με τη διαχείριση της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ 31
- ★ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2023/1228 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2023, σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στην ανάθεση συμβάσεων για τη δραστηριότητα σχετικά με την παροχή υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων στη Λίθουανία [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 3641] ⁽¹⁾.... 33
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2023/1229 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2022, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις SA.58101 (2020/C πρώην 2020/N) και SA.62043 (2021/C πρώην 2021/N) τις οποίες προτίθεται να χορηγήσει η Πορτογαλία για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση του ομίλου SATA [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 3816] ⁽¹⁾..... 39

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1219 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Μαΐου 2023

για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675 όσον αφορά την προσθήκη της Νιγηρίας και της Νότιας Αφρικής στον πίνακα του σημείου I του παραρτήματος και τη διαγραφή της Καμπότζης και του Μαρόκου από τον εν λόγω πίνακα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2015/849 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Μαΐου 2015, σχετικά με την πρόληψη της χρησιμοποίησης του χρηματοπιστωτικού συστήματος για τη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες ή για τη χρηματοδότηση της τρομοκρατίας, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 648/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και την κατάργηση της οδηγίας 2005/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 2006/70/ΕΚ της Επιτροπής ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ένωση οφείλει να διασφαλίσει την αποτελεσματική προστασία της ακεραιότητας και της ορθής λειτουργίας του χρηματοπιστωτικού της συστήματος και της εσωτερικής αγοράς έναντι της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας. Ως εκ τούτου, η οδηγία (ΕΕ) 2015/849 προβλέπει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να επισημαίνει τις τρίτες χώρες υψηλού κινδύνου που χαρακτηρίζονται από στρατηγικές ανεπάρκειες όσον αφορά τα εθνικά τους συστήματα για την καταπολέμηση της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας (ΚΕΧ/ΧΤ) οι οποίες συνεπάγονται σημαντικές απειλές για το χρηματοπιστωτικό σύστημα της Ένωσης.
- (2) Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/1675 της Επιτροπής ⁽²⁾ επισημαίνει τις τρίτες χώρες υψηλού κινδύνου που χαρακτηρίζονται από στρατηγικές ανεπάρκειες.
- (3) Λαμβανομένου υπόψη του υψηλού επιπέδου ολοκλήρωσης του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος, της στενής διασύνδεσης των φορέων της αγοράς, του μεγάλου όγκου των διασυνοριακών συναλλαγών προς και από την Ένωση, καθώς και του βαθμού ανοίγματος της αγοράς, οποιαδήποτε απειλή ΚΕΧ/ΧΤ για το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα αποτελεί επίσης απειλή και για το χρηματοπιστωτικό σύστημα της Ένωσης.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/849, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες, ιδίως τις πρόσφατες δημόσιες δηλώσεις της ομάδας χρηματοοικονομικής δράσης (FATF), τον κατάλογο της FATF με τις «δικαιοδοσίες υπό αυξημένη παρακολούθηση» και τις εκθέσεις της ομάδας για την εξέταση χωρών στο πλαίσιο της διεθνούς συνεργασίας της FATF όσον αφορά τους κινδύνους που αντιπροσωπεύουν συγκεκριμένες τρίτες χώρες.

⁽¹⁾ ΕΕ L 141 της 5.6.2015, σ. 73.

⁽²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/1675 της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2016, για τη συμπλήρωση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/849 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου με την επίσημανση των τρίτων χωρών υψηλού κινδύνου που χαρακτηρίζονται από στρατηγικές ανεπάρκειες (ΕΕ L 254 της 20.9.2016, σ. 1).

- (5) Μετά τις τελευταίες τροποποιήσεις του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675, η FATF επικαιροποίησε τον κατάλογο της με τις «δικαιοδοσίες υπό αυξημένη παρακολούθηση». Κατά τη σύνοδο της ολομέλειάς της τον Φεβρουάριο του 2023, η FATF πρόσθεσε στον εν λόγω κατάλογο τη Νιγηρία και τη Νότια Αφρική και διέγραψε από τον εν λόγω κατάλογο την Καμπότζη και το Μαρόκο. Δεδομένων των αλλαγών αυτών, η Επιτροπή διενήργησε αξιολόγηση για την επισήμανση τρίτων χωρών υψηλού κινδύνου σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας (ΕΕ) 2015/849.
- (6) Τον Φεβρουάριο του 2023 η Νιγηρία ανέλαβε πολιτική δέσμευση υψηλού επιπέδου να συνεργαστεί με τη FATF και το *Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest* (GIABA), τον οικείο περιφερειακό οργανισμό τύπου FATF (FRSB), προκειμένου να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα του οικείου συστήματος ΚΕΧ/ΧΤ. Μετά την έγκριση της οικείας έκθεσης αμοιβαίας αξιολόγησης τον Αύγουστο του 2021, η Νιγηρία έχει σημειώσει πρόοδο σε ορισμένες από τις δράσεις που συνιστώνται στην εν λόγω έκθεση για τη βελτίωση του συστήματός της, μεταξύ άλλων βελτιώνοντας το νομοθετικό της πλαίσιο για την ΚΕΧ/ΧΤ και επικαιροποιώντας την αξιολόγησή της όσον αφορά τους εγγενείς κινδύνους νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες/χρηματοδότησης της τρομοκρατίας/της διάδοσης όπλων μαζικής καταστροφής, και έχει ενισχύσει την εφαρμογή στοχευμένων οικονομικών κυρώσεων. Η Νιγηρία θα εργαστεί για την εφαρμογή του οικείου σχεδίου δράσης FATF με τους ακόλουθους τρόπους: 1) ολοκληρώνοντας την εκτίμηση του υπολειπόμενου κινδύνου νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες/χρηματοδότησης της τρομοκρατίας και επικαιροποιώντας την εθνική στρατηγική ΚΕΧ/ΧΤ, ώστε να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με άλλες εθνικές στρατηγικές που αφορούν βασικά αδικήματα υψηλού κινδύνου· 2) ενισχύοντας την επίσημη και την άτυπη διεθνή συνεργασία ανάλογα με τους κινδύνους νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες/χρηματοδότησης της τρομοκρατίας· 3) βελτιώνοντας την εποπτεία βάσει του κινδύνου για την ΚΕΧ/ΧΤ των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των καθορισμένων μη χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων και επαγγελμάτων, και ενισχύοντας την εφαρμογή προληπτικών μέτρων για τους τομείς υψηλού κινδύνου· 4) διασφαλίζοντας ότι οι αρμόδιες αρχές έχουν έγκαιρη πρόσβαση σε ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τους πραγματικούς δικαιούχους για νομικά πρόσωπα και επιβάλλοντας κυρώσεις για παραβιάσεις των υποχρεώσεων σχετικά με τους πραγματικούς δικαιούχους· 5) καταδεικνύοντας αύξηση της διάδοσης χρηματοοικονομικών πληροφοριών από τη μονάδα χρηματοοικονομικών πληροφοριών και της χρήσης τους από τις αρχές επιβολής του νόμου· 6) καταδεικνύοντας διαρκή αύξηση των ερευνών και διώξεων για νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες ανάλογα με τους κινδύνους νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες· 7) εντοπίζοντας προδραστικά παραβιάσεις των υποχρεώσεων δήλωσης ρευστών διαθεσίμων, καθώς και επιβάλλοντας κατάλληλες κυρώσεις και τηρώντας ολοκληρωμένα δεδομένα σχετικά με τα περιουσιακά στοιχεία που δεσμεύθηκαν, κατασχέθηκαν, δημεύθηκαν και διατέθηκαν· 8) καταδεικνύοντας διαρκή αύξηση των ερευνών και διώξεων για διάφορα είδη δραστηριοτήτων χρηματοδότησης της τρομοκρατίας ανάλογα με τον κίνδυνο, και ενισχύοντας τη διυπηρεσιακή συνεργασία σχετικά με τις έρευνες για τη χρηματοδότηση της τρομοκρατίας· και 9) διεξάγοντας στοχευμένη προσέγγιση βάσει κινδύνου των μη κερδοσκοπικών οργανώσεων που εκτίθενται σε κίνδυνο κατάχρησης για τους σκοπούς της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας και εφαρμόζοντας παρακολούθηση βάσει κινδύνου για το υποσύνολο των μη κερδοσκοπικών οργανώσεων που εκτίθενται σε κίνδυνο κατάχρησης για τους σκοπούς της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας, χωρίς να διαταράσσονται ή να αποθαρρύνονται οι νόμιμες δραστηριότητες των μη κερδοσκοπικών οργανώσεων.
- (7) Τον Φεβρουάριο του 2023 η Νότια Αφρική ανέλαβε πολιτική δέσμευση υψηλού επιπέδου να συνεργαστεί με τη FATF και την ομάδα ανατολικής και μεσημβρινής Αφρικής για την καταπολέμηση της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες (ESAAMLG), που είναι ο οικείος περιφερειακός οργανισμός τύπου FATF, ώστε να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα του οικείου συστήματος ΚΕΧ/ΧΤ. Μετά την έγκριση της οικείας έκθεσης αμοιβαίας αξιολόγησης τον Ιούνιο του 2021, η Νότια Αφρική σημείωσε σημαντική πρόοδο σε πολλές από τις δράσεις που συνιστώνται στην εν λόγω έκθεση για τη βελτίωση του συστήματός της, συμπεριλαμβανομένων της ανάπτυξης εθνικών πολιτικών ΚΕΧ/ΧΤ για την αντιμετώπιση υψηλών κινδύνων και της πρόσφατης τροποποίησης του νομικού πλαισίου για τη χρηματοδότηση της τρομοκρατίας και τις στοχευμένες οικονομικές κυρώσεις, μεταξύ άλλων. Η Νότια Αφρική θα εργαστεί για την εφαρμογή του οικείου σχεδίου δράσης FATF με τους ακόλουθους τρόπους: 1) καταδεικνύοντας διαρκή αύξηση των εξερχόμενων αιτημάτων αμοιβαίας δικαστικής συνδρομής που διευκολύνουν τις έρευνες για τη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες/χρηματοδότηση της τρομοκρατίας και τις δημεύσεις διαφόρων ειδών περιουσιακών στοιχείων σύμφωνα με το προφίλ κινδύνου· 2) βελτιώνοντας την εποπτεία βάσει κινδύνου των καθορισμένων μη χρηματοπιστωτικών επιχειρήσεων και επαγγελμάτων και καταδεικνύοντας ότι όλες οι εποπτικές αρχές ΚΕΧ/ΧΤ επιβάλλουν αναλογικές και αποτελεσματικές κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης· 3) διασφαλίζοντας ότι οι αρμόδιες αρχές έχουν έγκαιρη πρόσβαση σε ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τους πραγματικούς δικαιούχους για νομικά πρόσωπα και μορφώματα και επιβάλλοντας κυρώσεις για παραβιάσεις, από νομικά πρόσωπα, των υποχρεώσεων σχετικά με τους πραγματικούς δικαιούχους· 4) καταδεικνύοντας διαρκή αύξηση των αιτημάτων των υπηρεσιών επιβολής του νόμου για παροχή χρηματοοικονομικών πληροφοριών από το κέντρο χρηματοοικονομικών πληροφοριών στο πλαίσιο των ερευνών που διεξάγονται σχετικά με τη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες/τη χρηματοδότηση της τρομοκρατίας· 5) καταδεικνύοντας διαρκή αύξηση των ερευνών και των διώξεων για σοβαρή και πολύπλοκη νομιμοποίηση εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και για το πλήρες φάσμα των δραστηριοτήτων χρηματοδότησης της τρομοκρατίας σύμφωνα με το προφίλ κινδύνου· 6) ενισχύοντας τον εντοπισμό, την κατάσχεση και τη δήμευση προϊόντων και οργάνων ενός ευρύτερου φάσματος βασικών εγκλημάτων, σύμφωνα με το προφίλ κινδύνου· 7) επικαιροποιώντας την οικεία εκτίμηση του κινδύνου χρηματοδότησης της τρομοκρατίας, ώστε να τεκμηριωθεί η εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την καταπολέμηση της χρηματοδότησης της τρομοκρατίας· και 8) διασφαλίζοντας την αποτελεσματική εφαρμογή στοχευμένων οικονομικών κυρώσεων και επιδεικνύοντας αποτελεσματικό μηχανισμό για τον εντοπισμό προσώπων και οντοτήτων που πληρούν τα κριτήρια εγχώριου χαρακτηρισμού.

- (8) Ως εκ τούτου, η αξιολόγηση της Επιτροπής καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Νιγηρία και η Νότια Αφρική θα πρέπει να θεωρούνται δικαιοδοσίες τρίτων χωρών που χαρακτηρίζονται από στρατηγικές ανεπάρκειες όσον αφορά τα οικεία συστήματα ΚΕΧ/ΧΤ οι οποίες συνεπάγονται σημαντικές απειλές για το χρηματοπιστωτικό σύστημα της ΕΕ. Επομένως, η Νιγηρία και η Νότια Αφρική θα πρέπει να προστεθούν στον πίνακα του σημείου I του παραρτήματος του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675 της Επιτροπής.
- (9) Η Επιτροπή επανεξέτασε την πρόοδο όσον αφορά την αντιμετώπιση των στρατηγικών ανεπαρειών της Καμπότζης και του Μαρόκου. Πρόκειται για χώρες που περιλαμβάνονται στον κατάλογο του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675 αλλά διαγράφηκαν από τον κατάλογο της FATF με τις «δικαιοδοσίες υπό αυξημένη παρακολούθηση» τον Φεβρουάριο του 2023.
- (10) Η FATF εξέφρασε την ικανοποίησή της για τη σημαντική πρόοδο που σημείωσαν η Καμπότζη και το Μαρόκο ως προς τη βελτίωση των οικείων συστημάτων ΚΕΧ/ΧΤ και σημείωσε ότι οι εν λόγω χώρες έχουν θεσπίσει νομικά και κανονιστικά πλαίσια για την τήρηση των δεσμεύσεων που περιλαμβάνονται στα αντίστοιχα σχέδια δράσης τους σχετικά με τις στρατηγικές ανεπάρκειες που εντόπισε η FATF. Ως εκ τούτου, η Καμπότζη και το Μαρόκο δεν υπόκεινται πλέον στη διαδικασία παρακολούθησης της FATF στο πλαίσιο της εν εξελίξει διαδικασίας συμμόρφωσης στον τομέα της ΚΕΧ/ΧΤ σε παγκόσμιο επίπεδο και θα εξακολουθήσουν να συνεργάζονται με τους οικείους περιφερειακούς οργανισμούς τύπου FATF με σκοπό την περαιτέρω ενίσχυση των οικείων συστημάτων ΚΕΧ/ΧΤ.
- (11) Δεδομένου ότι η Καμπότζη και το Μαρόκο έχουν ενισχύσει την αποτελεσματικότητα των οικείων συστημάτων ΚΕΧ/ΧΤ και έχουν αντιμετωπίσει τις τεχνικές ανεπάρκειες ώστε να τηρήσουν τις δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στα σχέδια δράσης τους σχετικά με τις στρατηγικές ανεπάρκειες που είχαν εντοπιστεί από τη FATF, η αξιολόγηση των διαθέσιμων πληροφοριών από την Επιτροπή την οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η Καμπότζη και το Μαρόκο δεν χαρακτηρίζονται πλέον από στρατηγικές ανεπάρκειες όσον αφορά τα οικεία συστήματα ΚΕΧ/ΧΤ. Επομένως, είναι σκόπιμο να διαγραφούν η Καμπότζη και το Μαρόκο από τον πίνακα του σημείου I του παραρτήματος του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675 της Επιτροπής.
- (12) Συνεπώς, ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/1675 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στο σημείο I του παραρτήματος του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1675, ο πίνακας αντικαθίσταται από τον πίνακα του παραρτήματος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 17 Μαΐου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«Αριθ.	Τρίτη χώρα υψηλού κινδύνου (*)
1	Αφγανιστάν
2	Μπαρμπέντος
3	Μπουρκίνα Φάσο
4	Νήσοι Κέιμαν
5	Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό
6	Γιβραλτάρ
7	Αϊτή
8	Τζαμάικα
9	Ιορδανία
10	Μαλί
11	Μοζαμβίκη
12	Μιανμάρ
13	Νιγηρία
14	Παναμάς
15	Φιλιππίνες
16	Σενεγάλη
17	Νότια Αφρική
18	Νότιο Σουδάν
19	Συρία
20	Τανζανία
21	Τρίνινταντ και Τομπέγκο
22	Ουγκάντα
23	Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα
24	Βανουάτου
25	Υεμένη

(*) Με την επιφύλαξη της νομικής θέσης του Βασιλείου της Ισπανίας όσον αφορά την κυριαρχία και τη δικαιοδοσία σε σχέση με το έδαφος του Γιβραλτάρ.».

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1220 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιουνίου 2023

για την καταχώριση ονομασίας στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Lesachtaler Brot» (ΠΓΕ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η αίτηση που υπέβαλε η Αυστρία για την καταχώριση της ονομασίας «Lesachtaler Brot» δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾.
- (2) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή καμία αιτιολογημένη δήλωση ένστασης, βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η ονομασία «Lesachtaler Brot» πρέπει να καταχωριστεί,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Καταχωρίζεται η ονομασία «Lesachtaler Brot» (ΠΓΕ).

Η ονομασία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο αφορά προϊόν της κλάσης «2.3 – Προϊόντα αρτοποιίας, ζαχαροπλαστικής, ζαχαρώδη παρασκευάσματα ή προϊόντα μπισκοτοποιίας» του παραρτήματος XI του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 668/2014 της Επιτροπής ⁽³⁾.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 78 της 2.3.2023, σ. 31.

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 668/2014 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2014, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων (ΕΕ L 179 της 19.6.2014, σ. 36).

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1221 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουνίου 2023

για την καταχώριση ονομασίας στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Pitã de Pecica» (ΠΓΕ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η αίτηση που κατέθεσε η Ρουμανία για την καταχώριση της ονομασίας «Pitã de Pecica» δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽²⁾.
- (2) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή καμία αιτιολογημένη δήλωση ένστασης βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η ονομασία «Pitã de Pecica» πρέπει να καταχωριστεί,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Καταχωρίζεται η ονομασία «Pitã de Pecica» (ΠΓΕ).

Η ονομασία που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο αφορά προϊόν της κλάσης 2.3. Προϊόντα αρτοποιίας, ζαχαροπλαστικής, ζαχαρώδη παρασκευάσματα ή προϊόντα μπισκοτοποιίας του παραρτήματος XI του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 668/2014 της Επιτροπής ⁽³⁾.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ C 80 της 3.3.2023, σ. 79.

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 668/2014 της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2014, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων (ΕΕ L 179 της 19.6.2014, σ. 36).

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1222 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουνίου 2023

για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Strachitunt» (ΠΟΠ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η Επιτροπή εξέτασε την αίτηση της Ιταλίας για την έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης «Strachitunt», η οποία καταχωρίστηκε δυνάμει του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 244/2014 της Επιτροπής ⁽²⁾.
- (2) Δεδομένου ότι η εν λόγω τροποποίηση δεν είναι ήσσονος σημασίας κατά την έννοια του άρθρου 53 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η Επιτροπή δημοσίευσε την αίτηση τροποποίησης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 50 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽³⁾.
- (3) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή καμία δήλωση ένστασης βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, πρέπει να εγκριθεί η τροποποίηση των προδιαγραφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

*Άρθρο 1*Εγκρίνεται η τροποποίηση των προδιαγραφών η οποία έχει δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αφορά την ονομασία «Strachitunt» (ΠΟΠ).*Άρθρο 2*Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Πρόεδρου,
Janusz WOJCIKOWSKI
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 1.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 244/2014 της Επιτροπής, της 7ης Μαρτίου 2014, για την καταχώριση ονομασίας στο μητρώο των προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και των προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [Strachitunt (ΠΟΠ)] (ΕΕ L 74 της 14.3.2014, σ. 31).

⁽³⁾ ΕΕ C 82 της 6.3.2023, σ. 8.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1223 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουνίου 2023

για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης γεωγραφικής ένδειξης [«Carota dell'Altopiano del Fucino» (ΠΓΕ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2117 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, οι κανόνες που ίσχυαν πριν από την 7η Δεκεμβρίου 2021 εξακολουθούν να εφαρμόζονται στις αιτήσεις έγκρισης τροποποίησης των προδιαγραφών προϊόντος που λαμβάνονται από την Επιτροπή, βάσει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, πριν από την 8η Ιουνίου 2022.
- (2) Στις 15 Απριλίου 2022, η Επιτροπή έλαβε αίτηση από την Ιταλία για έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης γεωγραφικής ένδειξης «Carota dell'Altopiano del Fucino», η οποία καταχωρίστηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 148/2007 της Επιτροπής ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 162/2014 ⁽⁴⁾.
- (3) Η Επιτροπή εξέτασε την αίτηση της Ιταλίας σύμφωνα με το άρθρο 50 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, σε συνδυασμό με το άρθρο 53 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του εν λόγω κανονισμού, όπως ίσχυε πριν από την 7η Δεκεμβρίου 2021.
- (4) Δεδομένου ότι η εν λόγω τροποποίηση δεν είναι ήσσονος σημασίας κατά την έννοια του άρθρου 53 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, όπως ίσχυε πριν από την 7η Δεκεμβρίου 2021, η Επιτροπή δημοσίευσε την αίτηση τροποποίησης, κατ'εφαρμογή του άρθρου 50 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁵⁾.
- (5) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή καμία αιτιολογημένη δήλωση ένστασης βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, πρέπει να εγκριθεί η τροποποίηση των προδιαγραφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται η τροποποίηση των προδιαγραφών η οποία έχει δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αφορά την προστατευόμενη γεωγραφική ένδειξη «Carota dell'Altopiano del Fucino».

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/2117 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2021, σχετικά με την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων, (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων, (ΕΕ) αριθ. 251/2014 για τον ορισμό, την περιγραφή, την παρουσίαση, την επισήμανση και την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων των αρωματισμένων αμπελοοινικών προϊόντων και (ΕΕ) αριθ. 228/2013 για τον καθορισμό ειδικών μέτρων για τη γεωργία στις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης (ΕΕ L 435 της 6.12.2021, σ. 262).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 148/2007 της Επιτροπής, της 15ης Φεβρουαρίου 2007, για την καταχώριση ορισμένων ονομασιών στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων (ΕΕ L 46 της 16.2.2007, σ. 14).

⁽⁴⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 162/2014 της Επιτροπής, της 19ης Φεβρουαρίου 2014, για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [Carota dell'Altopiano del Fucino (ΠΓΕ)] (ΕΕ L 52 της 21.2.2014, σ. 11).

⁽⁵⁾ ΕΕ C 80 της 3.3.2023, σ. 71.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Μέλος της Επιτροπής

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/1224 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουνίου 2023

για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [«Riviera Ligure» (ΠΟΠ)]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 52 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η Επιτροπή εξέτασε την αίτηση της Ιταλίας για την έγκριση τροποποίησης των προδιαγραφών της προστατευόμενης ονομασίας προέλευσης «Riviera Ligure», η οποία καταχωρίστηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 123/97 της Επιτροπής ⁽²⁾, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 718/2011 της Επιτροπής ⁽³⁾.
- (2) Δεδομένου ότι η εν λόγω τροποποίηση δεν είναι ήσσονος σημασίας κατά την έννοια του άρθρου 53 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, η Επιτροπή δημοσίευσε την αίτηση τροποποίησης, κατ' εφαρμογή του άρθρου 50 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εν λόγω κανονισμού, στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾.
- (3) Δεδομένου ότι δεν έχει κοινοποιηθεί στην Επιτροπή καμία δήλωση ένστασης βάσει του άρθρου 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1151/2012, πρέπει να εγκριθεί η τροποποίηση των προδιαγραφών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Εγκρίνεται η τροποποίηση των προδιαγραφών η οποία έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* και αφορά την ονομασία «Riviera Ligure» (ΠΟΠ).

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 1.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 123/97 της Επιτροπής, της 23ης Ιανουαρίου 1997, που συμπληρώνει το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/96 της Επιτροπής σχετικά με την καταχώριση των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92 του Συμβουλίου (ΕΕ L 22 της 24.1.1997, σ. 19).

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 718/2011 της Επιτροπής, της 20ής Ιουλίου 2011, για την έγκριση μη ήσσονος σημασίας τροποποίησης των προδιαγραφών ονομασίας καταχωρισμένης στο μητρώο προστατευόμενων ονομασιών προέλευσης και προστατευόμενων γεωγραφικών ενδείξεων [Riviera Ligure (ΠΟΠ)] (ΕΕ L 193 της 23.7.2011, σ. 15).

⁽⁴⁾ ΕΕ C 78 της 2.3.2023, σ. 14.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος της Προέδρου,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Μέλος της Επιτροπής

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Ιουνίου 2023

σχετικά με προσωρινά έκτακτα μέτρα παρέκκλισης από ορισμένες διατάξεις του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αντιμετώπιση της διαταραχής της αγοράς στον αμπελοοινικό τομέα σε ορισμένα κράτη μέλη και παρέκκλισης από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2016/1149 της Επιτροπής

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 922/72, (ΕΟΚ) αριθ. 234/79, (ΕΚ) αριθ. 1037/2001 και (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου (¹), και ιδίως το άρθρο 219 σε συνδυασμό με το άρθρο 228,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η τρέχουσα οικονομική κατάσταση χαρακτηρίζεται από το γενικά υψηλό κόστος διαβίωσης, το οποίο επηρεάζει την κατανάλωση και τις πωλήσεις οίνου, καθώς και από το αυξημένο κόστος των εισροών για τη γεωργική παραγωγή και τη μεταποίηση του οίνου, κάτι που επηρεάζει τις τιμές του οίνου. Οι περιστάσεις αυτές απειλούν να διαταράξουν σημαντικά την αμπελοοινική αγορά της Ένωσης, καθώς επηρεάζουν αρκετά βασικά κράτη μέλη παραγωγής, αυξάνοντας τα διαθέσιμα αποθέματα οίνου σε επίπεδα που ενδέχεται να καταστούν μη βιώσιμα ενόψει της επόμενης περιόδου συγκομιδής και παραγωγής και προκαλώντας οικονομικές δυσκολίες και προβλήματα ρευστότητας στους οινοπαραγωγούς.
- (2) Ο παγκόσμιος πληθωρισμός και η σχετική μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών επιδεινώνουν περαιτέρω τη γενική πτωτική τάση που έχει παρατηρηθεί τα τελευταία έτη στην κατανάλωση οίνου. Η φαινομενική μείωση της κατανάλωσης κατά την τρέχουσα περίοδο εμπορίας εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 7 % στην Ιταλία, 10 % στην Ισπανία, 15 % στη Γαλλία, 22 % στη Γερμανία και 34 % στην Πορτογαλία σε σύγκριση με την κατάσταση της αγοράς πριν από την πανδημία COVID-19. Η τάση αυτή επηρεάζει ιδιαίτερως ορισμένα τμήματα της αμπελοοινικής αγοράς, δηλαδή τους ερυθρούς και τους ερυθρούς οίνους.
- (3) Τα διαθέσιμα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν πτώση των πωλήσεων οίνου κατά την τρέχουσα περίοδο εμπορίας, η οποία συνάδει με την παρατηρούμενη μείωση της εγχώριας ζήτησης, π.χ. μείωση των πωλήσεων κατά 5,3 % στην Ισπανία και τη Γαλλία, με ορισμένες περιοχές που πλήττονται έντονα, στις οποίες οι πωλήσεις μειώθηκαν κατά 25 % έως 35 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο της προηγούμενης περιόδου εμπορίας. Στο μεταξύ, οι εξαγωγές οίνου της Ένωσης για την περίοδο από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο του 2023 είναι κατά 8,5 % χαμηλότερες από ό, τι ήταν την ίδια περίοδο του 2022.
- (4) Η γενική αύξηση του βασικού κόστους των εισροών για τη γεωργική παραγωγή, όπως το κόστος των λιπασμάτων, της ενέργειας και των φυαλών που απαιτούνται για την οινοπαραγωγή, η οποία οφείλεται επίσης εν μέρει στον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας, έχει οδηγήσει σε έκτακτη αύξηση του κόστους παραγωγής που φθάνει σε ορισμένα κράτη μέλη σε εκτιμώμενη μέση αύξηση της τάξης του 30 % έως 40 %. Οι περιστάσεις αυτές ασκούν περαιτέρω πίεση στους οινοπαραγωγούς της Ένωσης και μειώνουν την ικανότητά τους για ενέργειες προώθησης των πωλήσεων και επενδύσεις. Επιπλέον, παρά το αυξανόμενο κόστος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου της οινοπαραγωγής, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν απότομη πτώση των τιμών για ορισμένους οίνους στις περιοχές που πλήττονται περισσότερο από την κρίση, σε σύγκριση με την κατάσταση πριν από την πανδημία COVID-19, για παράδειγμα μείωση των τιμών μεταξύ 10 % και 26 % για ορισμένες περιφέρειες της Γαλλίας.
- (5) Συνδυαστικά, οι παράγοντες αυτοί υποδεικνύουν γενική μείωση της ζήτησης και των πωλήσεων οίνων της Ένωσης, σε ένα πλαίσιο όπου η παραγωγή στην Ένωση αυξήθηκε κατά 4 % σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο εμπορίας, αυξάνοντας το ήδη υψηλό επίπεδο των αρχικών αποθεμάτων (+ 2 % σε σύγκριση με τον μέσο όρο των τελευταίων 5 ετών). Εάν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα για τη μείωση της αυξανόμενης υπερπροσφοράς, η κατάσταση απειλεί να διαταράξει σοβαρά την αγορά προκαλώντας σημαντική και γενική ανισορροπία της αγοράς το αργότερο με την άφιξη της νέας συγκομιδής, όταν οι οινοπαραγωγοί δεν θα διαθέτουν την ικανότητα αποθήκευσης της νέας παραγωγής και θα αναγκαστούν να πουλούν σε ακόμα χαμηλότερες τιμές.

(¹) ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 671.

- (6) Στο παρόν στάδιο, οι τρέχουσες συνθήκες της αγοράς προκαλούν ανομοιογενείς διαταραχές της αγοράς στον αμπελοοινικό τομέα στις διάφορες περιοχές παραγωγής, λόγω του υψηλού κατακερματισμού της αμπελοοινικής αγοράς της Ένωσης. Αυτές είναι σημαντικές σε ορισμένες περιοχές αρκετών κρατών μελών και επηρεάζουν ιδίως τα τμήματα της αγοράς των ερυθρών και ερυθρωπών οίνων. Παραδείγματα που καταδεικνύουν αυτόν τον κατακερματισμό της αγοράς είναι, για παράδειγμα, τα ακόλουθα: 27 % υψηλότερα αποθέματα από τον μέσο όρο των 5 ετών στην Extremadura στην Ισπανία, 24 % και 14 % υψηλότερα αποθέματα σε σχέση με το προηγούμενο έτος στις περιοχές της Λισαβόνας και του Alentejo στην Πορτογαλία, αντίστοιχα, και 26 % υψηλότερα αποθέματα ερυθρωπών οίνων στην αρχή της τρέχουσας περιόδου εμπορίας από ό, τι στην αρχή της προηγούμενης περιόδου εμπορίας στο Languedoc-Roussillon στη Γαλλία.
- (7) Ταυτόχρονα, η αμπελοοινική αγορά της Ένωσης έχει ήδη υποστεί επιβαρυντικές συνθήκες, ιδίως καθ' όλη τη διάρκεια των ετών 2019, 2020 και 2021, εξαιτίας εμπορικών περιορισμών, μείωσης της κατανάλωσης κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 και αρκετών ακραίων καιρικών φαινομένων. Οι τρέχουσες δύσκολες συνθήκες προκαλούν περαιτέρω πλήγμα σε έναν ήδη εύθραυστο τομέα και οδηγούν σε σημαντικές απώλειες εισοδήματος για όλους τους παράγοντες που σχετίζονται με αυτόν. Οι αμπελοκαλλιεργητές στις περιοχές των κρατών μελών που πλήττονται περισσότερο αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες και προβλήματα ρευστότητας. Ως εκ τούτου, απαιτείται επίσης ανάληψη άμεσης δράσης στο πλαίσιο αυτό για την αποτελεσματική αντιμετώπιση αυτής της ανομοιογενούς κατάστασης της αγοράς, δίνοντας τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να ανακατευθύνουν μέρος των χρηματοδοτικών πόρων που διατίθενται στα εθνικά τους προγράμματα στήριξης στον αμπελοοινικό τομέα και να προσφέρουν πιο εξατομικευμένη στήριξη στους διάφορους παράγοντες του τομέα.
- (8) Η απομάκρυνση από την αγορά των περιοχών που πλήττονται περισσότερο ορισμένων ποσοτήτων οίνου που δεν βρίσκουν κατάλληλες δυνατότητες διάθεσης στην αγορά αναμένεται να συμβάλει στην αντιμετώπιση των ανισορροπιών της αγοράς και να αποτρέψει τη μετατροπή των σημερινών διαταραχών σε σοβαρότερη ή παρατεταμένη διαταραχή ολόκληρου του αμπελοοινικού τομέα της Ένωσης. Όπου απαιτείται, η απόσταση οίνου θα πρέπει να εισαχθεί προσωρινά ως επιλέξιμο μέτρο στο πλαίσιο των προγραμμάτων στήριξης στον αμπελοοινικό τομέα, ώστε να συμβάλει στη βελτίωση της ισορροπίας της αγοράς και της οικονομικής κατάστασης των οινοπαραγωγών στις περιοχές παραγωγής που πλήττονται περισσότερο. Για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, η χρήση της παραγόμενης αλκοόλης δεν θα πρέπει να επιτρέπεται για τη βιομηχανία τροφίμων και ποτών και θα πρέπει να περιοριστεί για χρήση για βιομηχανικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της απολύμανσης και της φαρμακευτικής χρήσης, καθώς και για ενεργειακούς σκοπούς. Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε κατάχρηση ή υπεραντιστάθμιση μετά την εφαρμογή του εν λόγω έκτακτου μέτρου, είναι σκόπιμο να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να εστιάσουν το μέτρο στις περιοχές που παρουσιάζουν ανισορροπία στην αγορά, να βασιστούν σε αντικειμενικά κριτήρια και να περιορίσουν στις πρόσφατες αγοραίες τιμές την αντιστάθμιση που θα προβλέπουν.
- (9) Το μέτρο της «πρώιμης συγκομιδής» που προβλέπεται στο άρθρο 47 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 χρησιμοποιείται ως μέτρο διαχείρισης της αγοράς όταν αναμένεται υπερβολική παραγωγή σταφυλιών. Για να βοηθηθούν οι επιχειρηματίες να ανταποκριθούν στις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς και να μειωθεί ο κίνδυνος επανεμφάνισης της κατάστασης κατά την προσεχή περίοδο εμπορίας, είναι σκόπιμο να επιτραπεί μεγαλύτερη ευελιξία κατά την εφαρμογή του εν λόγω μέτρου κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023. Ειδικότερα, είναι αναγκαίο, ως έκτακτο μέτρο, να προβλεφθούν παρεκκλίσεις από το άρθρο 47 παράγραφοι 1 και 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης καταστροφή ή απομάκρυνση των σταφυλιών που δεν έχουν ωριμάσει σε τμήμα μιας εκμετάλλευσης, υπό την προϋπόθεση ότι αυτό πραγματοποιείται σε ολόκληρα αγροτεμάχια, και να προβλεφθεί η προσωρινή αύξηση της μέγιστης συνεισφοράς της Ένωσης στο μέτρο αυτό.
- (10) Η προσθήκη της «απόσταξης κρίσης» στα επιλέξιμα μέτρα, καθώς και η ευελιξία που θεσπίστηκε για την «πρώιμη συγκομιδή» αντιπροσωπεύουν μια μορφή χρηματοδοτικής στήριξης, η οποία, ωστόσο, δεν απαιτεί πρόσθετη ενωσιακή χρηματοδότηση, δεδομένου ότι εξακολουθούν να ισχύουν τα δημοσιονομικά όρια για τα εθνικά προγράμματα στήριξης στον αμπελοοινικό τομέα για το οικονομικό έτος 2023 που ορίζονται στο παράρτημα VII του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2115 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽²⁾. Τα κράτη μέλη μπορούν συνεπώς να αποφασίσουν να διαθέσουν υψηλότερα ποσά για τα εν λόγω μέτρα μόνο στο πλαίσιο του ετήσιου προϋπολογισμού που προβλέπεται στο εν λόγω παράρτημα. Επομένως, η χρηματοδοτική στήριξη στα δύο προαναφερόμενα μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης αποσκοπεί στην παροχή στήριξης στον τομέα στο πλαίσιο της δεδομένης ασταθούς κατάστασης της αγοράς, χωρίς να απαιτείται να κινητοποιηθούν εξαρχής πρόσθετα κεφάλαια.

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/2115 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2021, σχετικά με τη θέσπιση κανόνων για τη στήριξη των στρατηγικών σχεδίων που πρέπει να καταρτίζονται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της κοινής γεωργικής πολιτικής (στρατηγικά σχέδια για την ΚΓΠ) και να χρηματοδοτούνται από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Εγγυήσεων (ΕΓΤΕ) και το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1305/2013 και (ΕΕ) αριθ. 1307/2013 (ΕΕ L 435 της 6.12.2021, σ. 1).

- (11) Προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα των χρηματοδοτικών πόρων της Ένωσης που μπορούν να διατεθούν σε αυτά τα μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να συμπληρώνουν τη χρηματοδοτική συνδρομή της Ένωσης με εθνικές ενισχύσεις που καλύπτουν έως και το 50 % της στήριξης που χορηγείται για τα δύο μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης τα οποία προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
- (12) Η αρνητική εξέλιξη της αγοράς, η αύξηση του κόστους και τα επακόλουθα προβλήματα ρευστότητας που αντιμετωπίζουν οι επιχειρηματίες του αμπελοοινικού τομέα δυσχεραίνουν την εφαρμογή των μέτρων των εθνικών προγραμμάτων στήριξης του αμπελοοινικού τομέα σε μια περίοδο κατά την οποία η βελτίωση του προσανατολισμού του τομέα στην αγορά είναι εξαιρετικά αναγκαία. Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα της υλοποίησης των προγραμμάτων στο πλαίσιο της επικρατούσας αγοράς και στο οικονομικό πλαίσιο του αμπελοοινικού τομέα, είναι σκόπιμο να αυξηθεί προσωρινά η μέγιστη συνεισφορά της Ένωσης στα μέτρα «πρώιμης», «αναδιάρθρωσης και μετατροπής αμπελώνων», «πρώιμης συγκομιδής» και «επενδύσεων».
- (13) Επιπλέον, είναι σημαντικό να παρέχεται στους δικαιούχους κατάλληλη ευελιξία για την υλοποίηση των δράσεών τους στο πλαίσιο των εθνικών προγραμμάτων στήριξης, ώστε να μπορούν να αντιδρούν στις τρέχουσες αβεβαιότητες της αγοράς να προσαρμόζουν τις δράσεις όποτε χρειάζεται. Η εν λόγω ευελιξία αντιπροσωπεύει περαιτέρω μέτρα στήριξης της αγοράς για την πρόληψη της μετατροπής των τρεχουσών οικονομικών διαταραχών σε σοβαρότερη ή παρατεταμένη διαταραχή της αμπελοοινικής αγοράς της Ένωσης και διασφαλίζει ότι τα άλλα έκτακτα μέτρα που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, μόλις αποφασιστούν από ένα κράτος μέλος, μπορούν να εφαρμόζονται αποτελεσματικά και στο επίπεδο των δικαιούχων. Συνεπώς, ως περαιτέρω έκτακτο μέτρο, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί παρέκκλιση από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2016/1149 της Επιτροπής⁽³⁾ και να δοθεί η δυνατότητα στα κράτη μέλη να παρέχουν μεγαλύτερη ευελιξία στους δικαιούχους, προκειμένου να προσαρμόσουν τις προγραμματισμένες δράσεις με απλουστευμένη διαδικασία, καθώς και να την εφαρμόσουν μερικώς σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις.
- (14) Δεδομένου ότι οι λόγοι για να εφαρμοστούν αυξημένοι ενωσιακοί συντελεστές χρηματοδότησης για ορισμένα μέτρα και για να καταστεί δυνατή μεγαλύτερη ευελιξία ως προς τη διαχείριση των προγραμμάτων σχετίζονται με την τρέχουσα οικονομική κατάσταση του αμπελοοινικού τομέα, και επειδή τα μέτρα είναι προσωρινά, είναι σκόπιμο να περιοριστεί το πεδίο εφαρμογής τους σε δράσεις που άρχισαν να υλοποιούνται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023. Αντιθέτως, τα μέτρα αυτά δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται, για παράδειγμα, σε δράσεις που υλοποιήθηκαν τα προηγούμενα οικονομικά έτη και για τις οποίες καταβλήθηκε αποζημίωση μόνο κατά το οικονομικό έτος 2023.
- (15) Για επιτακτικούς λόγους επείγουσας ανάγκης, λαμβανομένης υπόψη της συνεχιζόμενης διαταραχής της αγοράς, καθώς και του σύντομου χρόνου που διαθέτουν τα κράτη μέλη για να εφαρμόσουν τα μέτρα που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό εντός του τρέχοντος οικονομικού έτους, και προκειμένου να αποτραπεί η περαιτέρω επιδείνωση της αγοράς, είναι αναγκαίο να ληφθούν άμεσα μέτρα. Αφενός, στις περιοχές που πλήττονται περισσότερο, η πλεονάζουσα προσφορά πρέπει να απομακρυνθεί από την αγορά το συντομότερο δυνατόν και, σε κάθε περίπτωση, πριν από την έναρξη της νέας συγκομιδής, έως το τέλος Αυγούστου ή τις αρχές Σεπτεμβρίου 2023, διαφορετικά η κατάσταση της αγοράς θα επιδεινωθεί περαιτέρω και η τρέχουσα ανισορροπία θα μεταφερθεί στη νέα περίοδο εμπορίας, απειλώντας έτσι να προκαλέσει παρατεταμένη κρίση σε ολόκληρη την αμπελοοινική αγορά της Ένωσης. Από την άλλη πλευρά, όλα τα μέτρα που περιλαμβάνονται στον παρόντα κανονισμό πρέπει να εφαρμοστούν πριν από τη λήξη των τρεχόντων εθνικών προγραμμάτων στήριξης του αμπελοοινικού τομέα, τα οποία ισχύουν μόνο έως τις 15 Οκτωβρίου 2023, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/2117 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁴⁾. Σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, τα άρθρα 39 έως 54 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 εξακολουθούν να εφαρμόζονται μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2022 όσον αφορά τις δαπάνες και τις πληρωμές που πραγματοποιούνται για δράσεις που υλοποιήθηκαν πριν από τις 16 Οκτωβρίου 2023. Ως εκ τούτου, η καθυστέρηση της δράσης θα μπορούσε να καταστήσει δύσκολη ή ακόμα και αδύνατη την εφαρμογή των μέτρων από τα πληττόμενα κράτη μέλη εντός του οικονομικού έτους 2023, που αποτελεί το τελευταίο έτος εφαρμογής των τρεχόντων εθνικών προγραμμάτων στήριξης στον αμπελοοινικό τομέα.
- (16) Δεδομένων των προαναφερόμενων λόγων κατεπείγουσας ανάγκης, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εκδοθεί σύμφωνα με τη διαδικασία επείγουσας ανάγκης που προβλέπεται στο άρθρο 228 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/1149 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2016, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα εθνικά προγράμματα στήριξης στον αμπελοοινικό τομέα και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 555/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 190 της 15.7.2016, σ. 1).

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/2117 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 2ας Δεκεμβρίου 2021, σχετικά με την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των αγορών γεωργικών προϊόντων, (ΕΕ) αριθ. 1151/2012 για τα συστήματα ποιότητας των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων, (ΕΕ) αριθ. 251/2014 για τον ορισμό, την περιγραφή, την παρουσίαση, την επισήμανση και την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων των αρωματισμένων αμπελοοινικών προϊόντων και (ΕΕ) αριθ. 228/2013 για τον καθορισμό ειδικών μέτρων για τη γεωργία στις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης (ΕΕ L 435 της 6.12.2021, σ. 262).

- (17) Δεδομένου ότι είναι αναγκαίο να αναληφθεί άμεση δράση, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Προσωρινές παρεκκλίσεις από το άρθρο 43 και το άρθρο 44 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 43 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, τα μέτρα που καθορίζονται στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού μπορούν να χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο προγραμμάτων στήριξης στον αμπελοοινικό τομέα.
2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 44 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, τα κράτη μέλη μπορούν να χρηματοδοτούν με εθνικές ενισχύσεις έως το 50 % της στήριξης που χορηγείται δυνάμει του άρθρου 2 του παρόντος κανονισμού και του άρθρου 47 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013.

Άρθρο 2

Προσωρινή απόσταξη κρίσης οίνου

1. Στήριξη μπορεί να χορηγείται για την απόσταξη οίνου σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο παρόν άρθρο. Η στήριξη αυτή είναι αναλογική, δεόντως αιτιολογημένη από το κράτος μέλος και αφορά τους οίνους και τις περιοχές παραγωγής που πλήττονται περισσότερο, σύμφωνα με το δεύτερο εδάφιο. Μπορεί να εφαρμοστεί σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο για ερυθρούς ή ερυθρωπούς οίνους, χωριστά ή και για τα δύο χρώματα μαζί, οι οποίοι μπορούν να είναι οίνοι με προστατευόμενη ονομασία προέλευσης ή προστατευόμενη γεωγραφική ένδειξη ή οίνοι χωρίς προστατευόμενη ονομασία προέλευσης ή προστατευόμενη γεωγραφική ένδειξη.

Τα κράτη μέλη, τα οποία αποφασίζουν να εφαρμόσουν το μέτρο αυτό, αποδεικνύουν για κάθε τύπο και χρώμα επιλέξιμου οίνου, είτε σε περιφερειακό είτε σε εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση, την ύπαρξη μίας ή περισσότερων από τις ακόλουθες συνθήκες της αγοράς:

- a) σημαντική αύξηση των τελευταίων διαθέσιμων αποθεμάτων οίνου σε επίπεδο παραγωγής σε σύγκριση με τη μέση ποσότητα αποθεμάτων για το ίδιο χρονικό διάστημα κατά τις προηγούμενες 5 περιόδους εμπορίας ή σε σύγκριση με τη μέση ποσότητα αποθεμάτων για το ίδιο χρονικό διάστημα κατά τις 5 προηγούμενες περιόδους εμπορίας, με εξαίρεση την υψηλότερη και τη χαμηλότερη τιμή·
- β) σημαντική μείωση της μέσης αγοραίας τιμής σε επίπεδο παραγωγής για την τρέχουσα περίοδο εμπορίας σε σύγκριση με τη μέση τιμή των 3 προηγούμενων περιόδων εμπορίας ή σε σύγκριση με τη μέση τιμή των 5 προηγούμενων περιόδων εμπορίας, με εξαίρεση τις υψηλότερες και τις χαμηλότερες τιμές των ετήσιων μέσων όρων·
- γ) σημαντική μείωση των σωρευτικών πωλήσεων στην αγορά σε επίπεδο παραγωγής για την τρέχουσα περίοδο εμπορίας σε σύγκριση με τον μέσο όρο των 3 προηγούμενων περιόδων εμπορίας για την ίδια περίοδο, ή σε σύγκριση με τον μέσο όρο των 5 προηγούμενων περιόδων εμπορίας, με εξαίρεση τις υψηλότερες και τις χαμηλότερες τιμές σωρευτικών πωλήσεων για την ίδια περίοδο, και υπό τον όρο ότι η μείωση αυτή δεν προκύπτει από μείωση της παραγωγής.

2. Η αλκοόλη που παράγεται από την απόσταξη για την οποία παρέχεται στήριξη κατά τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1 χρησιμοποιείται αποκλειστικά για βιομηχανικούς σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της απολύμανσης ή της φαρμακευτικής χρήσης, ή για ενεργειακούς σκοπούς, ώστε να αποφεύγεται η στρέβλωση του ανταγωνισμού.

3. Οι δικαιούχοι της στήριξης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι οινοποιητικές επιχειρήσεις που παράγουν ή διαθέτουν στο εμπόριο τα προϊόντα που αναφέρονται στο παράρτημα VII μέρος II του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, οργανώσεις οινοπαραγωγών, ενώσεις δύο ή περισσότερων παραγωγών, διεπαγγελματικές οργανώσεις ή αποσταγματοποιοί αμπελοοινικών προϊόντων.

4. Μόνο οι δαπάνες που συνδέονται με την παράδοση του οίνου στους αποσταγματοποιούς και με την απόσταξη του εν λόγω οίνου είναι επιλέξιμες για στήριξη. Ο οίνος που πρόκειται να αποσταχθεί στο πλαίσιο του παρόντος μέτρου κατάγεται από την Ένωση και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις εμπορίας που ισχύουν εντός της Ένωσης και με τις σχετικές προδιαγραφές προϊόντος για τους οίνους που φέρουν προστατευόμενη ονομασία προέλευσης ή προστατευόμενη γεωγραφική ένδειξη.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν στα εθνικά τους προγράμματα στήριξης κριτήρια προτεραιότητας για τους δικαιούχους. Τα εν λόγω κριτήρια προτεραιότητας βασίζονται στη συγκεκριμένη στρατηγική και στους συγκεκριμένους στόχους που ορίζονται στο πρόγραμμα στήριξης, είναι αντικειμενικά και δεν εισάγουν διακρίσεις.

6. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αίτησης για τη στήριξη που αναφέρεται στην παράγραφο 1, οι οποίοι περιλαμβάνουν διατάξεις όσον αφορά:

- a) τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που μπορούν να υποβάλλουν αιτήσεις·
- β) την υποβολή και την επιλογή των αιτήσεων, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις προθεσμίες για την υποβολή των αιτήσεων, την εξέταση της καταλληλότητας κάθε προτεινόμενης δράσης και την κοινοποίηση των αποτελεσμάτων της διαδικασίας επιλογής στους επιχειρηματίες·
- γ) την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις για τις επιλέξιμες δράσεις και τις δαπάνες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, καθώς και με τα κριτήρια προτεραιότητας, εάν εφαρμόζονται τα εν λόγω κριτήρια·
- δ) την επιλογή των αιτήσεων, που περιλαμβάνουν τουλάχιστον τον συντελεστή στάθμισης κάθε κριτηρίου προτεραιότητας, εάν εφαρμόζονται κριτήρια προτεραιότητας·
- ε) τις ρυθμίσεις σχετικά με την πληρωμή προκαταβολών και την παροχή εγγυήσεων.

7. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το ποσό στήριξης υπέρ των δικαιούχων βάσει αντικειμενικών κριτηρίων που δεν εισάγουν διακρίσεις. Το ποσό της στήριξης καθορίζεται σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, κατά περίπτωση, για κάθε τύπο και χρώμα επιλέξιμου οίνου που αναφέρεται στην παράγραφο 1. Το ποσό της στήριξης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 80 % της χαμηλότερης μηνιαίας μέσης τιμής που καταγράφηκε σε επίπεδο παραγωγής κατά την περίοδο εμπορίας 2022/2023 για κάθε τύπο και χρώμα επιλέξιμου οίνου για τον οποίο εφαρμόζεται το μέτρο, στη συγκεκριμένη περιοχή ή στην επικράτεια του κράτους μέλους. Όταν δεν υπάρχουν καταγεγραμμένες αγοραίες τιμές, αυτές μπορούν να εκτιμηθούν από την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους με βάση τα βέλτιστα διαθέσιμα στοιχεία.

8. Τα άρθρα 1 και 2, το άρθρο 43, τα άρθρα 48 έως 54 και το άρθρο 56 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1149 της Επιτροπής⁽³⁾, καθώς και τα άρθρα 1, 2 και 3, τα άρθρα 19 έως 23, τα άρθρα 25 έως 31, το άρθρο 32 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και τα άρθρα 33 έως 40 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/1150 της Επιτροπής⁽⁴⁾ εφαρμόζονται κατ' αναλογία στη στήριξη για την απόσταξη κρίσης του οίνου.

9. Έως τις 31 Αυγούστου 2023 τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους τύπους και το χρώμα των επιλέξιμων οίνων και τις περιοχές στις οποίες πρόκειται να εφαρμοστεί το μέτρο, καθώς και την αιτιολόγησή τους σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα ποσά της αντιστάθμισης που πρέπει να εφαρμοστούν σύμφωνα με την παράγραφο 7 και την αιτιολόγησή τους, καθώς και τις ποσότητες που αναμένεται να αποσταχθούν.

Άρθρο 3

Προσωρινή παρέκκλιση από το άρθρο 47 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 για την πρόωμη συγκομιδή

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 47 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, ως «πρόωμη συγκομιδή» νοείται η ολική καταστροφή ή η απομάκρυνση των σταφυλιών που δεν έχουν ακόμη ωριμάσει, στο σύνολο της εκμετάλλευσης ή σε τμήμα της εκμετάλλευσης, υπό την προϋπόθεση ότι η πρόωμη συγκομιδή πραγματοποιείται σε ολόκληρα αγροτεμάχια.

⁽³⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/1149 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2016, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα εθνικά προγράμματα στήριξης στον αμπελοοικονομικό τομέα και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 555/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 190 της 15.7.2016, σ. 1).

⁽⁴⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1150 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα εθνικά προγράμματα στήριξης του αμπελοοικονομικού τομέα (ΕΕ L 190 της 15.7.2016, σ. 23).

Άρθρο 4

Προσωρινές παρεκκλίσεις από το άρθρο 45 παράγραφος 3, το άρθρο 46 παράγραφος 6, το άρθρο 47 παράγραφος 3 και το άρθρο 50 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 σχετικά με τους συντελεστές χρηματοδότησης

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 45 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, η συνεισφορά της Ένωσης σε μέτρα ενημέρωσης ή προώθησης δεν υπερβαίνει το 60 % των επιλέξιμων δαπανών.
2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 46 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, η συνεισφορά της Ένωσης στις πραγματικές δαπάνες που συνδέονται με την αναδιάρθρωση και τη μετατροπή αμπελώνων δεν υπερβαίνει το 60 % των δαπανών αυτών. Στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες, η συνεισφορά της Ένωσης στις δαπάνες αναδιάρθρωσης και μετατροπής δεν υπερβαίνει το 80 %.
3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 47 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, η στήριξη που χορηγείται για την πρόωμη συγκομιδή δεν υπερβαίνει το 60 % του συνόλου του άμεσου κόστους της καταστροφής ή της απομάκρυνσης των σταφυλιών και της απώλειας εισοδήματος που προκύπτει από την εν λόγω καταστροφή ή απομάκρυνση.
4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 50 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, για τη συνεισφορά της Ένωσης ισχύουν τα εξής μέγιστα ποσοστά ενίσχυσης σε σχέση με τις επιλέξιμες επενδυτικές δαπάνες:
 - α) 60 % στις λιγότερο αναπτυγμένες περιφέρειες·
 - β) 50 % σε άλλες περιφέρειες πλην των λιγότερο αναπτυγμένων·
 - γ) 80 % στις εξόχως απόκεντρες περιοχές που αναφέρονται στο άρθρο 349 της Συνθήκης·
 - δ) 75 % στα μικρά νησιά του Αιγαίου Πελάγους, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 229/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

Άρθρο 5

Προσωρινές παρεκκλίσεις από τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2016/1149

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 22 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1149, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, η πρόωμη συγκομιδή μπορεί να εφαρμοστεί στο ίδιο αγροτεμάχιο επί 2 ή περισσότερα συναπτά έτη.
2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 53 παράγραφος 1 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1149, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023:
 - α) Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν αλλαγές από τους δικαιούχους στην αρχικά εγκριθείσα δράση, οι οποίες πραγματοποιούνται το αργότερο έως τις 15 Οκτωβρίου 2023 και υλοποιούνται χωρίς προηγούμενη έγκριση από τις αρμόδιες αρχές, υπό την προϋπόθεση ότι οι αλλαγές αυτές δεν επηρεάζουν την επιλεξιμότητα κανονικού μέρους της δράσης και τους γενικούς στόχους της και υπό την προϋπόθεση ότι δεν σημειώνεται υπέρβαση του συνολικού ποσού της εγκεκριμένης στήριξης για τη δράση. Οι αλλαγές αυτές κοινοποιούνται από τους δικαιούχους στην αρμόδια αρχή εντός των προθεσμιών που ορίζουν τα κράτη μέλη·
 - β) Τα κράτη μέλη μπορούν, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, να επιτρέπουν στους δικαιούχους να υποβάλουν αλλαγές που πραγματοποιούνται το αργότερο έως τις 15 Οκτωβρίου 2023 και τροποποιούν τον στόχο της συνολικής δράσης που έχει ήδη εγκριθεί στο πλαίσιο των μέτρων που αναφέρονται στα άρθρα 45, 46, 50 και 51 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ολοκληρωθεί τυχόν υπό εξέλιξη μεμονωμένες ενέργειες που αποτελούν μέρος συνολικής δράσης. Οι αλλαγές αυτές κοινοποιούνται από τους δικαιούχους στην αρμόδια αρχή εντός των προθεσμιών που ορίζουν τα κράτη μέλη και απαιτείται προηγούμενη έγκρισή τους από την αρμόδια αρχή·

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 229/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαρτίου 2013, σχετικά με τον καθορισμό ειδικών μέτρων για τη γεωργία στα μικρά νησιά του Αιγαίου και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1405/2006 του Συμβουλίου (ΕΕ L 78 της 20.3.2013, σ. 41).

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 54 παράγραφος 1 του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1149, σε περίπτωση που μια αλλαγή σε ήδη εγκριθείσα δράση έχει κοινοποιηθεί στην αρμόδια αρχή και έχει εγκριθεί από αυτή σύμφωνα με την παράγραφο 2 στοιχείο β) του παρόντος άρθρου, καταβάλλεται στήριξη για τις επιμέρους ενέργειες που έχουν ήδη υλοποιηθεί στο πλαίσιο της εν λόγω δράσης, εάν οι εν λόγω ενέργειες έχουν υλοποιηθεί πλήρως και υποβληθεί σε διοικητικούς και, κατά περίπτωση, σε επιτόπιους ελέγχους, σύμφωνα με το τμήμα 1 του κεφαλαίου IV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2016/1150 της Επιτροπής⁽⁸⁾.

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 54 παράγραφος 4 τρίτο, τέταρτο, πέμπτο και έκτο εδάφιο του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2016/1149, κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους 2023, όσον αφορά τις αιτήσεις πληρωμής που υποβάλλονται το αργότερο έως τις 15 Οκτωβρίου 2023, όταν οι δράσεις που λαμβάνουν στήριξη στο πλαίσιο του άρθρου 46 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 δεν εφαρμόζονται για τη συνολική έκταση για την οποία ζητήθηκε στήριξη, τα κράτη μέλη υπολογίζουν την καταβλητέα στήριξη βάσει της έκτασης που προσδιορίζεται από τους επιτόπιους ελέγχους μετά την υλοποίηση.

Άρθρο 6

Εφαρμογή των προσωρινών έκτακτων μέτρων για την αγορά

Τα άρθρα 1, 2 και 3 εφαρμόζονται σε δράσεις που επιλέγονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού και υλοποιούνται το αργότερο έως τις 15 Οκτωβρίου 2023.

Τα άρθρα 4 και 5 εφαρμόζονται σε δράσεις που άρχισαν να υλοποιούνται κατά το οικονομικό έτος 2023.

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁸⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1150 της Επιτροπής, της 15ης Απριλίου 2016, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1308/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα εθνικά προγράμματα στήριξης του αμπελοοινικού τομέα (ΕΕ L 190 της 15.7.2016, σ. 23).

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2023/... ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Ιουνίου 2023

για την τροποποίηση των παραρτημάτων V, XIV και XV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 όσον αφορά τις καταχωρίσεις για τον Καναδά, τη Χιλή και το Ηνωμένο Βασίλειο στους καταλόγους τρίτων χωρών από τις οποίες επιτρέπεται η είσοδος στην Ένωση φορτίων πουλερικών, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού πουλερικών και νωπού κρέατος από πουλερικά και πτερωτά θηράματα

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Μαρτίου 2016, σχετικά με τις μεταδοτικές νόσους των ζώων και για την τροποποίηση και την κατάργηση ορισμένων πράξεων στον τομέα της υγείας των ζώων («νόμος για την υγεία των ζώων») ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 230 παράγραφος 1 και το άρθρο 232 παράγραφοι 1 και 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2016/429 προβλέπει ότι τα φορτία ζώων, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού και προϊόντων ζωικής προέλευσης πρέπει να προέρχονται από τρίτη χώρα ή έδαφος ή ζώνη ή διαμέρισμα αυτών, που έχει καταγραφεί σε κατάλογο σύμφωνα με το άρθρο 230 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού, προκειμένου να εισέλθουν στην Ένωση.
- (2) Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/692 της Επιτροπής ⁽²⁾ καθορίζει τις απαιτήσεις υγείας των ζώων με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται τα φορτία ορισμένων ειδών και κατηγοριών ζώων, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού και προϊόντων ζωικής προέλευσης από τρίτες χώρες ή εδάφη ή ζώνες αυτών ή διαμερίσματα αυτών στην περίπτωση ζώων υδατοκαλλιέργειας, προκειμένου να εισέλθουν στην Ένωση.
- (3) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/404 της Επιτροπής ⁽³⁾ καθορίζει τους καταλόγους των τρίτων χωρών ή εδαφών ή ζωνών ή διαμερισμάτων αυτών, από τις οποίες / τα οποία επιτρέπεται η είσοδος στην Ένωση των ειδών και κατηγοριών ζώων, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού και προϊόντων ζωικής προέλευσης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2020/692.
- (4) Ειδικότερα, τα παραρτήματα V και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 περιλαμβάνουν τους καταλόγους τρίτων χωρών ή εδαφών ή ζωνών αυτών από τις οποίες / τα οποία επιτρέπεται η είσοδος στην Ένωση, αντίστοιχα, φορτίων πουλερικών, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού πουλερικών και νωπού κρέατος πουλερικών και πτερωτών θηραμάτων.
- (5) Η Χιλή κοινοποίησε στην Επιτροπή την εκδήλωση μίας εστίας υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών (HPAI) σε πουλερικά, η οποία εντοπίζεται στην περιφέρεια Metropolitana, και επιβεβαιώθηκε στις 4 Ιουνίου 2023 με εργαστηριακή ανάλυση (RT-PCR).
- (6) Κατόπιν της εκδήλωσης αυτής της πρόσφατης εστίας υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών, οι κτηνιατρικές αρχές της Χιλής καθόρισαν απαγορευμένη ζώνη ακτίνας τουλάχιστον 10 km γύρω από την πληγείσα εγκατάσταση και εφάρμοσαν πολιτική εξολόθρευσης με σκοπό τον έλεγχο της παρουσίας της υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών και τον περιορισμό της εξάπλωσης της εν λόγω νόσου.
- (7) Η Χιλή υπέβαλε πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με την επιδημιολογική κατάσταση στο έδαφός του και σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για την πρόληψη της περαιτέρω εξάπλωσης της υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 84 της 31.3.2016, σ. 1.

⁽²⁾ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/692 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2020, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τους κανόνες για την είσοδο στην Ένωση και για τις μετακινήσεις και τους χειρισμούς, μετά την είσοδο, των φορτίων ορισμένων ζώων, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού και προϊόντων ζωικής προέλευσης (ΕΕ L 174 της 3.6.2020, σ. 379).

⁽³⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2021/404 της Επιτροπής, της 24ης Μαρτίου 2021, για τον καθορισμό των καταλόγων των τρίτων χωρών, περιοχών ή τμημάτων από τις οποίες επιτρέπεται η είσοδος στην Ένωση ζώων, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού και προϊόντων ζωικής προέλευσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 114 της 31.3.2021, σ. 1).

- (8) Οι πληροφορίες αυτές αξιολογήθηκαν από την Επιτροπή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, λόγω της κατάστασης της υγείας των ζώων στην περιοχή που υπόκειται σε περιορισμούς που έχουν καθοριστεί από τις κτηνιατρικές αρχές της Χιλής, θα πρέπει να ανασταλεί η είσοδος στην Ένωση φορτίων πουλερικών, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού πουλερικών και νωπού κρέατος πουλερικών και πτερωτών θηραμάτων από την εν λόγω περιοχή προκειμένου να προστατευθεί το υγειονομικό καθεστώς της Ένωσης.
- (9) Ο Καναδάς και Ηνωμένο Βασίλειο έχουν παράσχει επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τις καταστάσεις που οδήγησαν στην αναστολή της εισόδου ορισμένων προϊόντων στην Ένωση.
- (10) Ειδικότερα, ο Καναδάς υπέβαλε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιδημιολογική κατάσταση στο έδαφός του σε σχέση με δύο εστίες υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών (HPAI) σε πτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις στις επαρχίες Ontario και Quebec, οι οποίες επιβεβαιώθηκαν στις 5 Απριλίου 2023 και στις 18 Απριλίου 2023, αντιστοίχως.
- (11) Επίσης, το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με την επιδημιολογική κατάσταση στο έδαφός του σε σχέση με τέσσερις εστίες υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών σε πτηνοτροφικές εγκαταστάσεις στην κομητεία Powys στην Ουαλία (3) και στην κομητεία South Yorkshire στην Αγγλία (1), στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι οποίες επιβεβαιώθηκαν μεταξύ της 13ς Απριλίου 2023 και 29ης Απριλίου 2023.
- (12) Ο Καναδάς και το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλαν επίσης πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έλαβαν για την πρόληψη της περαιτέρω εξάπλωσης της υψηλής παθογονικότητας γρίπης των πτηνών (HPAI). Ειδικότερα, μετά την εκδήλωση αυτών των εστιών της εν λόγω νόσου, ο Καναδάς και το Ηνωμένο Βασίλειο εφάρμοσαν πολιτική εξολόθρευσης με στόχο την αναχαιτίση και τον περιορισμό της εξάπλωσης της εν λόγω νόσου και ολοκλήρωσαν επίσης τα αναγκαία μέτρα καθαρισμού και απολύμανσης μετά την εφαρμογή της πολιτικής εξολόθρευσης στις πληγείσες πτηνοτροφικές εκμεταλλεύσεις στα εδάφη τους.
- (13) Η Επιτροπή αξιολόγησε τις πληροφορίες που υπέβαλαν ο Καναδάς και το Ηνωμένο Βασίλειο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο Καναδάς και το Ηνωμένο Βασίλειο έχουν παράσχει κατάλληλες εγγυήσεις ότι η κατάσταση της υγείας των ζώων που οδήγησε στις αναστολές δεν συνιστά πλέον απειλή για την υγεία των ζώων ή τη δημόσια υγεία εντός της Ένωσης και ότι, κατά συνέπεια, θα πρέπει να επιτραπεί εκ νέου η είσοδος στην Ένωση βασικών προϊόντων πουλερικών από τις ζώνες των εν λόγω χωρών από τις οποίες είχε ανασταλεί η είσοδος στην Ένωση.
- (14) Συνεπώς, τα παραρτήματα V και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 θα πρέπει να τροποποιηθούν προκειμένου να ληφθεί υπόψη η υφιστάμενη επιδημιολογική κατάσταση όσον αφορά την υψηλής παθογονικότητας γρίπη των πτηνών (HPAI) στον Καναδά, στη Χιλή και στο Ηνωμένο Βασίλειο.
- (15) Επιπλέον, ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/215 της Επιτροπής (*) τροποποίησε τα παραρτήματα V και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 της Επιτροπής με την προσθήκη της ζώνης CA-2.1 στις καταχωρίσεις για τον Καναδά στο παράρτημα V και στο παράρτημα XIV. Δεδομένου ότι εντοπίστηκε ένα σφάλμα, η σειρά για τη ζώνη CA-2 στο παράρτημα V μέρος 2 θα πρέπει να διορθωθεί αναλόγως.
- (16) Επιπροσθέτως, οι καταχωρίσεις στο παράρτημα XV μέρος 1 τμήμα Α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 έχουν υποστεί συχνές τροποποιήσεις. Για λόγους σαφήνειας, το εν λόγω τμήμα του παραρτήματος XV θα πρέπει να αντικατασταθεί στο σύνολό του.
- (17) Λαμβανομένης υπόψη της υφιστάμενης επιδημιολογικής κατάστασης στον Καναδά, στη Χιλή και στο Ηνωμένο Βασίλειο όσον αφορά την υψηλής παθογονικότητας γρίπη των πτηνών (HPAI) και τον σοβαρό κίνδυνο εισαγωγής της στην Ένωση, οι τροποποιήσεις που πρέπει να γίνουν στα παραρτήματα V και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ επειγόντως.
- (18) Η διόρθωση για την καταχώριση για τον Καναδά στη σειρά για τη ζώνη CA-2 στο παράρτημα V μέρος 2 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 θα πρέπει να εφαρμόζεται από την ημερομηνία εφαρμογής του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/215.
- (19) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής φυτών, ζώων, τροφίμων και ζωοτροφών,

(*) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/215 της Επιτροπής της 17ης Φεβρουαρίου 2022 για την τροποποίηση των παραρτημάτων V και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 όσον αφορά τις καταχωρίσεις για τον Καναδά και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής στους καταλόγους τρίτων χωρών από τις οποίες επιτρέπεται η είσοδος στην Ένωση φορτίων πουλερικών, ζωικού αναπαραγωγικού υλικού πουλερικών και νωπού κρέατος από πουλερικά και πτερωτά θηράματα (OJ L 37 της 18.2.2022, σ. 28)

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404

Τα παραρτήματα V, XIV και XV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Διόρθωση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404

Στο παράρτημα V, στο μέρος 2, στην καταχώριση για τον Καναδά, η σειρά για τη ζώνη CA-2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Καναδάς	CA-2	Το έδαφος του Καναδά που αντιστοιχεί σε:»
----------	------	---

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Εντούτοις, το άρθρο 2 εφαρμόζεται από τις 19 Φεβρουαρίου 2022.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 22 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τα παραρτήματα V και XIV του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/404 τροποποιούνται ως εξής:

1. το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

α) στο μέρος 1 το τμήμα Β τροποποιείται ως εξής:

i) στην καταχώριση για τον Καναδά, η σειρά για τη ζώνη CA-2.181 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CA Καναδάς	CA-2.181	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		5.4.2023	14.6.2023»
----------------	----------	--	-------	--	----------	------------

ii) στην καταχώριση για τον Καναδά, η σειρά για τη ζώνη CA-2.187 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CA Καναδάς	CA-2.187	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		18.4.2023	14.6.2023»
----------------	----------	--	-------	--	-----------	------------

iii) στην καταχώριση για τη Χιλή, μετά τη σειρά για τη ζώνη CL-2.10 προστίθεται η ακόλουθη σειρά για τη ζώνη CL-2.11:

«CL Χιλή	CL-2.11	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		4.6.2023»	
-------------	---------	--	-------	--	-----------	--

iv) στην καταχώριση για το Ηνωμένο Βασίλειο, η σειρά για τη ζώνη GB-2.298 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«GB Ηνωμένο Βασίλειο	GB-2.298	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		13.4.2023	7.6.2023»
----------------------------	----------	--	-------	--	-----------	-----------

v) στην καταχώριση για το Ηνωμένο Βασίλειο, οι σειρές για τις ζώνες GB-2.300, GB-2.301 και GB-2.302 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«GB Ηνωμένο Βασίλειο	GB-2.300	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		23.4.2023	7.6.2023
	GB-2.301		N, P1		27.4.2023	7.6.2023
	GB-2.302		N, P1		29.4.2023	7.6.2023»

β) στο μέρος 2, στην καταχώριση για τη Χιλή, μετά την περιγραφή της ζώνης CL-2.10 προστίθεται η ακόλουθη περιγραφή της ζώνης CL-2.11:

«Χιλή	CL-2.11	Μητροπολιτική περιφέρεια, επαρχία Melipilla, Κοινότητα San Pedro Γεωγραφικό πλάτος -33,9728 Γεωγραφικό μήκος -71,2964 PZ: Κοινότητες: Santa Rosa de la Sierra, Lo Chacón και Las Palmas SZ: Κοινότητες: Santa Rosa de la Sierra, El Membrillo, El Ajial, San Vicente, El Peumo και Longovilo»
-------	---------	--

2. στο παράρτημα XIV, στο μέρος 1 το τμήμα Β τροποποιείται ως εξής:

i) στην καταχώριση για τον Καναδά, οι σειρές για τη ζώνη CA-2.181 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«CA Καναδάς	CA-2.181	POU, RAT	N, P1		5.4.2023	14.6.2023
		GBM	P1		5.4.2023	14.6.2023»

ii) στην καταχώριση για τον Καναδά, οι σειρές για τη ζώνη CA-2.187 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«CA Καναδάς	CA-2.187	POU, RAT	N, P1		18.4.2023	14.6.2023
		GBM	P1		18.4.2023	14.6.2023»

iii) στην καταχώριση για τη Χιλή μετά τις σειρές για τη ζώνη CL-2.10 προστίθενται οι ακόλουθες σειρές για τη ζώνη CL-2.11:

«CL Χιλή	CL-2.11	POU, RAT	N, P1		4.6.2023	
		GBM	P1		4.6.2023»	

iv) στην καταχώριση για το Ηνωμένο Βασίλειο, οι σειρές για τη ζώνη GB-2.298 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«GB Ηνωμένο Βασίλειο	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		13.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		13.4.2023	7.6.2023»

v) στην καταχώριση για το Ηνωμένο Βασίλειο, οι σειρές για τις ζώνες GB-2.300, GB-2.301 και GB-2.302 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«GB Ηνωμένο Βασίλειο	GB-2.300	POU, RAT	N, P1		23.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		23.4.2023	7.6.2023
	GB-2.301	POU, RAT	N, P1		27.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		27.4.2023	7.6.2023
	GB-2.302	POU, RAT	N, P1		29.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		29.4.2023	7.6.2023»

3. Στο παράρτημα XV μέρος 1, το τμήμα Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**Τμήμα Α:** Κατάλογος τρίτων χωρών, εδαφών ή ζωνών αυτών από τις οποίες / τα οποία επιτρέπεται η είσοδος, στην Ένωση, φορτίων μεταποιημένων προϊόντων με βάση το κρέας τα οποία έχουν υποβληθεί στη μη ειδική επεξεργασία “Α” μετριάσμου του κινδύνου (*) ή τις επεξεργασίες “Β”, “Γ” ή “Δ” για τα προϊόντα με βάση το κρέας [σύμφωνα με το παράρτημα XXVI του κατ’ εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2020/692] που απαιτείται για κάθε είδος προέλευσης του κρέατος

Κωδικός ISO και ονομασία της τρίτης χώρας ή εδάφους	Ζώνη: όπως ορίζεται στο μέρος 2	Είδος προέλευσης του μεταποιημένου κρέατος, πρβλ. με τους ορισμούς που ορίζονται στο άρθρο 2											
		Βοοειδή	Προβατοειδή και αιγοειδή	Χοιροειδή	Οπληφόρα – εκτρεφόμενα θηράματα (εξαιρουμένων των κατοικίδιων φυλών χοιροειδών)	Χοιροειδή – εκτρεφόμενα θηράματα (εξαιρουμένων των κατοικίδιων φυλών χοιροειδών)	Οπληφόρα – άγρια θηράματα (εξαιρουμένων των χοιροειδών)	Χοιροειδή – άγρια θηράματα (εξαιρουμένων των κατοικίδιων φυλών χοιροειδών)	Πουλερικά πλην των στρουθιονιδών	Στρουθιονίδες	Άγρια πτερωτά θηράματα	Πιστοποιητικά υγείας των ζώων	Ειδικοί όροι όπως ορίζεται στο μέρος 3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AR Αργεντινή	AR-0	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Δ	Δ	Δ	MPST	
	AR-1	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Δ	Δ	Δ	MPST	
	AR-2	A	A	Γ	A	A	Γ	Γ	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
AU Αυστραλία	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
BA Βοσνία και Ερζεγοβίνη	BA-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
BH Μπαχρέιν	BH-0	B	B	B	B	B	Γ	Γ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
BR Βραζιλία	BR-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
	BR-1	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	A	A	MPNT (**) MPST	

	BR-2	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
	BR-3	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Α	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
	BR-4	Β	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Β	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
BW Μποτσουάνα	BW-0	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δεν επιτρέπεται	MPST	
BY Λευκορωσία	BY-0	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
CA Καναδάς	CA-0	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
	CA-1	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	MPNT (**) MPST	
	CA-2	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Α	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
CH Ελβετία	CH-0	Με την επιφύλαξη της συμφωνίας που αναφέρεται στο σημείο 7 του παραρτήματος Ι												
CL Χιλή	CL-0	Α	Α	Α	Α	Α	Β	Β	Β	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
	CL-1	Α	Α	Α	Α	Α	Β	Β	Α	Α	Α	Α	MPNT (**) MPST	
	CL-2	Α	Α	Α	Α	Α	Β	Β	Δ	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
CN Κίνα	CN-0	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	MPST	
	CN-1	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Β	Δ	Β	Β	MPST	

CO Κολομβία	CO-0	B	B	B	B	B	B	B	Δεν επιτρέπεται	A	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
ET Αιθιοπία	ET-0	B	B	B	B	B	B	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
GB Ηνωμένο Βασίλειο	GB-0	A	A	A	A	A	A	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
	GB-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST	
	GB-2	A	A	A	A	A	A	A	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
GG Γκέρνζι	GG-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται		
GL Γροιλανδία	GL-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	A	MPNT (**) MPST	
HK Χονγκ Κονγκ	HK-0	B	B	B	B	B	B	B	Δ	Δ	Δεν επιτρέπεται	MPST	
IL Ισραήλ	IL-0	B	B	B	B	B	B	B	Δ	Δ	Δ	MPST	
IM Νήσος του Μαν	IM-0	Δεν επιτρέπεται	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
IN Ινδία	IN-0	B	B	B	B	B	B	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
JE Τζέρζι	JE-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται		

JP Ιαπωνία	JP-0	A	Δεν επιτρέπεται	B	A	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
KE Κένυα	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
KR Νότια Κορέα	KR-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
MA Μαρόκο	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
MD Μολδαβία	MD-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
ME Μαυροβούνιο	ME-0	A	A	Δ	A	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
MG Μαδαγασκάρη	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	Δ	Δ	Δ	MPST	
MK Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
MU Μαυρίκιος	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
MX Μεξικό	MX-0	A	Δ	Δ	A	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
MY Μαλαισία	MY-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται		

MY-1	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
NA Ναμίμπια	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	Δ	A	Δ	MPNT (**) MPST
NC Νέα Καληδονία	NC-0	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	A	Δεν επιτρέπεται	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST
NZ Νέα Ζηλανδία	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST
PM Σεν Πιερ και Μικελόν	PM-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST
PY Παραγουάη	PY-0	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST
RS Σερβία	RS-0	A	A	B ή Γ	A	Δ	Δ	Δ	Δ	Δ	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST
RU Ρωσία	RU-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Γ	Γ	Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST
	RU-2	Γ ή Δ1	Γ ή Δ1	Γ ή Δ1	Γ ή Δ1	Γ ή Δ1	Γ	Γ	Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST
SG Σιγκαπούρη	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	Δ	Δ	Δεν επιτρέπεται	MPST

SZ Εσουατίνι	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	
TH Ταϊλάνδη	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	Δ	MPNT (**) MPST	
TN Τυνησία	TN-0	Γ	Γ	B	Γ	B	B	B	A	A	Δ	MPNT (**) MPST	
TR Τουρκία	TR-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
UA Ουκρανία	UA-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	
	UA-1	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	A	A	A	MPNT (**) MPST	
	UA-2	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	Δ	Δ	MPST	
US Ηνωμένες Πολιτείες	US-0	A	A	A	A	A	A	A	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPNT (**) MPST	
	US-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST	
	US-2	A	A	A	A	A	A	A	Δ	Δ	Δ	MPNT (**) MPST	
UY Ουρουγουάη	UY-0	Γ	Γ	B	Γ	B	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δ	A	Δ	MPNT (**) MPST	
XK Κόσοβο	XK-0	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	Γ ή Δ	Δεν επιτρέπεται	Δεν επιτρέπεται	MPST	1

ZA Νότια Αφρική	ZA-0	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Γ	Δ	Δ	Δ	MPST	
ZW Ζιμπάμπουε	ZW-0	Γ	Γ	B	Γ	B	B	B	Δ	Δ	Δ	MPST	

(*) "Α" σημαίνει ότι δεν απαιτείται καμία από τις επεξεργασίες μετριασμού του κινδύνου B, Γ ή Δ [σύμφωνα με το παράρτημα XXVI του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2020/692]

(**) Μόνο για τα εμπορεύματα στα οποία αντιστοιχεί η επεξεργασία "Α".»

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/1227 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 20ής Ιουνίου 2023

για τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της επιτροπής που συστάθηκε με τη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού όσον αφορά τις τροποποιήσεις της απόφασης OSPAR 2021/01 σχετικά με τη δημιουργία της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ και της σύστασης OSPAR 2021/01 σχετικά με τη διαχείριση της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ⁽¹⁾ («η σύμβαση»), στην οποία η Ένωση είναι συμβαλλόμενο μέρος, τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαρτίου 1998.
- (2) Δυνάμει του άρθρου 10 παράγραφος 3 της σύμβασης, η επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 1 της σύμβασης («η επιτροπή OSPAR») μπορεί να εκδίδει αποφάσεις και συστάσεις σύμφωνα με το άρθρο 13 της σύμβασης.
- (3) Κατά τη διάρκεια του υπουργικού τμήματος της 24ης ετήσιας συνεδρίασής της που πραγματοποιήθηκε την 1η Οκτωβρίου 2021, η επιτροπή OSPAR εξέδωσε την απόφαση OSPAR 2021/01 σχετικά με τη δημιουργία της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ («απόφαση OSPAR 2021/01») και τη σύσταση OSPAR 2021/01 σχετικά με τη διαχείριση της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ («σύσταση OSPAR 2021/01»). Ταυτόχρονα, αποφασίστηκε επίσης ότι το πεδίο διατήρησης της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ («η ΘΠΠ NACES») θα πρέπει να επανεξεταστεί, με σκοπό τη διεύρυνσή του.
- (4) Διενεργήθηκε επανεξέταση του πεδίου διατήρησης της ΘΠΠ NACES και κατέληξε σε δύο προτεινόμενες πράξεις της επιτροπής OSPAR: μια απόφαση για την τροποποίηση της απόφασης OSPAR 2021/01 και μια σύσταση για την τροποποίηση της σύστασης 2021/01. Η επιτροπή OSPAR πρόκειται να εγκρίνει την προς έκδοση απόφαση και την προς έκδοση σύσταση κατά την 26η τακτική συνεδρίασή της στις 26 Ιουνίου 2023.
- (5) Η προς έκδοση απόφαση της επιτροπής OSPAR διευρύνει το πεδίο της υφιστάμενης ΘΠΠ NACES όσον αφορά τους στόχους διατήρησης και προσδιορίζει τις γεωγραφικές συντεταγμένες (γεωγραφικό πλάτος και γεωγραφικό μήκος) των ορίων της.
- (6) Η προς έκδοση σύσταση της επιτροπής OSPAR έχει ως στόχο να καθοδηγήσει τα συμβαλλόμενα μέρη στις δράσεις τους και στη θέσπιση μέτρων για την επίτευξη των αναθεωρημένων στόχων διατήρησης, σύμφωνα με το διευρυμένο πεδίο της προς έκδοση απόφασης όσον αφορά τους στόχους διατήρησης.
- (7) Καθώς υπάρχει στενή σχέση μεταξύ των δύο προς έκδοση πράξεων της επιτροπής OSPAR, ενδείκνυται να καλυφθούν από την ίδια θέση της Ένωσης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 104 της 3.4.1998, σ. 2.

- (8) Οι υπό έκδοση πράξεις αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος, η οποία αποτελεί συντρέχουσα αρμοδιότητα της Ένωσης και των κρατών μελών της βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) της Συνθήκης. Οι υπό έκδοση πράξεις δεν εμπίπτουν σε τομέα που καλύπτεται σε μεγάλο βαθμό από τους κανόνες της Ένωσης όσον αφορά την εν λόγω προστασία. Η Ένωση δεν προτίθεται να κάνει χρήση της δυνατότητας άσκησης της εξωτερικής της αρμοδιότητας σε τομείς που καλύπτονται από τις εν λόγω πράξεις, στους οποίους η αρμοδιότητά της δεν έχει ακόμη ασκηθεί εσωτερικά.
- (9) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της επιτροπής OSPAR όσον αφορά τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της απόφασης OSPAR 2021/01 και της σύστασης OSPAR 2021/01, δεδομένου ότι η απόφαση που θα ληφθεί από την Επιτροπή OSPAR θα είναι δεσμευτική για την Ένωση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 26η συνεδρίαση της επιτροπής OSPAR είναι να υποστηριχθεί η έκδοση απόφασης για την τροποποίηση της απόφασης OSPAR 2021/01 σχετικά με τη δημιουργία της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ, με διεύρυνση του πεδίου της όσον αφορά τους στόχους διατήρησης, και να υποστηριχθεί η έκδοση σύστασης για την τροποποίηση της σύστασης OSPAR 2021/01 σχετικά με τη διαχείριση της θαλάσσιας προστατευόμενης περιοχής του ρεύματος του Βόρειου Ατλαντικού και της θαλάσσιας λεκάνης Εβλάνοφ, με διεύρυνση των στόχων διατήρησής της.

Άρθρο 2

Οι εκπρόσωποι της Ένωσης μπορούν να συμφωνήσουν ήσσοнос σημασίας αλλαγές της θέσης που προβλέπεται στο άρθρο 1 αναλόγως των εξελίξεων κατά την 26η συνεδρίαση της επιτροπής OSPAR, στο πλαίσιο διαβούλευσης με τα κράτη μέλη κατά τις επιτόπιες συνεδριάσεις συντονισμού, χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 20 Ιουνίου 2023.

Για το Συμβούλιο
Η Πρόεδρος
R. POURMOKHTARI

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/1228 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Ιουνίου 2023

σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στην ανάθεση συμβάσεων για τη δραστηριότητα σχετικά με την παροχή υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων στη Λιθουανία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 3641]

(Το κείμενο στη λιθουανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 35 παράγραφος 3,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής δημόσιων συμβάσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

- (1) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής δημόσιων συμβάσεων.
- (2) Στις 6 Ιανουαρίου 2023 η Lietuvos paštas, AB (στο εξής: αιτούσα) υπέβαλε αίτημα στην Επιτροπή δυνάμει του άρθρου 35 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ (στο εξής: αίτημα). Το αίτημα πληροί τις τυπικές προϋποθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2016/1804 της Επιτροπής⁽²⁾ και στο παράρτημα Ι της εν λόγω εκτελεστικής απόφασης.
- (3) Η αιτούσα είναι φορέας παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών στη Λιθουανία και αναθέτων φορέας κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Η αιτούσα είναι ο μόνος αναθέτων φορέας στη Λιθουανία που παρέχει ταχυδρομικές υπηρεσίες κατά την έννοια του άρθρου 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Η αίτηση αφορά ορισμένες ταχυδρομικές υπηρεσίες, όπως αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, που παρέχονται από την αιτούσα στο έδαφος της Λιθουανίας, και ιδίως υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων⁽³⁾. Οι συνήθεις υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων δεν αποτελούν αντικείμενο του αιτήματος. Η αιτούσα παρέχει υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων με το εμπορικό σήμα «LP Express», οι οποίες περιλαμβάνουν την παράδοση δεμάτων από σημείο παραλαβής (π.χ. σπίτι πελατών, επαγγελματική έδρα, θυρίδα παραλαβής δεμάτων) σε σημείο παράδοσης που καθορίζεται από τον πελάτη (σπίτι, γραφείο, ταχυδρομικό γραφείο ή θυρίδες παραλαβής δεμάτων)⁽⁴⁾.
- (4) Το αίτημα δεν συνοδεύεται από αιτιολογημένη και τεκμηριωμένη θέση ανεξάρτητης εθνικής αρχής, αρμόδιας για τη σχετική δραστηριότητα, που να αναλύει διεξοδικά την προϋπόθεση εφαρμογής του άρθρου 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ στη σχετική δραστηριότητα, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου. Σύμφωνα με το σημείο 1 στοιχείο α) του παραρτήματος IV της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, δεδομένου ότι η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά μπορεί να τεκμαίρεται με βάση το άρθρο 34 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας, η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει εκτελεστική απόφαση σχετικά με το αίτημα εντός 105 εργάσιμων ημερών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243.

⁽²⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/1804 της Επιτροπής, της 10ης Οκτωβρίου 2016, για τους λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής των άρθρων 34 και 35 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 275 της 12.10.2016, σ. 39).

⁽³⁾ Αίτημα, σημείο 6.

⁽⁴⁾ Αίτημα, σημείο 6.

- (5) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής στις 13 Φεβρουαρίου 2023, η αιτούσα υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 20 Φεβρουαρίου 2023. Στις 23 Φεβρουαρίου 2023 η Επιτροπή υπέβαλε πρόσθετο αίτημα παροχής πληροφοριών στην αιτούσα. Την ίδια ημέρα η Επιτροπή απέστειλε στις λιθουανικές αρχές σχετικό αίτημα παροχής πληροφοριών. Η αιτούσα υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 9 Μαρτίου 2023 και οι λιθουανικές αρχές απάντησαν στο αίτημα παροχής πληροφοριών στις 14 Μαρτίου 2023.

2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (6) Η οδηγία 2014/25/ΕΕ εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων για την άσκηση δραστηριοτήτων σχετικών με τις ταχυδρομικές υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας.
- (7) Σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, οι συμβάσεις που προορίζονται να επιτρέψουν την άσκηση δραστηριότητας διεπόμενης από την ίδια οδηγία δεν υπάγονται στην εν λόγω οδηγία εάν η δραστηριότητα, στο κράτος μέλος όπου ασκείται, είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι περιορισμένη.
- (8) Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό πρέπει να αξιολογείται με βάση αντικειμενικά κριτήρια, αφού ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του οικείου τομέα. Η αξιολόγηση αυτή περιορίζεται, ωστόσο, από τις σύντομες προθεσμίες που ισχύουν και από την ανάγκη να βασίζεται στις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή. Οι πληροφορίες αυτές προέρχονται είτε από ήδη διαθέσιμες πηγές είτε από τις πληροφορίες που λαμβάνονται στο πλαίσιο του αιτήματος δυνάμει του άρθρου 35 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και δεν μπορούν να συμπληρωθούν με μεθόδους που απαιτούν περισσότερο χρόνο, όπως ειδικότερα η διενέργεια δημόσιων ερευνών που απευθύνονται στους οικείους οικονομικούς φορείς.
- (9) Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό σε συγκεκριμένη αγορά θα πρέπει να εκτιμάται βάσει διαφόρων κριτηρίων, κανένα από τα οποία δεν είναι, από μόνο του, αποφασιστικής σημασίας.
- (10) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης του αν οι σχετικές δραστηριότητες είναι άμεσα εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό στις αγορές τις οποίες αφορά η παρούσα απόφαση, πρέπει να ληφθεί υπόψη το μερίδιο αγοράς των κύριων παραγόντων και ο αριθμός των παραγόντων της αγοράς.

3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

- (11) Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι να προσδιοριστεί αν οι δραστηριότητες τις οποίες αφορά το αίτημα είναι εκτεθειμένες, σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι περιορισμένη κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, σε επίπεδο ανταγωνισμού το οποίο θα διασφαλίζει ότι, ακόμα και χωρίς το νομικό πλαίσιο που θεσπίζεται με τους λεπτομερείς κανόνες που προβλέπονται στην οδηγία 2014/25/ΕΕ όσον αφορά τη σύναψη συμβάσεων, η σύναψη συμβάσεων για την άσκηση των σχετικών δραστηριοτήτων θα εκτελείται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις, βάσει κριτηρίων που παρέχουν στους αγοραστές τη δυνατότητα να εντοπίζουν τη συνολικά πιο συμφέρουσα, από οικονομική άποψη, λύση.
- (12) Η παρούσα απόφαση βασίζεται στη νομική και πραγματική κατάσταση από τον Ιανουάριο του 2023 και στις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από την αιτούσα και τις λιθουανικές αρχές, καθώς και σε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες. Δύνανται να αναθεωρηθεί εάν, λόγω σημαντικών μεταβολών στη νομική ή πραγματική κατάσταση, δεν πληρούνται πλέον οι όροι εφαρμογής του άρθρου 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.

3.1. Απεριόριστη πρόσβαση στην αγορά

- (13) Η πρόσβαση σε μια αγορά θεωρείται ότι δεν περιορίζεται εάν το οικείο κράτος μέλος έχει μεταφέρει και εφαρμόζει τις σχετικές νομοθετικές πράξεις της Ένωσης για το άνοιγμα δεδομένου τομέα ή τμήματος αυτού. Οι σχετικές νομοθετικές πράξεις παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, το οποίο, για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, περιλαμβάνει την οδηγία 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁹⁾.

⁽⁹⁾ Οδηγία 97/67/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τους κοινούς κανόνες για την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς κοινοτικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών (ΕΕ L 15 της 21.1.1998, σ. 14).

- (14) Όπως επιβεβαιώθηκε από τη Λιθουανία ⁽⁶⁾, και με βάση τις πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, η Λιθουανία έχει μεταφέρει στο εθνικό της δίκαιο ⁽⁷⁾ και εφαρμόζει την οδηγία 97/67/ΕΚ. Κατά συνέπεια, η πρόσβαση στη σχετική αγορά θεωρείται ότι δεν είναι περιορισμένη σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.

3.2. Αξιολόγηση όσον αφορά τον ανταγωνισμό

3.2.1. Ορισμός της σχετικής αγοράς προϊόντων

- (15) Κατά την αιτούσα, οι σχετικές αγορές προϊόντων μπορούσαν να χωριστούν ως εξής: α) εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης (ταχυμεταφορών)· και β) διεθνείς υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης (ταχυμεταφορών) (διεθνείς εξερχόμενες και διεθνείς εισερχόμενες υπηρεσίες) ⁽⁸⁾.
- (16) Η Επιτροπή έχει υποστηρίξει σε προηγούμενες αποφάσεις ⁽⁹⁾ ότι η αγορά υπηρεσιών παράδοσης ταχυδρομείου μπορεί να χωριστεί σε υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης και σε συνήθεις υπηρεσίες (που ονομάζονται επίσης και υπηρεσίες «ετεροχρονισμένης παράδοσης»). Η κατάτμηση αυτή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι οι υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης είναι ταχύτερες και πιο αξιόπιστες από τις συνήθεις υπηρεσίες, ότι καθεμία από τις υπηρεσίες αυτές απαιτεί διαφορετική υποδομή και ότι οι υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης περιλαμβάνουν πρόσθετα χαρακτηριστικά υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας, όπως υπηρεσίες παρακολούθησης και εντοπισμού, και επίσης είναι συνήθως πιο δαπανηρές.
- (17) Σε προηγούμενες αποφάσεις ⁽¹⁰⁾ η Επιτροπή προέβη επίσης σε διάκριση μεταξύ εγχώριων και διεθνών υπηρεσιών παράδοσης δεμάτων. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι εγχώριες υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων παρέχονται από εταιρείες που εκμεταλλεύονται εθνικά δίκτυα διανομής, ενώ η διεθνής παράδοση δεμάτων συνίσταται στην περισυλλογή δεμάτων που πρέπει να μεταφερθούν και να παραδοθούν στο εξωτερικό.
- (18) Η αιτούσα υποστηρίζει την άποψη ότι οι σχετικές αγορές προϊόντων για την παροχή υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων αντιστοιχούν στους δύο τύπους ταχυδρομικών υπηρεσιών τους σχετικούς με τα δέματα, οι οποίοι καλύπτονται από το αίτημα και παρατίθενται στα στοιχεία α) και β) της αιτιολογικής σκέψης 15. Η προσέγγιση αυτή είναι σύμφωνη με την προηγούμενη πρακτική της Επιτροπής.
- (19) Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να ισχύσουν στενότεροι ορισμοί της αγοράς [δηλαδή εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων από επιχειρήσεις «καταναλωτής προς καταναλωτή» (C2X) και εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων από επιχειρήσεις «επιχείρηση προς καταναλωτή» (B2X)]. Ωστόσο, ο ακριβής ορισμός της σχετικής αγοράς μπορεί να παραμείνει ανοικτός για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης. Το αποτέλεσμα της ανάλυσης παραμένει αμετάβλητο είτε βασίζεται σε στενό είτε σε ευρύτερο ορισμό ⁽¹¹⁾.

⁽⁶⁾ Απάντηση των λιθουανικών αρχών στο αίτημα παροχής πληροφοριών στις 14 Μαρτίου 2023.

⁽⁷⁾ Νόμος για τα ταχυδρομεία της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, 15 Απριλίου 1999, αριθ. VIII-1141. Νέα έκδοση του νόμου από την 1η Ιανουαρίου 2013: Αριθ. XI-2379 της 8ης Νοεμβρίου 2012, Εφημερίδα της κυβέρνησης 2012, αριθ. 135-6867 (22 Νοεμβρίου 2012).

⁽⁸⁾ Αίτημα, σημείο 33 και σημείο 39.

⁽⁹⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/737 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2020, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε συμβάσεις που ανατίθενται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή ορισμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών στη Δανία (ΕΕ L 172 της 3.6.2020, σ. 23), εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1204 της Επιτροπής, της 12ης Ιουλίου 2019, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε συμβάσεις που ανατίθενται για ορισμένες δραστηριότητες που σχετίζονται με την παροχή ορισμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλων υπηρεσιών πλην των ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Κροατία (ΕΕ L 189 της 15.7.2019, σ. 75). Εκτελεστική απόφαση 2013/154/ΕΕ της Επιτροπής, της 22ας Μαρτίου 2013, σχετικά με την εξαίρεση ορισμένων υπηρεσιών του τομέα των ταχυδρομείων στην Ουγγαρία από την εφαρμογή της οδηγίας 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 86 της 26.3.2013, σ. 22). Βλέπε επίσης την απόφαση της Επιτροπής 90/456/ΕΟΚ, της 1ης Αυγούστου 1990, σχετικά με την παροχή διεθνών ταχυδρομικών υπηρεσιών ταχείας διεκπεραίωσης στην Ισπανία (ΕΕ L 233 της 28.8.1990, σ. 19) και COMP/M.5152 της 21ης Απριλίου 2009 — Posten AB/Post Danmark A/S· απόφαση της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2013, στην υπόθεση COMP/M.6570 — UPS/TNT Express.

⁽¹⁰⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/737 της Επιτροπής, της 27ης Μαΐου 2020, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε συμβάσεις που ανατίθενται για δραστηριότητες που αφορούν την παροχή ορισμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών στη Δανία (ΕΕ L 172 της 3.6.2020, σ. 23), εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1204 της Επιτροπής, της 12ης Ιουλίου 2019, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε συμβάσεις που ανατίθενται για ορισμένες δραστηριότητες που σχετίζονται με την παροχή ορισμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλων υπηρεσιών πλην των ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Κροατία (ΕΕ L 189 της 15.7.2019, σ. 75). Βλέπε επίσης υπόθεση COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, της 21.4.2009, σκέψη 54.

⁽¹¹⁾ Βλέπε σχετικά το παράρτημα 16 του αιτήματος, όπου η αιτούσα παρέχει εκτιμήσεις του μεριδίου αγοράς της και των κύριων ανταγωνιστών της, όσον αφορά τους στενότερους ορισμούς της αγοράς.

3.2.2. Ορισμός της σχετικής γεωγραφικής αγοράς

- (20) Κατά την αιτούσα, η σχετική γεωγραφική αγορά τόσο για τις εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης όσο και για τις διεθνείς υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης πρέπει να οριστεί ως εθνική αγορά, η οποία περιλαμβάνει το έδαφος της Δημοκρατίας της Λιθουανίας ⁽¹²⁾.
- (21) Όσον αφορά τη γεωγραφική αγορά, η Επιτροπή, στην προηγούμενη πρακτική της ⁽¹³⁾, υιοθέτησε την άποψη ότι οι αγορές κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων, ανεξάρτητα από τη διάκριση μεταξύ εγχώριων και διεθνών υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης, έχουν εθνική διάσταση. Η θέση της αιτούσας είναι σύμφωνη με την πρακτική της Επιτροπής.
- (22) Η αιτούσα παρέχει τόσο εγχώριες όσο και διεθνείς υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων στη Λιθουανία.
- (23) Ελλείψει ενδείξεων περί διαφορετικού πεδίου της γεωγραφικής αγοράς, μπορεί να θεωρηθεί, για τους σκοπούς της αξιολόγησης βάσει της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη του δικαιού περι ανταγωνισμού, ότι το γεωγραφικό πεδίο των εγχώριων και των διεθνών υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων καλύπτει το έδαφος της Λιθουανίας.

3.2.3. Ανάλυση της αγοράς

3.2.3.1. Εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων

- (24) Υπάρχουν περίπου 60 φορείς παροχής υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων στη Λιθουανία ⁽¹⁴⁾. Με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε η αιτούσα, υπάρχουν 4 φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών που κατέχουν πάνω από το 10 % στην αγορά εγχώριων υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων ⁽¹⁵⁾. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, το μερίδιο αγοράς της αιτούσας σε αυτό το τμήμα της αγοράς ήταν [20-25]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο ⁽¹⁶⁾.
- (25) Τα μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών της αιτούσας είναι μεγαλύτερα ή συγκρίσιμα με τα μερίδια αγοράς της αιτούσας. Τα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων ανταγωνιστών τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο ⁽¹⁷⁾ για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021 έχουν ως εξής: DPD Lietuva [30-35]%, Venipak Lietuva [15-20]% και Omniva LT [10-15]%
- (26) Ακόμη και αν οριστούν εναλλακτικές αγορές προϊόντων [δηλαδή εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων (C2X) και εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων (B2X)], η κατάσταση του ανταγωνισμού παραμένει αμετάβλητη. Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων (C2X), ο πρώτος φορέας της αγοράς σε αυτό το τμήμα, η Omniva LT, κατείχε μερίδιο [35-40]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο. Η Omniva LT κατέχει ηγετική θέση σε αυτό το τμήμα της αγοράς. Το μερίδιο της αιτούσας ήταν [30-35]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο. Η DPD Lietuva κατείχε μερίδιο [15-20]% και η Venipak Lietuva μερίδιο [5-10]%. Όσον αφορά τις εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων (B2X), υπάρχουν 4 φορείς παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών που κατέχουν πάνω από το 10 % σε αυτό το τμήμα. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, το μερίδιο αγοράς της αιτούσας σε αυτό το τμήμα της αγοράς ήταν [15-20]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο. Τα μερίδια αγοράς των ανταγωνιστών της αιτούσας είναι μεγαλύτερα ή συγκρίσιμα με τα μερίδια αγοράς της αιτούσας. Τα μερίδια αγοράς των μεγαλύτερων ανταγωνιστών τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021 έχουν ως εξής: DPD Lietuva [35-40]%, Venipak Lietuva [25-30]% και Omniva LT [10-15]% όγκο ⁽¹⁸⁾.

⁽¹²⁾ Αίτημα, σημείο 56.

⁽¹³⁾ Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1204 της Επιτροπής, της 12ης Ιουλίου 2019, σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σε συμβάσεις που ανατίθενται για ορισμένες δραστηριότητες που σχετίζονται με την παροχή ορισμένων ταχυδρομικών υπηρεσιών και άλλων υπηρεσιών πλην των ταχυδρομικών υπηρεσιών στην Κροατία (ΕΕ L 189 της 15.7.2019, σ. 75). Βλέπε επίσης υπόθεση COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, της 21.4.2009, σκέψεις 66 και 74.

⁽¹⁴⁾ Πληροφορίες με βάση τις γνώσεις της αιτούσας για την αγορά, λαμβανομένης επίσης υπόψη της αξιολόγησης του αριθμού των φορέων παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών που αναφέρεται στην έκθεση της Ρυθμιστικής Αρχής Επικοινωνιών της Δημοκρατίας της Λιθουανίας (RTT). Στην απάντησή τους, της 14ης Μαρτίου 2023, οι λιθουανικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός εγχώριων φορέων παροχής υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων που δραστηριοποιούνται στη Λιθουανία.

⁽¹⁵⁾ Βλέπε σχετικά το παράρτημα 16 του αιτήματος, όπου η αιτούσα παρέχει εκτιμήσεις του μεριδίου αγοράς της και των κύριων ανταγωνιστών της, όσον αφορά τους στενότερους ορισμούς της αγοράς.

⁽¹⁶⁾ Ο.π.

⁽¹⁷⁾ Ο.π.

⁽¹⁸⁾ Ο.π.

- (27) Με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλε η αιτούσα ⁽¹⁹⁾, δεν υπάρχουν κανονιστικοί φραγμοί για την είσοδο στην αγορά για την παροχή εγχώριων υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων. Για την άσκηση ταχυδρομικών δραστηριοτήτων δεν απαιτείται επίσημη άδεια από κρατικούς φορείς. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η αιτούσα ⁽²⁰⁾ και όπως επιβεβαιώνεται από τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι λιθουανικές αρχές ⁽²¹⁾, η μόνη υποχρέωση του φορέα παροχής είναι να κοινοποιεί στη Ρυθμιστική Αρχή Επικοινωνιών της Δημοκρατίας της Λιθουανίας (RRT) την έναρξη της παροχής των υπηρεσιών και να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που έχουν καθοριστεί για τον φορέα παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών ⁽²²⁾.
- (28) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η αιτούσα, ότι ορισμένοι ανταγωνιστές επέκτειναν τις υπηρεσίες τους εισάγοντας υποδομή θυρίδων παραλαβής δεμάτων. Επιπλέον, όλοι οι κύριοι ανταγωνιστές σχεδιάζουν περαιτέρω επενδύσεις και επέκταση της υποδομής των θυρίδων παραλαβής δεμάτων ⁽²³⁾. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που δημοσίευσε η RRT, οι θυρίδες παραλαβής δεμάτων γίνονται δημοφιλέστερες εν γένει και αποτελούν πλέον ένα από τα δύο δημοφιλέστερα σημεία παράδοσης. Η παράδοση μέσω ταχυμεταφορών και θυρίδων παραλαβής δεμάτων αντιπροσωπεύουν το 50-60 % και το 35-46 % αντίστοιχα, ενώ η παράδοση στα ταχυδρομεία αντιπροσωπεύει μόνο το 2 % περίπου της συνολικής παράδοσης δεμάτων στη Λιθουανία ⁽²⁴⁾. Στο πλαίσιο αυτό, μολονότι η αιτούσα εκμεταλλεύεται ένα δίκτυο ταχυδρομικών γραφείων, το οποίο δεν διαθέτουν άλλοι φορείς παροχής υπηρεσιών ταχυμεταφορών, δεν μπορεί να θεωρηθεί ως παράγοντας που παρέχει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αιτούσα έναντι των ανταγωνιστών της σε αυτό το τμήμα της αγοράς.
- (29) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη του δικαίου περί ανταγωνισμού, οι παράγοντες που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 24, 25, 26, 27 και 28 θα πρέπει να θεωρηθούν ως ένδειξη έκθεσης της εν λόγω δραστηριότητας στον ανταγωνισμό στη Λιθουανία. Κατά συνέπεια, αφού πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις που προορίζονται να καταστήσουν δυνατή την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας στη Λιθουανία.

3.2.3.2. Διεθνείς υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων

- (30) Υπάρχουν δυνατοί φορείς παροχής υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διεθνών υπηρεσιών κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων, συμπεριλαμβανομένων και επιχειρήσεων της διεθνούς αγοράς, όπως η DHL ή η FedEx. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, το μερίδιο αγοράς της αιτούσας σε αυτό το τμήμα της αγοράς ήταν [0-5]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο ⁽²⁵⁾.
- (31) Το μερίδιο της αιτούσας σε αυτό το τμήμα της αγοράς είναι πολύ χαμηλό σε σχέση με αυτό των ανταγωνιστών της. Σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, ο πρώτος φορέας της αγοράς σε αυτό το τμήμα, η DPD Lietuva κατείχε μερίδιο [40-45]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο. Το μερίδιο της DHL ήταν [10-15]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο. Δύο άλλοι ανταγωνιστές, η Omniva LT και η Venipak Lietuva έχουν συγκρίσιμα μερίδια αγοράς με αυτά της DHL σε [10-15]% για την περίοδο μεταξύ 2019 και 2021, τόσο ως προς την αξία όσο και ως προς τον όγκο ⁽²⁶⁾. Λαμβανομένου υπόψη του πολύ χαμηλού μεριδίου αγοράς της αιτούσας σε αυτό το τμήμα της αγοράς, δεν είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί χωριστά το μερίδιο αγοράς για τις διεθνείς υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων C2X και B2X. Τα μερίδια αγοράς δείχνουν ότι οι ανταγωνιστές είναι σε θέση να ασκήσουν σημαντική ανταγωνιστική πίεση στην αιτούσα σε αυτό το τμήμα της αγοράς.

⁽¹⁹⁾ Αίτημα, σημείο 111.

⁽²⁰⁾ Αίτημα, σημείο 64.

⁽²¹⁾ Απάντηση των λιθουανικών αρχών στο αίτημα παροχής πληροφοριών στις 14 Μαρτίου 2023.

⁽²²⁾ Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 10 του νόμου για τα ταχυδρομεία αφορούν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των φορέων παροχής ταχυδρομικών υπηρεσιών, δηλαδή τον τρόπο παράδοσης και επιστροφής των ταχυδρομικών αντικειμένων, την απαίτηση δημοσίευσης των όρων και προϋποθέσεων για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες, τις εγκαταστάσεις του φορέα παροχής και άλλες σχετικές πληροφορίες, την απάντηση στους πελάτες εντός 14 ημερών και την υποβολή έκθεσης στη RRT. Κανόνες σχετικά με την παροχή ταχυδρομικών υπηρεσιών που εγκρίθηκαν από τη RRT καθορίζουν περαιτέρω λεπτομερώς απαιτήσεις για τις ταχυδρομικές υπηρεσίες (διάταγμα αριθ. 1V-332 του διευθυντή της Ρυθμιστικής Αρχής Επικοινωνιών της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, της 28ης Φεβρουαρίου 2013).

⁽²³⁾ Αίτημα, σημείο 106.

⁽²⁴⁾ Έκθεση RRT (2021 IV τρίμηνο), παράρτημα αριθ. 9 του αιτήματος.

⁽²⁵⁾ Βλέπε σχετικά το παράρτημα 16 του αιτήματος, όπου η αιτούσα παρέχει εκτιμήσεις του μεριδίου αγοράς της και των κύριων ανταγωνιστών της, όσον αφορά τους στενότερους ορισμούς της αγοράς.

⁽²⁶⁾ Ο.π.

- (32) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη του δικαίου περί ανταγωνισμού, οι παράγοντες που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 30 και 31 θα πρέπει να θεωρηθούν ως ένδειξη έκθεσης της εν λόγω δραστηριότητας στον ανταγωνισμό στη Λιθουανία. Κατά συνέπεια, αφού πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις που προορίζονται να καταστήσουν δυνατή την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας στη Λιθουανία.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (33) Λαμβανόμενων υπόψη των παραγόντων οι οποίοι εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 6 έως 32, η προϋπόθεση της άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό που ορίζεται στο άρθρο 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θα πρέπει να θεωρηθεί ότι πληρούται στη Λιθουανία όσον αφορά τη δραστηριότητα σχετικά με τις εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων.
- (34) Δεδομένου ότι θεωρείται ότι πληρούται η προϋπόθεση της χωρίς περιορισμό πρόσβασης στην αγορά, η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται όταν οι αναθέτουσες αρχές συνάπτουν συμβάσεις που έχουν σκοπό να επιτρέψουν την άσκηση των δραστηριοτήτων που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 33 της παρούσας απόφασης στη Λιθουανία, ούτε όταν προκηρύσσονται διαγωνισμοί μελετών για την άσκηση μιας τέτοιου είδους δραστηριότητας στην εν λόγω γεωγραφική περιοχή.
- (35) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων που διέπουν τον τομέα του ανταγωνισμού και των διατάξεων σε άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης. Συγκεκριμένα, τα κριτήρια και η μεθοδολογία που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό βάσει του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ δεν είναι κατ' ανάγκη ίδια με εκείνα που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια αξιολόγησης βάσει του άρθρου 101 ή του άρθρου 102 της Συνθήκης ή βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου ⁽²⁷⁾, όπως επικυρώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο ⁽²⁸⁾,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων από αναθέτοντες φορείς και οι οποίες έχουν σκοπό να επιτρέψουν την παροχή των κατωτέρω υπηρεσιών στη Λιθουανία:

- εγχώριες υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων
- διεθνείς υπηρεσίες κατεπείγουσας παράδοσης δεμάτων.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Δημοκρατία της Λιθουανίας.

Βρυξέλλες, 7 Ιουνίου 2023.

Για την Επιτροπή
Thierry BRETON
Μέλος της Επιτροπής

⁽²⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

⁽²⁸⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 27ης Απριλίου 2016, Österreichische Post AG κατά Επιτροπής, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, σκέψη 28. Βλέπε επίσης οδηγία 2014/25/ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 44.

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2023/1229 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 7ης Ιουνίου 2022

σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις SA.58101 (2020/C πρώην 2020/N) και SA.62043 (2021/C πρώην 2021/N) τις οποίες προτίθεται να χορηγήσει η Πορτογαλία για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση του ομίλου SATA

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 3816]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη τις αποφάσεις της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την ενίσχυση SA.58101(2020/C) ⁽¹⁾ και την ενίσχυση SA.62043 (2021/C) ⁽²⁾,

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν ένα ενδιαφερόμενο μέρος και άλλα τρίτα μέρη,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολή της 13ης Αυγούστου 2020, η οποία τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε στις 14 Αυγούστου 2020, η Πορτογαλία κοινοποίησε στην Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ), την πρόθεσή της να χορηγήσει ενίσχυση διάσωσης στη SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. (στο εξής: «SATA» ή «δικαιούχος») με τη μορφή κρατικής εγγύησης για τραπεζικό δάνειο ύψους 169 εκατ. EUR.
- (2) Στις 18 Αυγούστου 2020 η Επιτροπή ενημέρωσε την Πορτογαλία ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ προκειμένου να αξιολογηθεί περαιτέρω τη συμβατότητα της προαναφερθείσας ενίσχυσης διάσωσης υπό το πρίσμα των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση) ⁽³⁾. Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει την προαναφερθείσα διαδικασία καθώς διατηρούσε αμφιβολίες για το αν η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης τηρήθηκε στη συγκεκριμένη περίπτωση, και ειδικότερα για το αν οι τρεις αυξήσεις του

⁽¹⁾ ΕΕ C 294 της 4.9.2020, σ. 41.

⁽²⁾ ΕΕ C 223 της 11.6.2021, σ. 37.

⁽³⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1).

μετοχικού κεφαλαίου της SATA, συνολικού ύψους 72,6 εκατ. EUR, τις οποίες η Αυτόνομη Περιφέρεια Αζορών (στο εξής: «ΑΠΑ» ή «Περιφέρεια») κάλυψε από το 2017, οι οποίες αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 13 της εν λόγω απόφασης (στο εξής: αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος), ισοδυναμούσαν με ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης χορηγηθείσα στο παρελθόν. Με την ίδια απόφαση, βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) και του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή ενέκρινε στήριξη ρευστότητας ύψους 133 εκατ. EUR, προκειμένου η SATA να μπορέσει να εκπληρώσει τις γνήσιες υποχρεώσεις της παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΥΠΑΔΥ) και να παρέχει βασικές υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) στους μικρούς αερολιμένες της, καθώς και να διατηρήσει τη συνδεσιμότητα της εξόχως απόκεντρης Περιφέρειας των Αζορών.

- (3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας) ⁽⁴⁾ στις 4 Σεπτεμβρίου 2020. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.
- (4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από 19 μέρη. Στις 13 Οκτωβρίου 2020 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις στην Πορτογαλία, η οποία απάντησε γραπτώς στις εν λόγω παρατηρήσεις με επιστολή της 16ης Νοεμβρίου 2020.
- (5) Στις 17 Φεβρουαρίου 2021 η Πορτογαλία υπέβαλε σχέδιο αναδιάρθρωσης για τη SATA. Στις 14 Απριλίου 2021 η Πορτογαλία κοινοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεσή της να χορηγήσει ενίσχυση αναδιάρθρωσης για τη στήριξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, με τη μορφή αύξησης κεφαλαίου ύψους 186,7 εκατ. EUR και κρατικής εγγύησης ύψους 144,2 εκατ. EUR για δάνεια.
- (6) Με επιστολές της 29ης Μαρτίου 2021 και της 16ης Απριλίου 2021 η ΑΠΑ ζήτησε να συνεχιστούν οι εγγυήσεις δανείων, που η Επιτροπή είχε εγκρίνει στις 18 Αυγούστου 2020, έως τις 18 Νοεμβρίου 2021 καθώς και να εγκριθούν νέες εγγυήσεις έως το πρόσθετο ποσό των 122,5 εκατ. EUR για διάστημα επτά ετών, εν αναμονή της αξιολόγησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (7) Με επιστολή της 30ής Απριλίου 2021 η Επιτροπή ενημέρωσε την Πορτογαλία για την απόφασή της να επεκτείνει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ στην κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης, καθώς και να εγκρίνει, βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) και του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, περαιτέρω στήριξη ρευστότητας ύψους 122,5 εκατ. EUR, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνεχής εκτέλεση των ΥΠΑΔΥ και των ΥΓΟΣ έως την 21η Νοεμβρίου 2021 ή έως την έκδοση της τελικής απόφασης της Επιτροπής, όποιο από τα δύο συμβάντα επέλθει πρώτο. Η συγκεκριμένη απόφαση δημοσιεύθηκε επίσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (στο εξής: απόφαση επέκτασης της διαδικασίας) ⁽⁵⁾ στις 11 Ιουνίου 2021.
- (8) Η Πορτογαλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας με επιστολή της 10ης Ιουνίου 2021, τροποποίησε δε και επικαιροποίησε περαιτέρω το σχέδιο αναδιάρθρωσης στις 15 Ιουλίου και στις 2 Δεκεμβρίου 2021.
- (9) Την 1η Ιουνίου 2021 και στις 30 Νοεμβρίου 2021 η Πορτογαλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι η δικαιούχος επιχείρηση είχε επιστρέψει εντόκος στην ΑΠΑ τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽⁶⁾.
- (10) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας από δεκατέσσερα μέρη. Στις 14 Ιουλίου 2021 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις στην Πορτογαλία, η οποία υπέβαλε παρατηρήσεις επ' αυτών με επιστολή της 12ης Αυγούστου 2021.
- (11) Στις 5 Νοεμβρίου 2021 η Επιτροπή ενέκρινε, βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) και του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, τροποποίηση και χρονική παράταση της εγκεκριμένης στήριξης ρευστότητας υπέρ της SATA, εν αναμονή της περάτωσης της διαδικασίας ⁽⁷⁾.
- (12) Στις 6 Απριλίου 2022 η Πορτογαλία απέσυρε την κοινοποίηση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της SATA και επιβεβαίωσε ότι η ενίσχυση διάσωσης δεν είχε χορηγηθεί. Με το ίδιο υπόμνημα της 6ης Απριλίου 2022 η Πορτογαλία υπέβαλε επίσης πρόσθετες επικαιροποιημένες πληροφορίες.

⁽⁴⁾ EE C 294 της 4.9.2020, σ. 41.

⁽⁵⁾ EE C 223 της 11.6.2021, σ. 37.

⁽⁶⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ (EE L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

⁽⁷⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 5ης Νοεμβρίου 2021, SA.58101 και SA.62043 — Πορτογαλία — Ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης υπέρ της SATA — Επείγουσα στήριξη ρευστότητας, δημοσιευθείσα στον ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101), με την οποία η Επιτροπή δεν ήγειρε αντιρρήσεις, εντός του ορίου του ήδη εγκεκριμένου του προϋπολογισμού, ύψους 255,5 εκατ. EUR, σχετικά με i) την παράταση των ήδη χορηγηθεισών εγγυήσεων για δάνεια και ii) την αντικατάσταση των εν λόγω δανείων με δάνεια εκ μέρους των μετόχων προς τη SATA Azores Airlines.

- (13) Η Πορτογαλία συμφώνησε να παραιτηθεί από τα δικαιώματα που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 ⁽⁹⁾, και δέχθηκε η απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί, δυνάμει του άρθρου 297 της ΣΛΕΕ, στην αγγλική γλώσσα.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Ο δικαιούχος: λειτουργικές θυγατρικές και δραστηριότητες

- (14) Η SATA είναι λειτουργική αεροπορική εταιρεία, Sociedade Anónima (άνωνυμη εταιρεία) ⁽⁹⁾, κατέχει δε μετοχές σε άλλες εταιρείες εγκατεστημένες στην ΑΠΑ. Η SATA συστάθηκε το 1941 και ανήκει εξ ολοκλήρου στην Περιφερειακή Κυβέρνηση. Η SATA είναι ο μόνος μέτοχος της SATA Internacional — Azores Airlines, S.A. (στο εξής: Azores Airlines), της Gestão de Aeródromos, S.A. (στο εξής: SATA Gestão de Aeródromos ή SGA) και του διοργανωτή ταξιδίων Azores Vacations America, Inc. (στο εξής: Azores Vacations America), που έχει παύσει τις δραστηριότητές του και τελεί επί του παρόντος υπό εκκαθάριση. Επιπλέον, η SATA υπήρξε ο μόνος μέτοχος ενός άλλου διοργανωτή ταξιδίων, συγκεκριμένα της Azores Vacations Canada, Inc. (στο εξής: Azores Vacations Canada), που έχει ήδη εκκαθαριστεί (αιτιολογική σκέψη 62).
- (15) Κάθε παραπομπή, στην παρούσα απόφαση, στη SATA ή στη δικαιούχο επιχείρηση που έλαβε στήριξη μέσω της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει τη SATA Air Açores και το σύνολο των θυγατρικών της, εκτός εάν αναφέρεται κάτι διαφορετικό προκειμένου να γίνει διάκριση μεταξύ, αφενός, της λειτουργίας της ως αερομεταφορέα (με την επωνυμία SATA Air Açores) και, αφετέρου, των δραστηριοτήτων των θυγατρικών της.
- (16) Η SATA απασχολεί περίπου 1 400 υπαλλήλους, εκ των οποίων 1 150 απασχολούνται επί τόπου στην Περιφέρεια, αριθμός ο οποίος αντιστοιχεί σε περίπου 10 % της συνολικής απασχόλησης στον κλάδο του τουρισμού και 1 % της συνολικής απασχόλησης στις Αζόρες, και 250 απασχολούνται στη Λισαβόνα ⁽¹⁰⁾. Όπως περιγράφηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ⁽¹¹⁾ και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας ⁽¹²⁾, η SATA παρέχει: i) άμεσα και μέσω της πλήρως ελεγχόμενης θυγατρικής της, Azores Airlines, υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και φορτίου με δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο ΥΠΑΥ και σε εμπορική βάση και ii) ΥΓΟΣ μέσω της SGA σε σχέση με μικρούς αερολιμένες και αεροδρόμια στην Περιφέρεια. Στα τμήματα 2.1.1 έως 2.1.3 περιγράφονται χωριστά οι δύο ομάδες δραστηριοτήτων.

2.1.1. ΥΠΑΥ οι οποίες εκτελούνται από τη SATA και την Azores Airlines

- (17) Προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια της παροχής της υπηρεσίας τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών στα δρομολόγια που εξυπηρετούν τις Αζόρες, ορισμένες υπηρεσίες τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών στην Περιφέρεια αποτέλεσαν αντικείμενο ΥΠΑΥ δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹³⁾. Οι σχετικές υποχρεώσεις περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, ελάχιστη συχνότητα πτήσεων, χρονοδιαγράμματα, την κατηγορία των χρησιμοποιούμενων αεροσκαφών και τη μέγιστη εσωτερική ικανότητα διαμόρφωσης, ναύλους, συνέχεια και χρονική συνέπεια της υπηρεσίας και εμπορική προώθηση πτήσεων ⁽¹⁴⁾. Οι ΥΠΑΥ συμβάλλουν στην αντιστάθμιση της απομόνωσης του αρχιπελάγους των Αζορών λόγω της απόστασης από την ηπειρωτική χώρα και των καιρικών συνθηκών, ιδίως τον χειμώνα.
- (18) Η SATA Air Açores εκτελεί μόνο πτήσεις μεταξύ των νησιών στο πλαίσιο ΥΠΑΥ, κατ' αποκλειστικότητα και έναντι αντιστάθμισης, ενώ η Azores Airlines εκτελεί πτήσεις από τις Αζόρες προς την ηπειρωτική Πορτογαλία και τη Μαδέρα καθώς και προς διεθνείς προορισμούς, στο πλαίσιο ΥΠΑΥ σε δρομολόγια προς την ηπειρωτική Πορτογαλία και τη Μαδέρα, χωρίς αποκλειστικότητα και χωρίς αντιστάθμιση. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, οι εν λόγω υποχρεώσεις προβλέπονται σε

⁽⁹⁾ Κανονισμός αριθ. 1 του Συμβουλίου, της 15ης Απριλίου 1958, περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385).

⁽⁹⁾ Η Sociedade Anónima περιλαμβάνεται στο παράρτημα I [Μορφές επιχειρήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)] της οδηγίας 2013/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 2013, σχετικά με τις ετήσιες οικονομικές καταστάσεις, τις ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις και συναφείς εκθέσεις επιχειρήσεων ορισμένων μορφών, την τροποποίηση της οδηγίας 2006/43/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των οδηγιών 78/660/ΕΟΚ και 83/349/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 182 της 29.6.2013, σ. 19.

⁽¹⁰⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 21-24.

⁽¹¹⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 7.

⁽¹²⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 7 έως 9.

⁽¹³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3).

⁽¹⁴⁾ Για παράδειγμα, ο νόμος 105/2019, ο οποίος τροποποίησε το νομοθετικό διάταγμα 134/2015 (σχετικά με τη χορήγηση επιδόματος κοινωνικής κινητικότητας σε δικαιούχους πολίτες, στο πλαίσιο της παροχής αεροπορικών και θαλάσσιων υπηρεσιών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Αυτόνομης Περιφέρειας Μαδέρας και μεταξύ της Αυτόνομης Περιφέρειας Μαδέρας και της Αυτόνομης Περιφέρειας Αζορών, για την επιδίωξη σκοπών κοινωνικής και εδαφικής συνοχής) προβλέπει ότι η μέγιστη τιμή του εισιτηρίου είναι 30,00 EUR.

συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΣΠΔΥ) ή πράξεις ανάθεσης, με τις οποίες επιβάλλονται ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτικότητα, τις τιμές και την ικανότητα, οι οποίες πρέπει να είναι, μεταξύ άλλων, κατάλληλες, υπό κανονικές συνθήκες για την παροχή τακτικών αεροπορικών υπηρεσιών στα οικεία δρομολόγια. Το 2019 η SATA Air Açores εκτέλεσε περισσότερες από 15 000 πτήσεις, με έξι αεροσκάφη τύπου Dash Bombardier, τα οποία μετέφεραν περίπου 766 000 επιβάτες.

- (19) Ειδικότερα, η SATA Air Açores εξυπηρετεί από το 1996, στο πλαίσιο ΥΠΔΥ, τα εννέα νησιά της Περιφέρειας μέσω αεροπορικών μεταφορών μεταξύ αυτών, εκτελώντας συνολικά 14 δρομολόγια εντός των Αζορών, τα οποία αντιστοιχούν στο 100 % των αεροπορικών μεταφορών εντός της Περιφέρειας ⁽¹⁵⁾. Η SATA Air Açores είναι η μόνη αεροπορική εταιρεία η οποία υπέβαλε ποτέ προσφορές για τα εν λόγω δρομολόγια ΥΠΔΥ ⁽¹⁶⁾. Οι ΥΠΔΥ ανατέθηκαν τελευταία φορά κατ' αποκλειστικότητα στη SATA Air Açores μέσω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οποία προβλέπει αντιστάθμιση βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, με νέα σύμβαση η οποία υπογράφηκε στις 28 Σεπτεμβρίου 2021 ⁽¹⁷⁾ για νέα πενταετή περίοδο, η οποία ξεκινούσε την 1η Νοεμβρίου 2021 ⁽¹⁸⁾.
- (20) Η Azores Airlines ιδρύθηκε το 1990 με τον διακριτικό τίτλο «OceanAir» και ενσωματώθηκε στη SATA τον Δεκέμβριο του 1994. Διαθέτει διοικητικό κέντρο στην Ponta Delgada και μία επιχειρησιακή βάση στη Λισαβόνα. Η Azores Airlines εκτελεί: i) τρία δρομολόγια ΥΠΔΥ (ανοικτές ΥΠΔΥ χωρίς αποκλειστικότητα και χωρίς αντιστάθμιση) τα οποία συνδέουν τρεις πύλες των Αζορών (νήσοι Santa Maria, Horta και Pico) με την ηπειρωτική Πορτογαλία και ii) ένα δρομολόγιο ΥΠΔΥ (ανοικτή ΥΠΔΥ χωρίς αποκλειστικότητα και χωρίς αντιστάθμιση) το οποίο συνδέει την Ponta Delgada με το Funchal (νήσος Μαδέρα). Κανένας άλλος αερομεταφορέας δεν δραστηριοποιείται υπό συνθήκες ανταγωνισμού με την Azores Airlines στα εν λόγω δρομολόγια, μολονότι στη ΣΠΔΥ δεν προβλέπεται αποκλειστικότητα, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω (αιτιολογική σκέψη 18).
- (21) Όπως υπογράμμισε η Πορτογαλία, οι ΥΠΔΥ στα τέσσερα προαναφερθέντα δρομολόγια δεν βασίζονται σε οικονομική κερδοφορία, αλλά μάλλον στο ενδιαφέρον της Περιφέρειας να διασφαλίσει τη συνέχεια των εν λόγω δρομολογίων για λόγους δημόσιου συμφέροντος ⁽¹⁹⁾. Συγκεκριμένα, μολονότι τα τέσσερα δρομολόγια ΥΠΔΥ είναι ανοικτά σε όλες τις επιχειρήσεις, η Azores Airlines είναι η μόνη επιχείρηση η οποία εκδήλωσε ενδιαφέρον να εκπληρώσει τις ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση. Στις 27 Μαρτίου 2021 επιβλήθηκε έκτακτη ΥΠΔΥ λόγω της πανδημίας COVID-19 ⁽²⁰⁾ σε δύο δρομολόγια (Λισαβόνα–Horta–Λισαβόνα και Λισαβόνα–Santa Maria–Λισαβόνα) για τη θερινή περίοδο 2021 της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών), η οποία παρατάθηκε στις 28 Οκτωβρίου 2021 για τη χειμερινή περίοδο 2021-2022 της IATA. Η Πορτογαλία, μαζί με την ΑΠΑ, αξιολογεί επί του παρόντος την κατάσταση στα τέσσερα προαναφερθέντα δρομολόγια και τις ενδεχόμενες τροποποιήσεις τους στο μέλλον ⁽²¹⁾ (αιτιολογικές σκέψεις 57 έως 59 και 106).

⁽¹⁵⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 24.

⁽¹⁶⁾ Τα δρομολόγια που καθορίστηκαν ως ΥΠΔΥ μεταξύ νησιών και δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα (βλ. ανακοινώσεις στην ΕΕ C 29 της 28.1.2020, σ. 8 και 9) είναι τα ακόλουθα 15 δρομολόγια, τα οποία οργανώνονται ουσιαστικά σε τρεις ομάδες κύριων αστικών κέντρων που αντιστοιχούν στις πόλεις Ponta Delgada, Terceira και Horta: α) Ponta Delgada–Santa Maria–Ponta Delgada (PDL–SMA–PDL), β) Ponta Delgada–Terceira–Ponta Delgada (PDL–TER–PDL), γ) Ponta Delgada–Graciosa–Ponta Delgada (PDL–GRW–PDL), δ) Ponta Delgada–Horta–Ponta Delgada (PDL–HOR–PDL), ε) Ponta Delgada–Pico–Ponta Delgada (PDL–PIX–PDL), στ) Ponta Delgada–São Jorge–Ponta Delgada (PDL–SJZ–PDL), ζ) Ponta Delgada–Flores–Ponta Delgada (PDL–FLW–PDL), η) Ponta Delgada–Corvo–Ponta Delgada (PDL–CVU–PDL), θ) Terceira–Graciosa–Terceira (TER–GRW–TER), ι) Terceira–São Jorge–Terceira (TER–SJZ–TER), ια) Terceira–Pico–Terceira (TER–PIX–TER), ιβ) Terceira–Horta–Terceira (TER–HOR–TER), ιγ) Terceira–Flores–Terceira (TER–FLW–TER), ιδ) Horta–Flores–Horta (HOR–FLW–HOR) και ιε) Horta–Corvo–Horta (HOR–CVU–HOR). Δεδομένου ότι ορισμένα δρομολόγια μπορούν να συνενωθούν — συγκεκριμένα, το δρομολόγιο PDL–FLW–PDL μπορεί να συνδυαστεί με το δρομολόγιο TER–FLW–TER ή το δρομολόγιο HOR–FLW–HOR, το δε δρομολόγιο HOR–CVU–HOR μπορεί να συνδυαστεί με το δρομολόγιο HOR–FLW–HOR— ο πραγματικός αριθμός των δρομολογίων ΥΠΔΥ που εκτελεί η SATA Air Açores είναι επί του παρόντος 14.

⁽¹⁷⁾ Επίσημος ιστότοπος της Κυβέρνησης των Αζορών, δημοσίευση με τίτλο «Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores» της 29ης Οκτωβρίου 2021: <https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>.

⁽¹⁸⁾ Ειδικότερα, στις 2 Ιουνίου 2021 η Περιφερειακή Κυβέρνηση Αζορών εξέδωσε την απόφαση αριθ. 141/2021 με την οποία ενέκρινε επίσημα την προκήρυξη του διεθνούς δημόσιου διαγωνισμού για την ανάθεση σύμβασης διάρκειας 5 ετών σχετικά με την ΥΠΔΥ μεταξύ νησιών, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008.

⁽¹⁹⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 24.

⁽²⁰⁾ Βλ. *Επισκόπηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις και των κανόνων για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εφαρμόζονται στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19*, διατίθεται στη διεύθυνση https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf.

⁽²¹⁾ Βάσει της εθνικής νομοθεσίας (νομοθετικό διάταγμα αριθ. 138/99 της 23ης Απριλίου 1999), αρμόδια αρχή για τη σύναψη των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι η Πορτογαλική Δημοκρατία και όχι η ΑΠΑ.

2.1.2. ΥΓΟΣ τις οποίες παρέχει η SGA

- (22) Η SGA συστάθηκε από τη SATA το 2005 και διαχειρίζεται τους αερολιμένες Pico, Graciosa, Corvo και São Jorge, καθώς και τον τερματικό σταθμό της νήσου Flores, ως ΥΓΟΣ, έως τη λήξη της ανάθεσης τον Ιούλιο του 2025 ⁽²²⁾. Η εναέρια κυκλοφορία σε καθέναν από τους προαναφερθέντες αερολιμένες και στον τερματικό σταθμό υπήρξε κατώτερη των 200 000 επιβατών ετησίως κατά τα τρία προηγούμενα έτη ⁽²³⁾. Επομένως, η Πορτογαλία ανέφερε στην Επιτροπή την ΥΓΟΣ σχετικά με τους πέντε προαναφερθέντες αερολιμένες το 2016-2017 ⁽²⁴⁾. Συγκεκριμένα, η Πορτογαλία θεωρεί ότι η ανάγκη διασφάλισης της συνδεσιμότητας απομονωμένης περιοχής της Ένωσης δικαιολογεί την ΥΓΟΣ, λαμβανομένων υπόψη της έλλειψης διαθέσιμων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και των κριτηρίων που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ⁽²⁵⁾ (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών).
- (23) Η Πορτογαλία θεωρεί ότι, λόγω της περιορισμένης, κυρίως εποχιακής, κυκλοφορίας και της απομακρυσμένης τοποθεσίας των προαναφερθέντων αερολιμένων, η διαχείρισή τους δεν είναι οικονομικά ελκυστική για ιδιώτες, αντίθετα με ό,τι ισχύει για τους αερολιμένες του São Miguel και της Terceira. Η παραχώρηση στη SGA όσον αφορά τις υπηρεσίες εκμετάλλευσης και διαχείρισης των αεροδρομίων Graciosa, Pico, São Jorge και Corvo προβλέπει την καταβολή αντιστάθμισης στη SGA για την ΥΓΟΣ για κάθε έτος της διάρκειας της σύμβασης. Η αντιστάθμιση για την περίοδο από το 2020 έως το 2025 καθορίστηκε σε 17 εκατ. EUR.

2.1.3. Υπηρεσίες τις οποίες η SATA παρέχει σε εμπορική βάση

- (24) Εκτός από τις υπηρεσίες που παρέχονται σε σχέση με την ΥΠΔΥ και την ΥΓΟΣ, η SATA παρέχει επίσης υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών σε εμπορική βάση, όπως αεροπορική μεταφορά φορτίων και, μέσω της Azores Airlines, υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών σε ελευθερωμένα δρομολόγια, συμπεριλαμβανομένων πτήσεων για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων της σημαντικής πορτογαλικής διασποράς στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ) και στον Καναδά, καθώς και για τη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης των ταξιδιωτών στις Αζόρες. Ωστόσο, όσον αφορά τις συνδέσεις με την Ένωση, επιπλέον της ηπειρωτικής Πορτογαλίας, η SATA εκτελεί μόνο δύο απευθείας πτήσεις σε άλλους ευρωπαϊκούς προορισμούς, συγκεκριμένα το Λονδίνο και τη Φρανκφούρτη, όπως εξηγείται αναλυτικότερα κατωτέρω (αιτιολογική σκέψη 28) ⁽²⁶⁾.
- (25) Ειδικότερα, η SATA Air Azores εκτελεί το 100 % των περιφερειακών αεροπορικών μεταφορών φορτίου στα εννέα νησιά του αρχιπελάγους, οι οποίες αντιστοιχούν σε περίπου 2 900 τόνους εμπορευμάτων ετησίως, ενώ η Azores Airlines εκτελεί άνω του [60-70] % των αεροπορικών μεταφορών φορτίου από τις Αζόρες και εκτός των Αζορών, οι οποίες υπερβαίνουν τους 1 300 τόνους και περιλαμβάνουν ψάρια, ταχυδρομείο και ιατρικά εφόδια ⁽²⁷⁾. Σε συνθήκες ανταγωνισμού με την Azores Airlines, μόνον η TAP παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου προς/από τις Αζόρες, με μερίδιο αγοράς το οποίο, το 2019, ήταν περίπου [30-40] % ⁽²⁸⁾.
- (26) Όσον αφορά τις διεθνείς πτήσεις, οι οποίες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της Περιφέρειας, κυρίως μέσω επενδύσεων και ιδιωτικών δαπανών, η Azores Airlines εκτελεί τακτικά δρομολόγια στον Βόρειο Ατλαντικό, στη Βοστώνη, το Oakland, το Τορόντο και το Μόντρεαλ. Η Azores Airlines δραστηριοποιείται επίσης σε εξειδικευμένες τουριστικές αγορές και παρέχει υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων. Συνολικά, το 2019 η Azores Airlines εκτέλεσε περίπου 7 000 πτήσεις (περιλαμβανομένων των πτήσεων στα δρομολόγια ΥΠΔΥ), με έξι αεροσκάφη μεσαίων αποστάσεων Airbus 320, και εξυπηρέτησε περίπου 946 000 επιβάτες, οι οποίοι αντιστοιχούν στο 40 % των επιβατών που μεταφέρθηκαν στις Αζόρες από το εξωτερικό.
- (27) Επιπλέον, με σκοπό τη σύνδεση της Βόρειας Αμερικής, της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και της ΑΠΑ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, από το 1985 η SATA έλεγχε δύο διοργανωτές ταξιδιών στη Βόρεια Αμερική: την Azores Vacations America και την Azores Vacations Canada.

⁽²²⁾ Η παραχώρηση όσον αφορά τις αερολιμενικές δημόσιες υπηρεσίες προς στήριξη της πολιτικής αεροπορίας στις νήσους Graciosa, Pico, São Jorge και Corvo ανατέθηκε στη SGA με σύμβαση της 1ης Ιουλίου 2005, η οποία υπογράφηκε σύμφωνα με τους όρους της απόφασης αριθ. 102/2005 της Περιφερειακής Κυβέρνησης, της 16ης Ιουνίου 2005, για περίοδο 10 ετών, ανανεώσιμη για πενταετείς περιόδους, με μέγιστη διάρκεια 20 ετών.

⁽²³⁾ Το 2019, έτος κατά το οποίο καταγράφηκε ο υψηλότερος αριθμός επιβατών (αναχωρήσεις και αφίξεις) και στους πέντε αερολιμένες για το διάστημα από το 2017 έως το 2019, οι επιβάτες κατανέμονταν ως εξής: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825), São Jorge (80 629) και Flores (63 568).

⁽²⁴⁾ Έκθεση διαθέσιμη στη διεύθυνση https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf

⁽²⁵⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, σημεία 72 και 75 στοιχείο α) (ΕΕ C 99 της 4.4.2014, σ. 3). Στο σημείο 72, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνολική διαχείριση ενός αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ΥΓΟΣ, ιδίως σε περίπτωση εξόχως απόκεντρων περιοχών —νησιών— της Ένωσης, στο δε σημείο 75 στοιχείο α), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η απόφαση 2012/21/ΕΕ καλύπτει την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείται σε αερολιμένες των οποίων η μέση ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 200 000 επιβάτες καθ' όλη τη διάρκεια της ανάθεσης.

⁽²⁶⁾ Απάντηση της Πορτογαλίας της 6ης Αυγούστου 2020 σε αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής.

⁽²⁷⁾ Στοιχεία για το 2019 στο υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 24.

⁽²⁸⁾ Πηγή: Υπηρεσίες υποβολής εκθέσεων — Μερίδια αγοράς, στην απάντηση της Πορτογαλίας της 6ης Αυγούστου 2020, που αναφέρθηκε ανωτέρω.

- (28) Σε συνθήκες ανταγωνισμού με τη SATA, εμπορικά δρομολόγια μεταξύ του αρχιπελάγους των Αζορών και της υπόλοιπης επικράτειας της Ένωσης εκτελούνται, με σειρά μεγέθους, από τις TAP—Transportes Aéreos Portugueses S.A., Ryanair, Arkefly και Jetairfly —μολονότι, ορισμένα από τα δρομολόγια αυτά έπαυσαν να εκτελούνται μετά την πανδημία COVID-19. Όσον αφορά τα απευθείας δρομολόγια, το 2019 η Ryanair συνέδεε τις Αζόρες με τη Λισαβόνα και το Πόρτο (στην Πορτογαλία) και με το Λονδίνο, το Μάντσεστερ και τη Φρανκφούρτη (εκτός Πορτογαλίας). Στα δρομολόγια του Λονδίνου και της Φρανκφούρτης, το 2019 τα μερίδια αγοράς της Azores Airlines ήταν 70 % και 23,6 %, αντίστοιχα, ενώ το μερίδιο αγοράς της Ryanair ήταν 30 % και 76,4 %, αντίστοιχα ⁽²⁹⁾. Η Jetairfly εκτελούσε ένα δρομολόγιο μεταξύ Αζορών και Βρυξελλών. Η Arkefly συνέδεε τις Αζόρες με το Άμστερνταμ και την Τενερίφη στις Κανάριες Νήσους (Ισπανία) ⁽³⁰⁾.
- (29) Τέλος, όσον αφορά τους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, τα πορθμεία διασφαλίζουν συνδέσεις μόνον μεταξύ των δύο πλησιέστερων νησιών (Faial και Pico) και από τα νησιά αυτά στη νήσο São Jorge, σε καθημερινή βάση κατά τη θερινή περίοδο, αλλά μόνον σε εβδομαδιαία βάση κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Επομένως, λόγω της γεωγραφικής απόστασης και των καιρικών συνθηκών, όπως απέδειξε η Πορτογαλία ⁽³¹⁾, ο πληθυσμός των Αζορών εξαρτάται από τις αεροπορικές μεταφορές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους για την κινητικότητα μεταξύ νησιών καθώς και για τα ταξίδια εκτός του αρχιπελάγους ⁽³²⁾.

2.2. Περιγραφή της χρηματοοικονομικής κατάστασης του δικαιούχου και αίτια των οικονομικών δυσχερειών

2.2.1. Χρηματοοικονομική κατάσταση όσον αφορά τα ίδια κεφάλαια, τις ζημίες και το εγγεγραμμένο μετοχικό κεφάλαιο

- (30) Όπως περιγράφηκε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας ⁽³³⁾, η SATA αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα τουλάχιστον από το 2014, με σταθερές και σημαντικές λειτουργικές ζημίες και αρνητικά ίδια κεφάλαια – 55,8 εκατ. EUR το 2014. Τα επόμενα έτη, λόγω της σταθερής συσσώρευσης ζημιών, η SATA είχε αυξημένα αρνητικά ίδια κεφάλαια (– 94,6 εκατ. EUR το 2016, – 135,6 εκατ. EUR το 2017 ⁽³⁴⁾ και – 156,3 εκατ. EUR το 2018 ⁽³⁵⁾). Το 2019 τα συνολικά αρνητικά ίδια κεφάλαια της SATA είχαν αυξηθεί σημαντικά σε – 230,3 εκατ. EUR. Τούτο σήμαινε ότι περισσότερο από το ήμισυ —και στην πραγματικότητα το σύνολο— του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της SATA είχε απολεσθεί. Επιπλέον, περίπου το 70 % των συνολικών οφειλών προς τους προμηθευτές το 2019 ήταν ληξιπρόθεσμες, οι δε υποχρεώσεις ύψους 464 εκατ. EUR ξεπερνούσαν σε μεγάλο βαθμό τα στοιχεία ενεργητικού της SATA αξίας 234 εκατ. EUR. Επομένως, η SATA πληρούσε επίσης τις προϋποθέσεις του εθνικού δικαίου όσον αφορά την υπαγωγή της σε συλλογική πτωχευτική διαδικασία κατόπιν αιτήματος των πιστωτών της.
- (31) Η καθαρή θέση και η χρηματοοικονομική κατάσταση της SATA επιδεινώθηκαν περαιτέρω μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας και την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας. Το καθαρό αποτέλεσμα της SATA ήταν αρνητικό το 2020 (– 87,1 εκατ. EUR), εκτιμάται δε ότι θα παραμείνει αρνητικό το 2021 (– 32,7 εκατ. EUR) και το 2022 ([...] εκατ. EUR). Ως εκ τούτου, τα ίδια κεφάλαια ήταν αρνητικά το 2020 (– 369,3 εκατ. EUR) και το 2021 (– 319,5 εκατ. EUR), αναμένεται δε να παραμείνουν αρνητικά και το 2022 ([...] εκατ. EUR) ⁽³⁶⁾.

2.2.2. Διαρθρωτικά αίτια και πηγές χρηματοοικονομικών και επιχειρησιακών προβλημάτων

- (32) Η Πορτογαλία εξηγεί ότι, επιπλέον της υποχρηματοδότησης των δραστηριοτήτων ΥΠΑΥ/ΥΓΟΣ (αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 23, 57 και 129), η συνολική προβληματική κατάσταση της SATA οφειλόταν και εξακολουθεί να οφείλεται, κατά κύριο λόγο, στις χαμηλές επιδόσεις της Azores Airlines. Για παράδειγμα, το 2019 η SATA Air Azores κατέγραψε έσοδα ύψους 84 εκατ. EUR και θετικά κέρδη προ τόκων και φόρων (EBIT) ύψους 2 εκατ. EUR καθώς και θετικά καθαρά έσοδα ύψους 2 εκατ. EUR. Η SGA κατέγραψε έσοδα 3 εκατ. EUR, σχεδόν μηδενικά, αλλά θετικά ακόμη, EBIT και καθαρά έσοδα ύψους 0,1 εκατ. EUR. Ωστόσο, η Azores Airlines κατέγραψε έσοδα 157 εκατ. EUR, αρνητικά EBIT – 33 εκατ. EUR και καθαρές ζημίες 56 εκατ. EUR, οι οποίες ακύρωσαν τα καθαρά έσοδα των άλλων λειτουργικών θυγατρικών.

⁽²⁹⁾ Πηγή: Πληροφορίες αγοράς Amadeus, στην απάντηση της Πορτογαλίας της 6ης Αυγούστου 2020, που προαναφέρθηκε. Τα στοιχεία αφορούν μόνον τις απευθείας πτήσεις, καθώς υπάρχουν και άλλες προσφορές μη απευθείας πτήσεων, συγκεκριμένα από την TAP Air Portugal μέσω Λισαβόνας.

⁽³⁰⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 20ής Ιουλίου 2020, Παράρτημα 6 — Το τοπίο του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην αγορά των Αζορών.

⁽³¹⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 18.

⁽³²⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 20ής Ιουλίου 2020, σημεία 42 και επ.

⁽³³⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 22, και απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 13 και 14.

⁽³⁴⁾ Κοινοποίηση της Πορτογαλίας της 13ης Αυγούστου 2020, Ενοποιημένες ετήσιες οικονομικές καταστάσεις και παράρτημα 2.2 της κοινοποίησης.

⁽³⁵⁾ Κοινοποίηση της Πορτογαλίας της 13ης Αυγούστου 2020, παράρτημα 1.1. – Ενοποιημένος ισολογισμός ομίλου SATA για τα έτη 2018 και 2019.

⁽³⁶⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 4 — Απαιτήσεις χρηματοδότησης της SATA, σ. 10.

- (33) Βάσει των πληροφοριών που προσκόμισε η Πορτογαλία, έξι βασικοί παράγοντες συνέβαλαν στην εμφάνιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η Azores Airlines ⁽³⁷⁾: i) η μειωμένη χρήση της ικανότητας [40-50 % κάτω των χρονικών ενοτήτων λειτουργίας (block hours) αναφοράς ανά αεροσκάφος, με σχέδιο δικτύου το οποίο εξαρτάται, σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, από την εποχιακή κυκλοφορία, και έλλειψη πτήσεων εκτελούμενων κατά τη διάρκεια της νύχτας], ii) αύξηση του κόστους αντιστάθμισης λόγω ανωμαλιών στο πρόγραμμα πτήσεων: από 1,5 εκατ. EUR το 2015 σε 4,5 εκατ. EUR το 2019, ενώ το 2018 και μόνο το κόστος μίσθωσης αεροσκαφών για την αντιμετώπιση των διαταραχών ξεπέρασε τα 15 εκατ. EUR, iii) υψηλό κόστος συντήρησης το οποίο συνδέεται με παλαιά αεροσκάφη που χρειάστηκαν εκτενή διορθωτική συντήρηση το 2019 και απαιτήσεις υψηλών προβλέψεων το 2019), iv) πρόσθετα έξοδα όσον αφορά την υλοποίηση της αντικατάστασης του στόλου (η καθυστερημένη παράδοση ενός αεροσκάφους A321 το 2019 είχε ως αποτέλεσμα την ανάγκη επιπλέον μίσθωσης, οι δε καθυστερήσεις στην κατάρτιση του πληρώματος για τον νέο στόλο είχαν ως αποτέλεσμα ματαιώσεις κατά την περίοδο αιχμής το 2017), v) έσοδα και επιδόσεις κάτω των κανονικών λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων ΥΠΔΥ (περιορισμοί στον προγραμματισμό πτήσεων στα τέσσερα δρομολόγια ΥΠΔΥ, οι οποίοι επηρέασαν δυσμενώς τη βελτιστοποίηση του δικτύου, του στόλου και του πληρώματος, ναύλοι ρυθμιζόμενοι από την ΥΠΔΥ οι οποίοι περιορίσαν τις δυνατότητες εσόδων, με αποτέλεσμα τα τέσσερα δρομολόγια ΥΠΔΥ να έχουν αρνητικό αντίκτυπο περιθωρίου EBIT 13 εκατ. EUR το 2019), vi) αυξημένες πιέσεις, μετά την ελευθέρωση, μετά το 2015, του δρομολογίου Ponta Delgada–Λισαβόνα, από τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, με την είσοδο της Ryanair, και αύξηση των πτήσεων της TAP από το κέντρο της SATA στην Ponta Delgada, για παράδειγμα προς προορισμούς στη Βόρεια Αμερική.

2.2.3. Αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 στη λειτουργία και στα αποτελέσματα του δικαιούχου

- (34) Ο αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 στους κλάδους των αεροπορικών μεταφορών και του τουρισμού επιδείνωσε τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η SATA. Η πανδημία προκάλεσε σημαντική και μακράς διάρκειας κρίση της ζήτησης, κυρίως λόγω των περιορισμών στα ταξίδια και στο εμπόριο που επιβλήθηκαν στην Πορτογαλία, σε άλλα κράτη μέλη και στη Βόρεια Αμερική με σκοπό τη συγκράτηση της εξάπλωσής της από τον Μάρτιο του 2020, οι οποίοι έχουν εμφανή αντίκτυπο στην πραγματική οικονομία των Αζορών (καθώς και της Αυτόνομης Περιφέρειας Μαδέρας ⁽³⁸⁾).
- (35) Ενώ η SATA εκτέλεσε 44 000 πτήσεις κατά τα δύο έτη πριν από την πανδημία COVID-19, από τον Μάρτιο του 2018 έως τον Φεβρουάριο του 2020, στο διάστημα από τον Μάρτιο του 2020 έως τον Φεβρουάριο του 2022, η SATA εκτέλεσε 34 821 πτήσεις και, επομένως, μείωσε την προσφορά της κατά 21 %. Σε σχέση με τα ίδια χρονικά διαστήματα και όσον αφορά τον αντίκτυπο στη λειτουργία της SATA, ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν μειώθηκε κατά 43,5 %, από 3,36 εκατ. σε 1,9 εκατ., τα διαθέσιμα επιβατοχιλιόμετρα μειώθηκαν κατά 43,2 %, από 5 843 εκατ. σε 3 326 εκατ., τα δε έσοδα ανά επιβατοχιλιόμετρο μειώθηκαν κατά 58 %, από 4 582 εκατ. EUR σε 1 928 εκατ. EUR. Ομοίως, ο αριθμός των αναχωρήσεων και αφίξεων επιβατών στα αεροδρόμια που εκμεταλλεύεται η SGA μειώθηκε κατά 33 %, από 0,56 εκατ. σε 0,38 εκατ., τα δε έσοδα εκμετάλλευσης μειώθηκαν κατά 46 % ⁽³⁹⁾.
- (36) Όσον αφορά την απώλεια εσόδων από την έναρξη της πανδημίας COVID-19, ακόμη και βάσει της συντηρητικής παραδοχής ότι τα έσοδα της SATA θα είχαν αυξηθεί με ρυθμό ανάπτυξης 5 %, ο οποίος είναι χαμηλότερος του ρυθμού ανάπτυξης του 7,8 % για τη SATA Air Açores και του ρυθμού ανάπτυξης του 5,1 % για την Azores Airlines στο διάστημα από το 2015 έως το 2019, η σύγκριση αναδεικνύει απώλεια εσόδων η οποία ανέρχεται σε 35,3 εκατ. EUR για τη SATA Air Açores και σε 180,3 εκατ. EUR για την Azores Airlines, αντίστοιχα. Παρά τα μέτρα που λήφθηκαν για τη μείωση των πάγιων εξόδων, ο αντίκτυπος στα EBITDA της SATA εκτιμάται σε περίπου 80 εκατ. EUR, με απώλεια καθαρών εσόδων η οποία ανήλθε σε 54,5 εκατ. EUR στο διάστημα από τον Μάρτιο του 2020 έως τον Φεβρουάριο του 2022 σε σύγκριση με το διάστημα από τον Μάρτιο του 2018 έως τον Φεβρουάριο του 2020.
- (37) Στις 30 Απριλίου 2021 η Επιτροπή ενέκρινε, βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, αντιστάθμιση ύψους 12 εκατ. EUR υπέρ της SATA Air Açores και της Azores Airlines για τις άμεσες ζημιές που υπέστησαν λόγω των ταξιδιωτικών περιορισμών που επέβαλαν η ΑΠΑ, η Πορτογαλία και οι αρχές άλλων χωρών προορισμού στο διάστημα από τις 19 Μαρτίου 2020 έως τις 30 Ιουνίου 2020 για τον περιορισμό της εξάπλωσής της πανδημίας COVID-19 ⁽⁴⁰⁾. Ωστόσο, η έντονη μείωση της ζήτησης που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 συνεχίστηκε μετά τον Ιούνιο του 2020, ο δε μέχρι τώρα αντίκτυπος στα έσοδα και στις ζημιές της SATA είναι πενταπλάσιος ως εξαπλάσιος των ζημιών που κάλυψε η ενίσχυση αντιστάθμισης των ζημιών.

⁽³⁷⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 9.

⁽³⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 2021 στην υπόθεση SA.62505 (2021/N) COVID-19: Τροποποίηση της ενίσχυσης SA.56873 Καθεστώσ επιχορήγησης και καθεστώσ εγγύησης δανείου (EE C 195 της 21.5.2021, σ. 22).

⁽³⁹⁾ Απάντηση της Πορτογαλίας στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, υποβληθείσα στις 6 Απριλίου 2022, σ. 8-10.

⁽⁴⁰⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 2021 στην υπόθεση SA.61771 (2021/N) — COVID-19 — SATA — Αντιστάθμιση ζημιών λόγω έκτακτων συμβάντων (EE C 285 της 16.7.2021, σ. 7).

2.3. Περιγραφή του σχεδίου αναδιάρθρωσης και των μέτρων αναδιάρθρωσης

2.3.1. Η αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων

- (38) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης στηρίζει την εφαρμογή ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης το οποίο εφαρμόζεται ήδη από το τέλος του 2020 ⁽⁴¹⁾ και λήγει στο τέλος του 2025. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης προβλέπει την επανεκκίνηση των δραστηριοτήτων της SATA, βάσει της αναδιοργάνωσης της εταιρικής διακυβέρνησης της SATA ως ομίλου, και επικεντρώνεται στις αεροπορικές μεταφορές για τη διασφάλιση της βασικής συνδεσιμότητας της Περιφέρειας, με επακόλουθη μείωση των μη βασικών δρομολογίων και λήψη μέτρων αποδοτικότητας στις δραστηριότητες αεροπορικών μεταφορών.
- (39) Στα τμήματα που ακολουθούν τα μέτρα αναδιάρθρωσης περιγράφονται χωριστά, καθώς, κατά την Πορτογαλία, καθένα εξ αυτών συνιστά διακριτό χαρακτηριστικό της συνολικής στρατηγικής για τη διασφάλιση της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου στη λήξη του σχεδίου. Επιπλέον, η περιγραφή περιλαμβάνει ένα τμήμα στο οποίο εκτίθενται τα προτεινόμενα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού λόγω της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης και ένα τμήμα σχετικά με την ανάγκη κρατικής παρέμβασης, όπως ισχυρίζεται η Πορτογαλία.

2.3.1.1. Αναδιοργάνωση της εταιρικής δομής

- (40) Η Πορτογαλία προτίθεται να απλουστεύσει την εταιρική δομή της SATA, ώστε να την καταστήσει πιο ελκυστική για τους δυνητικούς ιδιώτες επενδυτές στο μέλλον. Η αναδιοργάνωση ξεκίνησε στο τέλος του 2021 και θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία νέας μητρικής εταιρείας (στο εξής: SATA SGPS), την οποία θα συστήσει η Περιφέρεια και η οποία θα γίνει η μητρική εταιρεία του ομίλου SATA. Ως εκ τούτου, η SATA Air Azores και οι νυν θυγατρικές της, ήτοι η Azores Airlines και η SGA, καθώς και η νέα οντότητα που θα προκύψει από την απόσπαση των δραστηριοτήτων υπηρεσιών εδάφους, θα καταστούν θυγατρικές εταιρείες πλήρως ελεγχόμενες από την Περιφέρεια μέσω της νεοσυσταθείσας SATA SGPS ⁽⁴²⁾.
- (41) Η εταιρική αναδιοργάνωση περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια: i) σύσταση της νέας SATA SGPS από την Περιφέρεια· ii) μεταβίβαση της SATA και των θυγατρικών της στη SATA SGPS· iii) πώληση [...].
- (42) Η εταιρική αναδιοργάνωση θα είναι αναγκαία για τον εξορθολογισμό και τη βελτιστοποίηση της δομής του ομίλου SATA, με σκοπό την προετοιμασία του για τη μεταβίβαση περιουσιακών στοιχείων όπως προβλέπεται στο σχέδιο (αιτιολογικές σκέψεις 62 και 63), καθώς και τον σαφή διαχωρισμό των διαφορετικών αποστολών κάθε θυγατρικής.

2.3.1.2. Βελτίωση της αποδοτικότητας και μείωση του κόστους

- (43) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται στην παραδοχή ότι η SATA θα ανακτήσει τη θέση της στην αγορά, σε επίπεδα προ της πανδημίας COVID, έως το 2023 (στη Δυτική Ευρώπη και σε περιφερειακό και διεθνές επίπεδο), από άποψη τόσο όγκων εναέριας κυκλοφορίας όσο και εσόδων ⁽⁴³⁾, και ότι οι Αζόρες θα είναι ένας ολόενα και πιο ελκυστικός τουριστικός προορισμός, για τον οποίο η ζήτηση από την πορτογαλική διασπορά στη Βόρεια Αμερική θα ενισχυθεί. Ωστόσο, οι πορτογαλικές αρχές τονίζουν επίσης ότι η ικανότητα της SATA θα επικεντρωθεί σε βασικές δραστηριότητες, ειδικότερα ΥΠΑΥ και ΥΓΟΣ, για τη μείωση των οποίων η SATA διαθέτει μικρότερη ευελιξία, λαμβανομένων υπόψη του είδους της υπηρεσίας και του χαρακτήρα της κυκλοφορίας, ενώ τα λοιπά μη βασικά δρομολόγια θα μειωθούν στα ελάχιστα αναγκαία για τη βελτίωση της χρήσης και τη βελτιστοποίηση του δικτύου. Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες που προσκόμισε η Πορτογαλία, οι επιδόσεις της SATA είναι ήδη υψηλότερες των προβλέψεων του επιχειρηματικού σχεδίου, οι δε επιδόσεις των αεροπορικών εταιρειών της SATA, από την άποψη των μεταφερόμενων επιβατών, είναι σημαντικά υψηλότερες των ευρωπαϊκών και παγκόσμιων στοιχείων. Συγκεκριμένα, ενώ, κατά την IATA, η ζήτηση διεθνών επιβατών το 2021 ήταν κατά 75,5 % κατώτερη των επιπέδων του 2019, για τη SATA Azores Airlines η αντίστοιχη ζήτηση ήταν μόλις 31 % κατώτερη των επιπέδων του 2019 (25 % κατώτερη, εάν ληφθεί υπόψη η κυκλοφορία μεταξύ ησιών της Air Azores), ενώ, κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2021, οι όγκοι επιβατών ήταν μόλις κατά 10 % χαμηλότεροι σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019. Επιπλέον, η Πορτογαλία καταδεικνύει ότι οι επιδόσεις της SATA από την άποψη

⁽⁴¹⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 10ης Ιουνίου 2021, σ. 8, στο οποίο απαριθμούνται οι συμβάσεις που έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης με προμηθευτές, συνδικαλιστικές οργανώσεις, τράπεζες κ.λπ.

⁽⁴²⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 22ας Οκτωβρίου 2021, σ. 7.

⁽⁴³⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 3, Αποτελέσματα και επιδόσεις του ομίλου SATA από την αρχή του 2021, Νοέμβριος 2021, σ. 11, και υπόμνημα της 6ης Απριλίου 2022, σ. 12-13. Η Πορτογαλία εξηγεί ότι, για τα ιστορικά στοιχεία, το επιχειρηματικό σχέδιο της SATA χρησιμοποιεί δεδομένα της αγοράς της Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (DGG) και της OAG· για εκτιμήσεις της εξέλιξης της αγοράς και της ανάπτυξης, το σχέδιο αναδιάρθρωσης βασίζεται στις προβλέψεις ζήτησης αεροπορικών ταξιδιών για το διάστημα 2019-25 των IATA / Oxford Economics (έκδοση του Νοεμβρίου του 2020)· επιπλέον, η Πορτογαλία χρησιμοποιεί τα στοιχεία της ανάλυσης οικονομικού αντικτύπου του ΔΟΠΑ όσον αφορά τις συνέπειες της πανδημίας COVID-19 στην πολιτική αεροπορία [ICAO — Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Μόντρεαλ, Καναδάς, 12 Ιανουαρίου 2022].

των μεταφερόμενων επιβατών το προηγούμενο έτος είναι σημαντικά υψηλότερες των ευρωπαϊκών και παγκόσμιων στοιχείων, ήτοι μόλις – 25 % σε σύγκριση με το 2019 (για αμφότερες τις αεροπορικές εταιρείες) και, επομένως, πολύ καλύτερες από την εκτίμηση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) για την Ευρώπη (– 56 %) και τον κόσμο (– 49 %).

- (44) Όπως εξήγησε η Πορτογαλία, το σχέδιο αναδιάρθρωσης στηρίζεται σε δύο κύριες στρατηγικές: i) βελτίωση των δραστηριοτήτων και των προγραμμάτων δρομολογίων και ii) μείωση των λειτουργικών δαπανών.
- (45) Η βελτίωση της μεταφορικής ικανότητας και της χρήσης του στόλου βασίζεται στη σταδιακή κατάργηση παλαιότερων αεροσκαφών που βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους και στη μείωση του αριθμού των αεροσκαφών από 15 σε 13 και σε μόλις έξι αεροσκάφη, κατά τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης και τη μεταβίβαση της Azores Airlines. Το 2025 η Azores Airlines θα εκμεταλλεύεται επτά αεροσκάφη (A-320 και A-320/21 NEO), και ενδεχομένως ένα επιπλέον αεροσκάφος βάσει συμφωνίας «ισχύος με την ώρα» (Power by the Hour, PBH) ⁽⁴⁴⁾, προς 17 προορισμούς, η δε SATA Air Azores θα εκμεταλλεύεται έξι αεροσκάφη (Q400 και Q200) προς εννέα προορισμούς. Οι χρονικές ενότητες λειτουργίας (block hours) ανά αεροσκάφος και ημέρα θα αυξηθούν από [...] το 2019 και επί του παρόντος [...] σε [...] το 2025, ώστε η μικρότερη ικανότητα, από άποψη αεροσκαφών και θέσεων, να χρησιμοποιείται πιο εντατικά. Η Azores Airlines θα αυξήσει την ικανότητά της κατά [...] % έως το 2025 και θα βελτιώσει τη συνδεσιμότητα εντός του δικτύου της Περιφέρειας ανταποκρινόμενη σε σταθερή αύξηση της ζήτησης.
- (46) Όσον αφορά τη μείωση των λειτουργικών δαπανών, το σχέδιο στηρίζεται σε τέσσερις πυλώνες: i) αναδιάρθρωση του στόλου με την ενσωμάτωση νέων αεροσκαφών με μικρότερες ανάγκες συντήρησης και χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου, με αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους· ii) ενίσχυση της επιχειρησιακής αποδοτικότητας μέσω πρωτοβουλιών σχετικά με τα καύσιμα, την τροφοδοσία, το πλήρωμα και τη διανομή· iii) επαναδιαπραγμάτευση κύριων συμβάσεων με προμηθευτές για την εξασφάλιση καλύτερων όρων· iv) λήψη μέτρων παραγωγικότητας για την προσαρμογή του εργατικού δυναμικού στις τρέχουσες ανάγκες της SATA. Ο συνδυασμένος αντίκτυπος των μέτρων αναδιάρθρωσης θα μειώσει το τρέχον κόστος της Azores Airlines ανά διαθέσιμο επιβατοχιλιόμετρο κατά περίπου 36 % έως το 2025, από [...] λεπτά σε [...] λεπτά. Οι συνολικές μειώσεις κόστους που προκύπτουν από τα μέτρα αποδοτικότητας και τις εξοικονομήσεις κόστους που προαναφέρθηκαν εκτιμώνται σε περίπου [...] εκατ. EUR έως το 2025 (αιτιολογική σκέψη 49).

2.3.1.3. Κόστος αναδιάρθρωσης και πηγές χρηματοδότησης

- (47) Στο υπόμνημα της 2ας Δεκεμβρίου 2021, η Πορτογαλία εκτίμησε το κόστος αναδιάρθρωσης σε [...] εκατ. EUR, ποσό το οποίο αναθεώρησε στις 6 Απριλίου 2022 σε [...] εκατ. EUR ⁽⁴⁵⁾. Το ποσό περιλαμβάνει [...] εκατ. EUR για [...] και διάφορες άλλες λειτουργικές δαπάνες οι οποίες δεν αναμένεται να καλυφθούν από συνήθη λειτουργικά έσοδα, κρατική ενίσχυση ή ίδια συμμετοχή ύψους [...] εκατ. EUR. Ειδικότερα, κατά την Πορτογαλία, το συνολικό ποσό του κόστους αναδιάρθρωσης έπρεπε να αυξηθεί σε σύγκριση με τις αρχικές εκτιμήσεις λόγω i) των απροσδόκητων συνεπειών της πανδημίας COVID-19 κατά το πρώτο εξάμηνο του 2021 (με επακόλουθη αναθεώρηση των χρηματοοικονομικών προβλέψεων), ii) της συμπερίληψης των ποσών για την απόσβεση του «υπάρχοντος χρέους» στην πλευρά του κόστους αναδιάρθρωσης και iii) αναπροσαρμογών λόγω της επέκτασης της χρήσης δελτίων, της επικαιροποίησης των διατηρούμενων θέσεων απασχόλησης από τον αγοραστή, προβλέψεων και συντάξεων, καθώς και αναπροσαρμογών του κεφαλαίου κίνησης ως αποτέλεσμα συμφωνιών σχετικά με τις οφειλές προς τους προμηθευτές ⁽⁴⁶⁾.
- (48) Λαμβανομένων υπόψη του είδους και του ποσού των μέτρων αναδιάρθρωσης που περιγράφονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με σκοπό την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου, τα οποία θα παράσχουν στη SATA τη δυνατότητα να επιτύχει, μεταξύ άλλων, δείκτη καθαρού χρηματοοικονομικού χρέους / EBITDA ⁽⁴⁷⁾ τουλάχιστον [...]x έως το [...], στις 2 Δεκεμβρίου 2021 η Πορτογαλία αναθεώρησε επίσης το συνολικό ποσό της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης από το αρχικό ποσό των 330,09 εκατ. EUR σε 453,25 εκατ. EUR. Ειδικότερα, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης αναπροσαρμόστηκε λόγω: i) των αναγκών ρευστότητας της SATA εν αναμονή της έγκρισης του σχεδίου αναδιάρθρωσης και των επακόλουθων παρατάσεων των δανείων που σχετίζονται με τη στήριξη ρευστότητας καθώς και ii) των δημοσιονομικών περιορισμών της ΑΠΑ, οι οποίοι επέβαλαν αλλαγές στα μέσα κρατικής ενίσχυσης που προβλέπονταν στο σχέδιο αναδιάρθρωσης ⁽⁴⁸⁾. Επομένως, επί του παρόντος, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα μέτρα (στο εξής από κοινού: μέτρα ή ενίσχυση αναδιάρθρωσης):
- α) σταδιακή εισφορά μετοχικού κεφαλαίου ύψους 144,5 εκατ. EUR, η οποία πρόκειται να χορηγηθεί σε δύο δόσεις: i) 82,5 εκατ. EUR, ποσό το οποίο αντιστοιχεί στη μετατροπή σε κεφάλαιο ενός άμεσου δανείου από τον μόνο μέτοχο της SATA (ΑΠΑ) ⁽⁴⁹⁾ μέγιστου ύψους 82,5 εκατ. EUR, μόλις εγκριθεί η ενίσχυση αναδιάρθρωσης, και ii) 62 εκατ. EUR το 2022·

⁽⁴⁴⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, σ. 1.

⁽⁴⁵⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 6ης Απριλίου 2022, σ. 18.

⁽⁴⁶⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 18ης Φεβρουαρίου 2022, σ. 5.

⁽⁴⁷⁾ Ο δείκτης καθαρού χρηματοοικονομικού χρέους / EBITDA μετρά την ικανότητα της εταιρείας να εξοφλήσει τις (βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες) υποχρεώσεις της και καταδεικνύει τον αριθμό ετών που χρειάζεται η εταιρεία για να εξοφλήσει το χρέος της στο σύνολό του, εάν λειτουργεί με τα τρέχοντα επίπεδα χρέους και EBITDA.

⁽⁴⁸⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 18ης Φεβρουαρίου 2022, σ. 5.

⁽⁴⁹⁾ Το συγκεκριμένο δάνειο χορηγήθηκε σε αντικατάσταση δανείου το οποίο είχε εγγυηθεί στο παρελθόν η ΑΠΑ, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 13 και 18 της απόφασης της Επιτροπής της 5ης Νοεμβρίου 2021, η οποία αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 11.

- β) αναδοχή χρέους από την ΑΠΑ και επακόλουθη μετατροπή του εν λόγω χρέους σε κεφάλαιο συνολικού ύψους 173,75 εκατ. EUR, εκ των οποίων ποσό [...] εκατ. EUR αφορά [...] και ποσό [...] εκατ. EUR αφορά [...].
- γ) κρατική εγγύηση χορηγηθείσα από την ΑΠΑ για δάνεια από τράπεζες και/ή άλλες χρηματοπιστωτικές οντότητες, ύψους 135 εκατ. EUR. Οι όροι του δανείου περιλαμβάνουν [...].
- (49) Σύμφωνα με την Πορτογαλία, η SATA θα συνεισφέρει στο σχέδιο αναδιάρθρωσης μέσω μειώσεων κόστους που θα προκύψουν από μέτρα αποδοτικότητας και περικοπών κόστους τα οποία εκτιμώνται σε περίπου [...] εκατ. EUR έως το 2025 ⁽⁵⁰⁾, ως ακολούθως:
- α) αύξηση της λειτουργικής αποδοτικότητας ύψους [...] εκατ. EUR, συνιστάμενη σε εξοικονομήσεις της χρήσης καυσίμου (περίπου [...] εκατ. EUR), μείωση του κόστους διανομής (περίπου [...] εκατ. EUR) και [...] ([...] εκατ. EUR) ⁽⁵¹⁾.
- β) μείωση των λειτουργικών δαπανών ([...] εκατ. EUR) μέσω:
- 1) αναδιάρθρωσης του στόλου το 2021 ([...]), ύψους [...] εκατ. EUR·
 - 2) διαπραγματεύσεων με προμηθευτές ύψους [...] εκατ. EUR, συμπεριλαμβανομένων: i) βελτιστοποίησης εξοικονομήσεων όσον αφορά τις προμήθειες, όπως περικοπές κόστους παροχής καταλύματος και επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων εξυπηρέτησης ([...] εκατ. EUR), ii) μείωσης του κόστους συντήρησης [...], ([...] εκατ. EUR), iii) επαναδιαπραγμάτευσης μισθώσεων, μέσω συμφωνιών «ισχύος με την ώρα» (PBH) για κινητήρες και χαμηλότερων αμοιβών ([...] εκατ. EUR), iv) άλλων διαπραγματεύσεων με προμηθευτές ([...] εκατ. EUR, εκ των οποίων [...] εκατ. EUR [...], και v) διαπραγματεύσεων απαιτήσεων επιβατών ([...] εκατ. EUR)·
 - 3) εξορθολογισμού του κόστους εργασίας ύψους περίπου [...] εκατ. EUR, συμπεριλαμβανομένων:
 - οικονομικών μέτρων, όπως μειώσεις μισθών προσωπικού κατά περίπου [...] % το 2021 και το 2022 ([...] εκατ. EUR), επαναδιαπραγμάτευσης συμβάσεων εργασίας με συνδικαλιστικές οργανώσεις για τη βελτίωση της παραγωγικότητας του πληρώματος ([...] εκατ. EUR), καθώς και
 - μέτρων μείωσης προσωπικού ([...] εκατ. EUR), συνιστάμενων σε [...] ⁽⁵²⁾, καθώς και [...] ⁽⁵³⁾· και
 - 4) άλλων μέτρων περικοπών κόστους (συνολικού ύψους [...] εκατ. EUR), συμπεριλαμβανομένων [...] ([...] εκατ. EUR).
- (50) Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα στηριχθεί από τους ακόλουθους ίδιους πόρους που θα παράσχει η SATA, σύμφωνα με το υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021:
- 1) την απόσβεση [...] η οποία εκτελείται ήδη με ίδιους πόρους που παράγονται από τις δραστηριότητες της SATA ([...] εκατ. EUR)·
 - 2) έσοδα από ήδη παράγονται από δραστηριότητες της Azores Airlines ([...] εκατ. EUR)·
 - 3) εξοικονομήσεις επί «[...]» με τραπεζικά ιδρύματα, συμπεριλαμβανομένων επαναδιαπραγματεύσεων χρέους (μείωση περιθωρίων και μεγαλύτερη διάρκεια δανείων) και μέτρων περικοπών κόστους ([...] εκατ. EUR) ως ακολούθως: [...] ⁽⁵⁴⁾· και
 - 4) χρηματοδότηση με νέο κεφάλαιο, μη εγγυημένη από την Περιφέρεια, η οποία πρόκειται να χορηγηθεί από το 2022 και έπειτα [...] ⁽⁵⁵⁾· ή [...] ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁰⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021 — Παράρτημα 3 — Παρουσίαση αποτελεσμάτων και επιδόσεων του ομίλου SATA από την αρχή του 2021, τον Νοέμβριο 2021, όπως επικαιροποιήθηκε με την απάντηση της Πορτογαλίας στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, η οποία υποβλήθηκε στις 6 Απριλίου 2022, σ. 18, και Παράρτημα 8.

⁽⁵¹⁾ Απάντηση της Πορτογαλίας στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, υποβληθείσα στις 6 Απριλίου 2022, σ. 18, και Παράρτημα 8.

⁽⁵²⁾ Απάντηση της Πορτογαλίας στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, υποβληθείσα στις 6 Απριλίου 2022, σ. 18, και Παράρτημα 8.

⁽⁵³⁾ Απάντηση της Πορτογαλίας στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, υποβληθείσα στις 6 Απριλίου 2022, σ. 18, και Παραρτήματα 12 και 13.

⁽⁵⁴⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 28ης Οκτωβρίου 2021, σ. 6.

⁽⁵⁵⁾ Αξιολόγηση χρηματοοικονομικού μέσου [...] συν περιθώριο [...] με την επιφύλαξη [...].

⁽⁵⁶⁾ Λήξη το [...] και επιτόκιο [...] συν περιθώριο [...] σύμφωνα με [...].

- (51) Τέλος, επιπλέον των προαναφερθέντων μέτρων, η Πορτογαλία προτίθεται να εκποιήσει ελέγχουσα συμμετοχή στην Azores Airlines καθώς και να αποσπάσει και να πωλήσει το σύνολο της επιχειρηματικής δραστηριότητας υπηρεσιών εδάφους ως συμμετοχή στην αναδιάρθρωση. Η πώληση των εν λόγω περιουσιακών στοιχείων πρόκειται να πραγματοποιηθεί στο τέλος του 2025 ⁽⁵⁷⁾ και, όσον αφορά την Azores Airlines, περιλαμβάνει τη δέσμευση της Περιφέρειας να παραδώσει τον διαχειριστικό έλεγχο σε νέους επενδυτές μέσω της συμμετοχής τους στο κεφάλαιο σε ποσοστό 51 %. Επομένως, συμπεριλαμβανομένων των αναμενόμενων εσόδων από την ιδιωτικοποίηση της Azores Airlines (περίπου [...] εκατ. EUR) και την ιδιωτικοποίηση της νέας επιχειρηματικής δραστηριότητας υπηρεσιών εδάφους (περίπου [...] εκατ. EUR), σύμφωνα με την Πορτογαλία, η εκτιμώμενη ίδια συμμετοχή της SATA στο κόστος αναδιάρθρωσης θα είναι [...] εκατ. EUR, ποσό που αντιπροσωπεύει περίπου το [...] % του κόστους αναδιάρθρωσης ([...] εκατ. EUR).

2.3.1.4. Χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης: βασικό και δυσμενές σενάριο

- (52) Η Πορτογαλία υπέβαλε επικαιροποιημένες εκδοχές του βασικού σεναρίου του σχεδίου αναδιάρθρωσης στις 15 Ιουλίου 2021 και στις 2 Δεκεμβρίου 2021. Με το υπόμνημα της 15ης Ιουλίου 2021, η Πορτογαλία είχε αναθεωρήσει τις προβλέψεις της μέσω αναπροσαρμογής ώστε να ληφθεί υπόψη το χαμηλότερο επίπεδο λειτουργίας της Azores Airlines κατά το πρώτο τρίμηνο του 2021, λόγω της σοβαρότητας του αντικτύπου της πανδημίας COVID-19. Ωστόσο, τα τελευταία επικαιροποιημένα αριθμητικά στοιχεία που παρουσιάζονται στην έκθεση που καλύπτει τα τρία πρώτα τρίμηνα του 2021 ⁽⁵⁸⁾ αναδεικνύουν βελτιωμένα αποτελέσματα, καλύτερα των συντηρητικών προσδοκιών που περιέχονταν στο υπόμνημα της 15ης Ιουλίου 2021. Ανεξάρτητα από τις αναπροσαρμογές, στην τελευταία αναθεώρηση των προβλέψεων του επιχειρηματικού σχεδίου, η Πορτογαλία εκτιμά επίσης ότι τα κέρδη προ τόκων και φόρων (EBIT) της SATA θα είναι θετικά [...].
- (53) Μετά την περίοδο αναδιάρθρωσης το 2025, [...].
- (54) Η νέα επιχειρηματική μονάδα υπηρεσιών εδάφους αναμένεται να επιτύχει [...] και θα εκποιηθεί έως το τέλος του 2025. Εν πάση περιπτώσει, στο τέλος της περιόδου αναδιάρθρωσης, τα έσοδα και τα έξοδα της SATA Air Açores προβλέπεται ότι θα είναι [...], αναμένεται δε ότι η SGA [...] (από [...] εκατ. EUR το 2020 σε [...] εκατ. EUR το 2025).
- (55) Για το βασικό σενάριο, η Πορτογαλία υπολόγισε επίσης τους χρηματοοικονομικούς δείκτες της απόδοσης του απασχολούμενου κεφαλαίου (AAK) ⁽⁵⁹⁾ (πίνακας 1.A) και εκτίμησε το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (ΜΣΚΚ) σε [...] %. Η AAK θα ανέλθει σε [...] % στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης (το 2025).

Πίνακας 1.A

Χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης (βασικό σενάριο)

Οικονομικά στοιχεία	Περίοδος αναδιάρθρωσης						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Βασικό σενάριο							
SATA Air Açores							
Έσοδα (εκατ. EUR)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (εκατ. EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBITDA (%)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (εκατ. EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBIT (%)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁷⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 18ης Φεβρουαρίου 2022, σ. 3.

⁽⁵⁸⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021 — Παράρτημα 3 — Παρουσίαση αποτελεσμάτων και επιδόσεων του ομίλου SATA από την αρχή του 2021, τον Νοέμβριο 2021.

⁽⁵⁹⁾ Η AAK στο έτος t ορίζεται ως EBIT μετά από φόρους στο έτος t προς τον μέσο όρο του απασχολούμενου κεφαλαίου στο έτος t και στο έτος t-1.

Οικονομικά στοιχεία	Περίοδος αναδιάρθρωσης						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Βασικό σενάριο							
SGA							
Έσοδα (εκατ. EUR)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (εκατ. EUR)	-0,4	-0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBITDA (%)	-14 %	-17	3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (εκατ. EUR)	-0,4	-1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBIT (%)	-13 %	-39	2	[...]	[...]	[...]	[...]
Azores Airlines							
Έσοδα (εκατ. EUR)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (εκατ. EUR)	-4,6	-36,3	-37,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBITDA (%)	-3	-64	-48 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (εκατ. EUR)	-44,1	-63,3	-50,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBIT (%)	-28 %	-111 %	-64 %	[...]	[...]	[...]	[...]
Νέα επιχειρηματική μονάδα υπηρεσιών εδάφους							
Έσοδα (εκατ. EUR)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (εκατ. EUR)	-8,6	-11,8	-2,5	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBITDA (%)	-80 %	-199 %	-13 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (εκατ. EUR)	-9,0	-12,1	-2,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBIT (%)	-83 %	-205 %	-15 %	[...]	[...]	[...]	[...]
Ενοποιημένα στοιχεία SATA Air Azores και SGA	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Έσοδα (εκατ. EUR)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (εκατ. EUR)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBITDA (%) (*)	17	15	28	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (εκατ. EUR)	1,9	-15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBIT (%) (*)	2,2	-22	14	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Υπολογισμοί της Επιτροπής.

Πηγή: Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Επιχειρηματικό σχέδιο SATA 2021-2025.

Πίνακας 1.B

Χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης (βασικό σενάριο) — Όμιλος

ΟΜΙΛΟΣ SATA (*)	Περίοδος αναδιάρθρωσης					
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Έσοδα (εκατ. EUR)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (εκατ. EUR)	-78,7	-39	[...]	[...]	[...]	[...]
Περιθώριο EBIT (όμιλος) (%)	-67	-22	[...]	[...]	[...]	[...]
Καθαρά έσοδα (εκατ. EUR)	-87,1	-32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

ΟΜΙΛΟΣ SATA (*)		Περίοδος αναδιάρθρωσης				
Καθαρό χρηματοοικονομικό χρέος (KXX) (εκατ. EUR)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Δείκτης KXX/EBITDA	ά.α.	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Δείκτης ΑΑΚ (%)	- 155,7	- 11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Βάσει παραδοχής εκποίησης της πλειοψηφικής συμμετοχής στην Azores Airlines και της μονάδας υπηρεσιών εδάφους.

(**) Από το 2021 και έπειτα δεν περιλαμβάνει επιδοτήσεις υπηρεσιών εδάφους ή έκτακτες επιδοτήσεις λόγω της πανδημίας COVID-19, αλλά περιλαμβάνει επαναλαμβανόμενες επιδοτήσεις λειτουργίας όπως περιφερειακή αντιστάθμιση ΥΠΑΥ.

Πηγή: Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 4: Απαιτήσεις χρηματοδότησης SATA.

- (56) Η Πορτογαλία προσκόμισε επίσης, για σκοπούς σύγκρισης, στοιχεία για την ΑΑΚ ομάδας αεροπορικών εταιρειών το 2019, από τα οποία προκύπτει μέσος όρος ΑΑΚ 6,9 % και διάμεση τιμή ΑΑΚ 11,8 % (πίνακας 2).

Πίνακας 2

ROCE ομάδας συγκρίσιμων εταιρειών το 2019

Αεροπορικές εταιρείες (την 31η Δεκεμβρίου 2019)	Δείκτης ΑΑΚ
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 %
Μέσος όρος	6,9 %
Διάμεση τιμή	11,8 %
Πηγή: Παρατηρήσεις της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021. Πηγή στοιχείων: Βάση δεδομένων Orbis Business Intelligence.	

- (57) Ένα από τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η SATA αφορά το μη αντισταθμιζόμενο μέρος των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις ΥΠΑΥ που εκτελεί η Azores Airlines, όπως περιγράφηκε στο τμήμα 2.2. Όπως ανέφερε η Πορτογαλία, στο διάστημα από το 2009 έως το 2019, το συνολικό έλλειμμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων ΥΠΑΥ που εκτελεί η Azores Airlines —μη συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών δρομολογίων— ανήλθε σε [...] εκατ. EUR ⁽⁶⁰⁾. Ωστόσο, σύμφωνα με την Πορτογαλία, στο μέλλον η Azores Airlines ενδέχεται να λαμβάνει αντιστάθμιση για τα δρομολόγια ΥΠΑΥ που συνδέουν τη Λισαβόνα με τις Horta, Pico και Santa Maria ⁽⁶¹⁾, εάν αναδειχθεί ανάδοχος του ανοικτού διαγωνισμού για την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων δρομολογίων ΥΠΑΥ. Η αντιστάθμιση που απαιτείται για την κάλυψη των εξόδων και την εκτέλεση των ΥΠΑΥ στα προαναφερθέντα δρομολόγια εκτιμάται σε [...] εκατ. EUR ετησίως. Η Azores Airlines διαθέτει τον αναγκαίο στόλο ([...]) και το απαιτούμενο προσωπικό για την εκτέλεση των εν λόγω εθνικών ΥΠΑΥ ⁽⁶²⁾, μολονότι ο σχετικός διαγωνισμός δεν έχει προκηρυχθεί ακόμη. Εν πάση περιπτώσει, η Azores Airlines δεν θα υποβάλει για τις ΥΠΑΥ προσφορά χαμηλότερη του κόστους με το οποίο αναμένει ότι θα επιβαρυνθεί για την εκτέλεσή τους ⁽⁶³⁾.

⁽⁶⁰⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 19ης Οκτωβρίου 2020, σημεία 150-151 καθώς και Παράρτημα 4.

⁽⁶¹⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 39.

⁽⁶²⁾ Πηγή: Ανάλυση κερδοφορίας δρομολογίων, Στοιχεία της εταιρείας, Ανάλυση BCG, στο υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 41.

⁽⁶³⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 10ης Ιουνίου 2021, σημείο 23, σ. 6.

- (58) Η Πορτογαλία προσκόμισε επίσης προβλέψεις για ένα δυσμενές σενάριο αναδιάρθρωσης, στο οποίο τα έσοδα της Azores Airlines θα είναι κατά 15 % χαμηλότερα από ό,τι στο βασικό σενάριο ⁽⁶⁴⁾. Η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι, εάν οι προαναφερθείσες ΥΠΔΥ δεν ανατεθούν στην Azores Airlines, η διαθέσιμη ικανότητα μπορεί να χρησιμοποιηθεί επικερδώς στις ακόλουθες δραστηριότητες ⁽⁶⁵⁾:
- [...].
- [...].
- [...].
- [...].
- (59) Οι πορτογαλικές αρχές επισημαίνουν ότι, σε σχέση με [...]. Κατά την Πορτογαλία, εν πάση περιπτώσει, οι προαναφερθείσες επιλογές μπορούν να εφαρμοστούν εναλλακτικά ή σε συνδυασμό μεταξύ τους, και να επιδιωχθούν συγχρόνως, ανάλογα με τις μελλοντικές εξελίξεις της αγοράς καθώς και με την έκβαση των διαδικασιών δημόσιων διαγωνισμών για την ανάθεση των οικείων δρομολογίων ΥΠΔΥ.
- (60) Στο πλαίσιο του δυσμενούς σεναρίου, η SATA θα έχει παρ' όλα αυτά θετικά EBIT ύψους [...] εκατ. EUR το 2025, τα οποία θα παραμείνουν συστηματικά θετικά στη συνέχεια (πίνακας 3). Στο πλαίσιο του δυσμενούς σεναρίου, τα αναμενόμενα έσοδα από την πώληση συμμετοχής στην Azores Airlines θα αποκαταστήσουν επίσης την καθαρή θέση της SATA, το χρηματοοικονομικό κέρδος θα είναι σταθερό και ο δείκτης καθαρού χρηματοοικονομικού κέρδους προς EBITA θα ανέλθει σε [...] το 2025. Από το 2026, ο όμιλος SATA [...].

Πίνακας 3

Χρηματοοικονομικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης (δυσμενές σενάριο)

(εκατ. EUR)

ΟΜΙΛΟΣ SATA	Περίοδος αναδιάρθρωσης					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Έσοδα	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Καθαρά έσοδα	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Χρηματοοικονομικό χρέος (εκτός μισθώσεων)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι άλλοι συνδυασμοί μέσωσν ή ποσών ενίσχυσης θα θέσουν σε κίνδυνο τους στόχους ή θα συνεπάγονται μη ανεκτό χρηματοοικονομικό κόστος, με αποτέλεσμα να θίγεται η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της SATA.

2.3.1.5. Μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού

- (62) Οι πορτογαλικές αρχές δεσμεύονται να λάβουν τα ακόλουθα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης:
- α) όσον αφορά τις εκποιήσεις, η SATA θα πωλήσει πλειοψηφική και ελέγχουσα συμμετοχή (51 %) της θυγατρικής Azores Airlines και θα αποσπάσει και θα εκποιήσει επίσης το σύνολο της επιχειρηματικής δραστηριότητας υπηρεσιών εδάφους, η οποία περιλαμβάνει περίπου [...] ⁽⁶⁶⁾. Επιπλέον, η SATA έχει ήδη προβεί σε εκκαθάριση της Azores Vacations Canada και, έως το τέλος του 2022, αναμένεται ότι θα έχει ολοκληρώσει τη διαδικασία εκκαθάρισης της Azores Vacations America, οι δραστηριότητες των οποίων επικεντρώνονταν σε συνδέσεις μεταξύ Βόρειας Αμερικής και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και των νησιών των Αζορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁶⁴⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 15ης Ιουλίου 2021, Παράρτημα 4 — Απαιτήσεις χρηματοδότησης της SATA (IMAP Ιουλίου 2021), όπως αναθεωρήθηκαν μεταγενέστερα στις 2 Δεκεμβρίου 2021.

⁽⁶⁵⁾ Επιστολή της Πορτογαλίας της 22ας Οκτωβρίου 2021 [...].

⁽⁶⁶⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 10ης Ιουνίου 2021, σ. 9, 11 και 16.

⁽⁶⁷⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021 — Παράρτημα 3 — Παρουσίαση αποτελεσμάτων και επιδόσεων του ομίλου SATA από την αρχή του 2021, τον Νοέμβριο 2021, διαφάνεια 4.

- β) όσον αφορά τον στόλο, η SATA δεσμεύεται να θέσει ανώτατο όριο στον αριθμό αεροσκαφών, ήτοι έξι αεροσκάφη για τη SATA Air Açores —με δυνατότητα κατ' εξαίρεση αύξησης του αριθμού προκειμένου να συμμορφωθεί με δεσμεύσεις εκτέλεσης ΥΠΔΥ μεταξύ νησιών— και οκτώ αεροσκάφη για την Azores Airlines ⁽⁶⁸⁾.
- γ) η SATA δεν θα αποκτήσει μετοχές σε οποιαδήποτε εταιρεία κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, παρά μόνον εάν τούτο είναι απαραίτητο προκειμένου να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της SATA.
- δ) η SATA δεν θα διαφημίζει την κρατική ενίσχυση ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά τη θέση σε εμπορία των προϊόντων και των υπηρεσιών της.
- (63) Η Πορτογαλία προτίθεται να εκποιήσει τα περιουσιακά στοιχεία έως την 31η Δεκεμβρίου 2025, καθώς εκτιμά ότι η δημιουργία ενός ιστορικού θετικών λειτουργικών και χρηματοοικονομικών επιδόσεων, ως αποτέλεσμα της αναδιάρθρωσης, θα καθιστούσε τους δυνητικούς επενδυτές στην πλειοψηφική συμμετοχή της Azores Airlines. Ομοίως, σε σχέση με την επιχειρηματική δραστηριότητα υπηρεσιών εδάφους που πρόκειται να αποσπαστεί και να εκποιηθεί, το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα θα παράσχει στον δικαιούχο τη δυνατότητα να επιτύχει ομαλοποιημένα/επαναλαμβανόμενα κέρδη προ τόκων, φόρων, απομείωσης και αποσβέσεων (EBITDA) ύψους περίπου [...] εκατ. EUR ετησίως.

2.3.2. Η κατάσταση χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης

- (64) Η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι, χωρίς ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η SATA θα απολέσει κάθε ρευστότητα, λαμβανομένων υπόψη, μεταξύ άλλων, των επικείμενων ημερομηνιών εξόφλησης των κύριων τραπεζικών χρηματοδοτήσεων —συμπεριλαμβανομένου, στις 6 Μαρτίου 2022, δανείου ύψους 155 εκατ. EUR χορηγηθέντος από τη Deutsche Bank— για τις οποίες η SATA δεν διαθέτει επαρκή ταμειακά διαθέσιμα και αντιμετωπίζει δυσχέρειες όσον αφορά τη διαπραγμάτευση περαιτέρω παρατάσεων ⁽⁶⁹⁾. Κάτι τέτοιο θα είχε ως συνέπεια την αναστολή και την επακόλουθη ανάκληση της άδειας λειτουργίας της, με αποτέλεσμα η SATA να στερηθεί την κύρια πηγή εσόδων της και να οδηγηθεί σε εκκαθάριση. Κάτι τέτοιο θα είχε επίσης ως αποτέλεσμα τη διαταραχή των δρομολογίων ΥΠΔΥ που εξυπηρετούνται επί του παρόντος από τη SATA μεταξύ των νησιών του αρχιπελάγους και μεταξύ του αρχιπελάγους και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και της Μαδέρας, τουλάχιστον έως ότου ένας άλλος μεταφορέας εκδηλώσει ενδιαφέρον για τη σύναψη σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ομοίως, η SATA δεν θα είναι σε θέση να παρέχει πλέον την ΥΓΟΣ που παρέχει επί του παρόντος στους πέντε μικρούς αερολιμένες που εκμεταλλεύεται η SGA.
- (65) Επιπλέον, η χρεοκοπία της SATA θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια άνω των 1 000 θέσεων εργασίας σε μια ήδη ενισχυόμενη περιοχή ⁽⁷⁰⁾ καθώς και αρνητικές συνέπειες για τη συνολική οικονομία των Αζορών —ειδικότερα, στους κλάδους του τουρισμού και της αλιείας— καθώς η συγκεκριμένη εξόχως απόκεντρη Περιφέρεια της Ένωσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις αεροπορικές συνδέσεις, ιδίως κατά τη χειμερινή περίοδο. Ειδικότερα, το 2019 ο τουρισμός αντιπροσώπευε περίπου 12 000-15 000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας, οι οποίες αντιστοιχούν σε περίπου 13 % του συνολικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (στο εξής: ΑΕΠ) των Αζορών. Επιπλέον, το συγκεκριμένο ποσοστό 13 % εκτιμάται ότι θα αυξηθεί στο μέλλον (κατά 70-80 %) και ότι θα προωθήσει και θα προαγάγει με τον τρόπο αυτό τις πωλήσεις αυθεντικών προϊόντων και υπηρεσιών των Αζορών ⁽⁷¹⁾. Η Πορτογαλία τονίζει επίσης ότι το επίπεδο εισοδήματος στις Αζόρες βρίσκεται ακόμη σε στάδιο κάλυψης της υστέρησης, καθώς το κατά κεφαλήν ΑΕΠ ανέρχεται στο 68 % του μέσου όρου της Ένωσης, ενώ η τοπική οικονομία βρίσκεται σε στάδιο μετάβασης σε υπηρεσίες και εξαγωγές υψηλότερης προστιθέμενης αξίας (οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 10 % της συνολικής απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα) ⁽⁷²⁾.
- (66) Η Πορτογαλία παρατηρεί ότι, τα τελευταία χρόνια, και άλλοι αερομεταφορείς δεν έδειξαν ενδιαφέρον για την ανάπτυξη συνδεσιμότητας με τις Αζόρες. Ειδικότερα, η TAP δεν έχει υποβάλει προσφορά για τα δρομολόγια ΥΠΔΥ για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Πορτογαλίας με τις Αζόρες από τον Απρίλιο του 2015· η EasyJet αποχώρησε από την αγορά το 2017, επικαλούμενη την αδυναμία της να διασφαλίσει ποιοτική προσφορά (ήτοι συχνότητα), και έδωσε προτεραιότητα σε άλλες αγορές· η Delta ματαίωσε το δρομολόγιο Νέα Υόρκη-Ροντα Delgada ένα έτος μετά την έναρξή του το 2018, η δε Ryanair μειώνει την ικανότητά της στην περιοχή μετά την πανδημία COVID-19. Η περιορισμένη άμεση συνδεσιμότητα καταδεικνύεται επίσης από τον πολύ μικρό αριθμό τακτικών απευθείας πτήσεων προς τις Αζόρες (10 απευθείας προορισμοί το 2019) σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες παρόμοιες με τις Αζόρες από την άποψη της απόστασης από την εθνική ηπειρωτική χώρα (π.χ. 116 απευθείας τακτικές πτήσεις για τις Κανάριες Νήσους ή 130 για τις Βαlearίδες Νήσους) ⁽⁷³⁾.

⁽⁶⁸⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 28ης Οκτωβρίου 2021, σ. 9.

⁽⁶⁹⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 18ης Φεβρουαρίου 2022, σ. 4.

⁽⁷⁰⁾ Η εξόχως απόκεντρη περιοχή επιπέδου NUTS 2 PT20, Região Autónoma dos Açores, ορίστηκε από την Πορτογαλία ως ενισχυόμενη περιοχή βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ, η οποία εγκρίθηκε με την απόφαση της Επιτροπής της 8ης Φεβρουαρίου 2022 στην υπόθεση SA.100752 (2021/N), Χάρτης περιφερειακών ενισχύσεων υπέρ της Πορτογαλίας (2022-2027), EE C 82 της 18.2.2022, σ. 1.

⁽⁷¹⁾ Πηγή: SREA, έρευνα στον Τύπο.

⁽⁷²⁾ Πηγή: INE, SREA (στοιχεία περιόδου 2018/2019).

⁽⁷³⁾ Πηγή: OAG, *Schedule of operating flights for published carriers from January 1st, 2019 to December 31st 2019* (Πρόγραμμα εκτελούμενων πτήσεων δηλωμένων αερομεταφορέων από την 1η Ιανουαρίου 2019 έως την 31η Ιανουαρίου 2019). Τα στοιχεία περιλαμβάνουν όλες τις εταιρείες που εκτελούν τουλάχιστον 50 πτήσεις ετησίως από κάθε περιοχή προς άλλον προορισμό.

- (67) Επομένως, όπως υπογραμμίζει η Πορτογαλία, χωρίς την παρέμβαση της Περιφέρειας Αζορών, είναι σχεδόν βέβαιο ότι η SATA θα οδηγούνταν βραχυπρόθεσμα σε οικονομική εξαφάνιση, καθώς κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν φαίνεται να επιθυμεί να συνεισφέρει κεφάλαια και κανένα χρηματοπιστωτικό ίδρυμα δεν είναι διατεθειμένο να παράσχει νέα χρηματοδότηση, λαμβανομένων επίσης υπόψη της γεωγραφικής θέσης των Αζορών και της οικονομικής κατάστασής τους ως ενισχυόμενης περιοχής. Κανένα εναλλακτικό σενάριο δεν φαίνεται πειστικό, όχι μόνον για τη διάσωση της SATA, αλλά επίσης για τη διατήρηση της αεροπορικής σύνδεσης προς την Περιφέρεια και εντός αυτής (αιτιολογικές σκέψεις 122 έως 124), λαμβανομένων υπόψη των ευρύτερων συνεπειών της πανδημίας COVID-19 στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και στην οικονομία της Περιφέρειας Αζορών, η οποία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό (αιτιολογικές σκέψεις 128 έως 133).

2.4. Προϋποθέσεις συμβατότητας οι οποίες δεν αμφισβητούνται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας

- (68) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας⁽⁷⁴⁾, η Επιτροπή διαπίστωσε προκαταρκτικώς ότι, χωρίς κρατική παρέμβαση, καμία άλλη ιδιωτική επιχείρηση δεν ήταν πιθανό να αναλάβει τις δραστηριότητες της SATA, συμπεριλαμβανομένων των εκτελούμενων επί του παρόντος ΥΠΔΥ και ΥΓΟΣ, και ότι επομένως θα υπήρχε κίνδυνος διαταραχής της συνδεσιμότητας με μια από τις εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης. Επιπλέον, η έξοδος της SATA από την αγορά θα είχε δυνητικά αρνητικές συνέπειες λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού συστημικού ρόλου της στις Αζόρες και θα είχε ως αποτέλεσμα σοβαρά κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα για την Περιφέρεια και αξιόλογες αρνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις σε σημαντικά τμήματα της οικονομίας που σχετίζονται με τουριστικές δραστηριότητες.
- (69) Επιπλέον, η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε τον χαρακτήρα κινήτρου της ενίσχυσης ή την καταλληλότητά της. Ειδικότερα, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης αντιμετωπίζουν μια κατάσταση ακραίας επιδείνωσης των ιδίων κεφαλαίων της SATA, που βρίσκονται σε εξαιρετικά αρνητικά επίπεδα, ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση του υφιστάμενου χρέους και στην κάλυψη των ταμειακών αναγκών για τις τρέχουσες δραστηριότητες⁽⁷⁵⁾.
- (70) Τέλος, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού ήταν κατάλληλα σε σχέση με το μέγεθος της εταιρείας, καθώς η πλήρης εκποίηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας υπηρεσιών εδάφους και η πώληση ελέγχουσας συμμετοχής στην Azores Airlines φαίνεται ότι παρέχουν σε εναλλακτικούς παρόχους υπηρεσιών τη δυνατότητα να εισέλθουν στις σχετικές αγορές⁽⁷⁶⁾. Επιπλέον, το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα μειώσει σημαντικά την έκταση της ιδιοκτησίας και του ελέγχου της SATA και θα επικεντρώσει τις δραστηριότητές της στην αποστολή δημόσιου συμφέροντος, και συγκεκριμένα στην εκμετάλλευση πέντε αερολιμένων στα μικρότερα και πιο απομακρυσμένα νησιά του αρχιπελάγους και στην παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στις Αζόρες⁽⁷⁷⁾.

2.5. Λόγοι που οδήγησαν στην κίνηση της διαδικασίας

- (71) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι ούτε οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος ούτε το εγγυημένο δάνειο διάσωσης φαινόταν να πληρούν τις προϋποθέσεις συμβατότητας με την εσωτερική αγορά⁽⁷⁸⁾. Ειδικότερα, όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, ύψους 72,6 εκατ. EUR, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες για την προβαλλόμενη συμμόρφωσή τους με την αγορά και, ελλείψει τέτοιας συμμόρφωσης με την αγορά, για την προβαλλόμενη συμβατότητά τους με την εσωτερική αγορά, ιδίως ως ενίσχυση διάσωσης ή ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή δεν μπόρεσε να εξακριβώσει αν, σε σχέση με τις εν λόγω αυξήσεις κεφαλαίου, δικαιολογούνταν εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης λόγω εξαιρετικών και απρόβλεπτων περιστάσεων για τις οποίες δεν ευθύνεται η δικαιούχος επιχείρηση [σημείο 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση]⁽⁷⁹⁾.
- (72) Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, η Επιτροπή διατύπωσε περαιτέρω αμφιβολίες όσον αφορά τον αναλογικό χαρακτήρα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, λόγω: i) μη καταμερισμού των επιβαρύνσεων, ii) ανεπαρκούς πραγματικής και ουσιαστικής ίδιας συμμετοχής της SATA, η οποία απαιτείται να ανέρχεται σε τουλάχιστον 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης δυνάμει του σημείου 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, και iii) της μεγάλης διάρκειας του σχεδίου αναδιάρθρωσης, στο πλαίσιο του οποίου περιουσιακά στοιχεία πρόκειται να εκποιηθούν μόλις το 2026, υπό μη προσδιοριζόμενους όρους διακυβέρνησης.

⁽⁷⁴⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 68 έως 77, και απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 55-61.

⁽⁷⁵⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 64 και 65.

⁽⁷⁶⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 86 και 87.

⁽⁷⁷⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 83-86.

⁽⁷⁸⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 58-60.

⁽⁷⁹⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 97 και 98.

- (73) Ειδικότερα, ο μη καταμερισμός των επιβαρύνσεων μεταξύ των υφιστάμενων πιστωτών συνεπάγεται υψηλό ποσό κρατικής ενίσχυσης σε σχέση με το κόστος του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Συναφώς, η Πορτογαλία δεν τεκμηρίωσε την προβαλλόμενη αδυναμία μερικής μείωσης του χρέους των υφιστάμενων πιστωτών ⁽⁸⁰⁾, υπό το πρίσμα επίσης του υψηλού επιπέδου του χρέους της SATA (χρηματοοικονομικό χρέος [...] εκατ. EUR προ της αναδιάρθρωσης). Επιπλέον, τα προβλεπόμενα από την Πορτογαλία μέτρα δεν περιλάμβαναν νέα χρηματοδότηση υπό όρους της αγοράς, αλλά μόνον την αποδέσμευση πόρων μέσω της μείωσης των λειτουργικών δαπανών του δικαιούχου ⁽⁸¹⁾.
- (74) Όσον αφορά την ίδια συμμετοχή του δικαιούχου, οι μόνες πηγές οι οποίες μπορούσαν να θεωρηθούν πραγματικές και ουσιαστικές ανέρχονταν σε [...] % του κόστους του σχεδίου αναδιάρθρωσης, ποσοστό το οποίο είναι σημαντικά χαμηλότερο του 50 % που η Επιτροπή θεωρηθεί συνήθως επαρκές ⁽⁸²⁾. Συγχρόνως, η Πορτογαλία δεν είχε προσκομίσει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι τα προβλεπόμενα μέτρα ίδιας συμμετοχής είναι πραγματικά, διαρκή και μη αναστρέψιμα. Ομοίως, στο πλαίσιο των αβέβαιων προοπτικών έως το 2026, η Πορτογαλία δεν είχε δεσμευθεί να διατηρήσει τα εν λόγω μέτρα και να μην τα ανακαλέσει εάν τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης του δικαιούχου βελτιώνονταν ταχύτερα ή σε μεγαλύτερο βαθμό από όσο είχε προβλεφθεί στο επιχειρηματικό σχέδιο ⁽⁸³⁾.
- (75) Τέλος, η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες σχετικά με τη διάρκεια της διαδικασίας και τη βεβαιότητα των εταιρικών μέτρων για την εκποίηση συμμετοχής στην Azores Airlines και στην επιχειρηματική δραστηριότητα υπηρεσιών εδάφους της SATA, η οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί μόνον μετά τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, το 2026 ⁽⁸⁴⁾. Υπ' αυτή την έννοια, (i) ανεξάρτητα από την καταλληλότητα των πολλαπλασίων που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της αξίας τους ([...]), τα εκτιμώμενα ποσά ([...] εκατ. EUR) φαινόταν να στηρίζονται σε υποθετικές μεμονωμένες εταιρικές επιδόσεις· ii) η Πορτογαλία δεν είχε προσκομίσει καμία τελική συμφωνία αγοραπωλησίας ή δεσμευτική ανάληψη υποχρέωσης από συγκεκριμένους αγοραστής ⁽⁸⁵⁾· και iii) ήταν επίσης αμφίβολο αν θα υπήρχαν επαρκώς σαφείς όροι διακυβέρνησης και συμφωνίες για να πλαισιώσουν την εν λόγω εκποίηση το 2026 ⁽⁸⁶⁾.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (76) Συνολικά, 19 τρίτα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, εκ των οποίων 18 εντός της προθεσμίας που τάχθηκε με την απόφαση ⁽⁸⁷⁾, ενώ 14 τρίτα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις επί της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας, εκ των οποίων 12 εντός της προθεσμίας που τάχθηκε με τη συγκεκριμένη απόφαση ⁽⁸⁸⁾.
- (77) Στα προαναφερθέντα μέρη καταλέγεται ένα ενδιαφερόμενο μέρος, η Ryanair, η οποία είναι ανταγωνιστής που εμπίπτει στον ορισμό του άρθρου 1 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁰⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 69.

⁽⁸¹⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 71.

⁽⁸²⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 74.

⁽⁸³⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 72 και 73.

⁽⁸⁴⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 89.

⁽⁸⁵⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 73 και 74.

⁽⁸⁶⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 88.

⁽⁸⁷⁾ Παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας υπέβαλαν οι Partido Popular Monarquico (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), Associacao de Municipios da Regiao Autonoma dos Acores (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), Portuguese Associations of Travel and Tourism Agencies (APAVT), Visitadores Travel (ATA), the Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres and of the Amigos da Ribeira Quente, Federacao das Pescas dos Acores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) και Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

⁽⁸⁸⁾ Παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας υπέβαλαν τα ακόλουθα τρίτα μέρη: 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), Portuguese Association of Travel and Tourism Agencies (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) και Associação Turismo dos Açores (ATA).

⁽⁸⁹⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

- (78) Τα τρίτα μέρη περιλαμβάνουν παραδοσιακούς πελάτες και αποδέκτες των υπηρεσιών που παρέχει η SATA (αλλοδαπές εταιρείες, διοργανωτές ταξιδιών κ.λπ.), διάφορες ενώσεις, συμπεριλαμβανομένων ενώσεων της διασποράς των Αζορών⁽⁹⁰⁾, δήμους των Αζορών, καθώς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη όπως το Partido Popular Monárquico (στο εξής: PPM) (πορτογαλικό πολιτικό κόμμα) και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή Αζορών (Conselho Económico e Social dos Açores, στο εξής: CESA).
- (79) Οι παρατηρήσεις των ανωτέρω μερών επί της απόφασης κίνησης της διαδικασίας καθώς και επί της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας παρουσιάζονται από κοινού κατωτέρω.

3.1. Παρατηρήσεις του ενδιαφερόμενου μέρους — Ryanair

- (80) Η Ryanair θεωρεί ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας υποδηλώνει την πρόθεση της Επιτροπής να εγκρίνει τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος ως αντάλλαγμα για την ανεπαρκή αντιστάθμιση των ΥΠΔΥ που παρέχει η SATA. Ωστόσο, δεδομένου ότι στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας δεν περιέχεται οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με το επίπεδο αντιστάθμισης της SATA Air Açores για την εκτέλεση δρομολογίων ΥΠΔΥ και για άλλες υπηρεσίες γενικού συμφέροντος που παρέχει η SATA, η Ryanair ισχυρίζεται ότι στερήθηκε τη δυνατότητα να υποβάλει παρατηρήσεις επί του συγκεκριμένου ζητήματος. Ομοίως, η Ryanair παραπονείται ότι στερήθηκε τη δυνατότητα να υποβάλει παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, ισχυριζόμενη ότι δεν της παρασχέθηκε πρόσβαση σε εμπιστευτικές πληροφορίες που περιέχονται σε αυτήν οι οποίες αφορούν το σχέδιο αναδιάρθρωσης, τις επιχειρησιακές πτυχές (απαριθμεί 115 περιπτώσεις εμπιστευτικής μεταχείρισης) και μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού.
- (81) Εξάλλου, η Ryanair θεωρεί ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας υποδηλώνει την πρόθεση της Επιτροπής να εγκρίνει την ενίσχυση διάσωσης υπέρ της SATA ως εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης λόγω εξαιρετικών και απρόβλεπτων περιστάσεων. Κατά τη Ryanair, η κρίση της πανδημίας COVID-19 δεν θα πρέπει να θεωρηθεί κατάσταση που δικαιολογεί εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, δυνάμει του σημείου 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, προς όφελος της SATA. Σύμφωνα με τη Ryanair, εάν οι ΥΠΔΥ της SATA συνεπάγονταν ζημιές για την εταιρεία, η μείωση της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της κρίσης της πανδημίας COVID-19 θα έπρεπε να έχει μειώσει τις ζημιές της SATA αντί να επιδεινώσει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Επιπλέον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η μαζική πλεονάζουσα ικανότητα που προκάλεσε η κρίση της πανδημίας COVID-19 παρέχει σε ανταγωνιστές τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά και να αντικαταστήσουν τη SATA Air Açores και την Azores Airlines με υψηλότερη αποδοτικότητα.
- (82) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι τα 27 αεροσκάφη της, τα οποία ήταν καθηλωμένα στο έδαφος όταν η Ryanair υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 5 Οκτωβρίου 2020, αντιπροσώπευαν περισσότερο από το διπλάσιο του συνολικού στόλου της SATA Air Açores και της Azores Airlines⁽⁹¹⁾. Στην Πορτογαλία, εκείνη την εποχή ήταν καθηλωμένα συνολικά 60 αεροσκάφη, ενώ στη ζώνη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (EUROCONTROL) ο αριθμός των καθηλωμένων αεροσκαφών ανερχόταν σε 3 242⁽⁹²⁾. Τα αεροσκάφη είναι εξόχως κινητά περιουσιακά στοιχεία, η δε αφαίρεση της ικανότητας της SATA Air Açores και της Azores Airlines από την αγορά είναι πολύ πιθανό να έχει ως αποτέλεσμα την τοποθέτηση επί του παρόντος ακινητοποιημένων αεροσκαφών άλλων αεροπορικών εταιρειών στα δρομολόγια της SATA Air Açores και της Azores Airlines.
- (83) Η Ryanair θεωρεί επίσης ότι ο ισχυρισμός της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας⁽⁹³⁾ ότι «υπό τις παρούσες περιστάσεις οι οποίες προκλήθηκαν από τον πανδημία COVID-19, κανένας ανταγωνιστής, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που ήδη δραστηριοποιούνται στην πορτογαλική αγορά, δεν μπορεί να εισέλθει στην αγορά και να αντικαταστήσει πλήρως ή σε σημαντικό βαθμό τη SATA Air Açores» δεν τεκμηριώνεται και ότι, αντιθέτως, η έξοδος της SATA από την αγορά θα παρείχε σε πιο αποδοτικούς ανταγωνιστές τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά και να παράσχουν μεγαλύτερο εύρος υπηρεσιών και καλύτερη ποιότητα έναντι χαμηλότερης τιμής στους επιβάτες.
- (84) Προς στήριξη των ισχυρισμών της, η Ryanair αναφέρεται στις περιπτώσεις πτώχευσης της Malén και της Spanair στο παρελθόν, οι οποίες κατέδειξαν ότι μια τέτοια θετική έκβαση είναι προβλέψιμη, κατά μείζονα λόγο δεδομένου ότι το 2020 χαρακτηρίστηκε από ασύγκριτα υψηλότερη διαθέσιμη ικανότητα σε σχέση με εκείνη του 2013, με θετική αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας από τους αερολιμένες της Βουδαπέστης και της Βαρκελώνης, παραπέμπει δε στα σχετικά δεδομένα της Eurostat.

⁽⁹⁰⁾ Οι ενώσεις της διασποράς CAQ και CAO είναι επίσης μέλη της ίδιας συλλογικής οργάνωσης CAN. Άλλες ενώσεις της διασποράς στον Καναδά και τις ΗΠΑ είναι οι CPAC και CAWC.

⁽⁹¹⁾ Η Ryanair αναφέρει ότι η SATA Air Açores χρησιμοποιεί δύο αεροσκάφη Bombardier Dash 8-Q200 (χωρητικότητας 37 επιβατών) και τέσσερα αεροσκάφη Bombardier Dash 8-Q400 (χωρητικότητας 80 επιβατών), η δε Azores Airlines χρησιμοποιεί έξι αεροσκάφη Airbus A320 και A321 (πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores).

⁽⁹²⁾ Στοιχεία για τους καθηλωμένους στο έδαφος στόλους της μονάδας πληροφοριών για τις αεροπορικές μεταφορές (Aviation Intelligence Unit, AIU) του EUROCONTROL, πηγή: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ [μέρος της Aviation Intelligence Unit (AIU) του EUROCONTROL, προσπελάστηκε στις 2 Οκτωβρίου 2020].

⁽⁹³⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 70.

- (85) Περαιτέρω, η Ryanair υποστηρίζει ότι θα ήταν σε θέση να αναλάβει όλα τα δρομολόγια της SATA Air Açores και της Azores Airlines προς την ηπειρωτική χώρα εντός ολίγων ημερών. Η Ryanair επισημαίνει επίσης ότι στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ⁽⁹⁴⁾ αναφέρεται εσφαλμένως ότι «η Ryanair συνδέει τις Αζόρες με το Λονδίνο, το Μάντσεστερ και τη Φρανκφούρτη», ενώ δεν γίνεται αναφορά στην εκτέλεση από τη Ryanair δρομολογίων μεταξύ Ponta Delgada και Terceira Lajes (αμφότερες στις Αζόρες) και Λισαβόνας και Πόρτο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
- (86) Η Ryanair υποστηρίζει ότι, μετά την έρευνά της στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή θα πρέπει να είναι σε θέση να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κρίση της πανδημίας COVID-19 δεν θα πρέπει να θεωρηθεί περίπτωση η οποία δικαιολογεί την εφαρμογή εξαίρεσης από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης. Αντιθέτως, η πλεονάζουσα ικανότητα που δημιουργήθηκε από την εν λόγω κρίση καθιστά ευχερέστερη την είσοδο ανταγωνιστών στην αγορά και καθιστά λιγότερο δικαιολογημένη τη διατήρηση στην αγορά της SATA, η οποία απέδειξε την έλλειψη αποδοτικότητά της. Η Ryanair υπενθυμίζει ότι η SATA βρισκόταν ήδη στα πρόθυρα της κατάρρευσης πριν από την κρίση της πανδημίας COVID-19 και διασώθηκε μέσω επαναλαμβανόμενων εισφορών κεφαλαίου από την Πορτογαλία. Η Ryanair υποστηρίζει επίσης ότι η κρίση της πανδημίας COVID-19 δεν είναι βάσιμος λόγος ώστε να επιτραπεί στην Πορτογαλία να συνεχίσει να εισφέρει κεφάλαια στη SATA.
- (87) Όσον αφορά ειδικότερα την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, η Ryanair υποστηρίζει ότι, λόγω υπερβολικής εμπιστευτικής μεταχείρισης μερών της εν λόγω απόφασης που αφορούν τα μέτρα αναδιάρθρωσης, την ίδια συμμετοχή και τα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού, στερήθηκε το δικαίωμα να διατυπώσει παρατηρήσεις. Η Ryanair επαναλαμβάνει επίσης ότι, τόσο στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσο και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, παραλείφθηκαν από τα δρομολόγια που η Ryanair εκτελεί μεταξύ των Αζορών και της ηπειρωτικής χώρας τα ακόλουθα δρομολόγια: i) Ponta Delgada και Πόρτο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και ii) Terceira και Λισαβόνα και Πόρτο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπλέον, η Ryanair προτείνει να αφαιρεθούν από τη SATA οι δραστηριότητες που δεν εμπίπτουν στις ΥΠΔΥ/ΥΓΟΣ, δεδομένου ότι η ασαφής διάκριση των αποστολών της SATA, ως παρόχου δημόσιας υπηρεσίας και ως εμπορικού αερομεταφορέα, αποτελεί πιθανότατα την αιτία των περισσότερων από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Η Ryanair επισημαίνει επίσης ότι η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της μεταξύ των Αζορών και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας, κατά την κρίση της πανδημίας COVID-19, επιβεβαιώνει ότι θα ήταν σε θέση να αναλάβει όλα τα εμπορικά δρομολόγια της SATA προς την ηπειρωτική χώρα εντός σύντομου χρονικού διαστήματος.
- (88) Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της πλεονάζουσας ικανότητας που δημιούργησε η κρίση της πανδημίας COVID-19 στον κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, η Ryanair καλεί την Επιτροπή να μην θεωρήσει, σε σχέση με τα δρομολόγια που εκτελούν επί του παρόντος η SATA Air Açores και η Azores Airlines, ότι η προϋπόθεση του άρθρου 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 πληρούται αυτομάτως (συγκεκριμένα ότι ΥΠΔΥ θα πρέπει να επιβάλλονται όταν ο αερομεταφορέας δεν θα αναλάμβανε ορισμένο επίπεδο υπηρεσιών εάν λάμβανε αποκλειστικά και μόνο υπόψη το εμπορικό συμφέρον του). Τέλος, η Ryanair υποστηρίζει ότι το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να περιοριστεί στο αναγκαίο για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ/ΥΓΟΣ της SATA.

3.2. Παρατηρήσεις τρίτων μερών

3.2.1. Partido Popular Monarquico

- (89) Σε σχέση με τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της διαδικασίας, το PPM τάχθηκε κατά της ενίσχυσης διάσωσης και του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Το PPM θεωρεί ότι ορισμένες πληροφορίες που προσκόμισε η Πορτογαλία δεν είναι ορθές. Συγκεκριμένα, το PPM υπογραμμίζει ότι οι δραστηριότητες της SATA Air Açores και της Azores Airlines δεν θα πρέπει να συγχέονται: ενώ η πρώτη εκτελεί μόνο πτήσεις μεταξύ των νησιών στο πλαίσιο ΥΠΔΥ με σημαντική οικονομική αντιστάθμιση (άνω των 135 εκατ. EUR για την περίοδο 2015-2020), η δεύτερη λειτουργεί υπό συνθήκες ανταγωνισμού με άλλες αεροπορικές εταιρείες (π.χ. TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). Το PPM τονίζει επίσης ότι η TAP, η Ryanair και η Azores Airlines ανταγωνίζονται η μία την άλλη στην ίδια αγορά για δύο ελευθερωμένα δρομολόγια ⁽⁹⁵⁾ και ότι τα δρομολόγια στο πλαίσιο της ΥΠΔΥ δεν έχουν υψηλή ζήτηση. Τέλος, το PPM επισημαίνει ότι, πριν από την πανδημία COVID-19, η TAP ήταν ανταγωνιστής ο οποίος συνέδεε επίσης τις Αζόρες με τις ΗΠΑ και τον Καναδά ⁽⁹⁶⁾.
- (90) Επιπλέον, το PPM υποστηρίζει ότι η Azores Airlines εκτελεί οικειοθελώς αρκετά δρομολόγια ΥΠΔΥ ⁽⁹⁷⁾ (τα οποία εκτελούσε παλαιότερα η TAP) και ότι η Πορτογαλία δεν προκήρυξε ποτέ δημόσιο διαγωνισμό για τα εν λόγω δρομολόγια. Επομένως, η Πορτογαλία δεν δικαιούται να δικαιολογήσει την ενίσχυση που χορήγησε στην Azores Airlines για τα συγκεκριμένα δρομολόγια ΥΠΔΥ. Εξάλλου, το PPM υπογραμμίζει ότι η παρατήρηση της Επιτροπής σχετικά με την παύση της δραστηριότητας της EasyJet ⁽⁹⁸⁾ σε δρομολόγιο ΥΠΔΥ ⁽⁹⁹⁾ το 2017 είναι εσφαλμένη, καθώς το εν λόγω δρομολόγιο δεν είναι στην πραγματικότητα δρομολόγιο ΥΠΔΥ αλλά ελευθερωμένο δρομολόγιο.

⁽⁹⁴⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 10.

⁽⁹⁵⁾ Τα δρομολόγια από São Miguel (PDL) και Terceira (TER) προς Λισαβόνα (LIS) και Πόρτο (OPO).

⁽⁹⁶⁾ Δρομολόγια από São Miguel (PDL) προς και από Βοστώνη (BOS).

⁽⁹⁷⁾ Δρομολόγια μεταξύ Λισαβόνας (LIS) και Pico (PIX)· Faial (HOR) και Santa Maria (SMA), καθώς και μεταξύ Μαδέρας (FNC) και São Miguel (PDL).

⁽⁹⁸⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 16.

⁽⁹⁹⁾ São Miguel (PDL) προς Λισαβόνα (LIS).

- (91) Όσον αφορά τα δρομολόγια ΥΠΔΥ μεταξύ των νησιών τα οποία εκτελεί η SATA Air Azores, το PPM υποστηρίζει ότι ο δημόσιος διαγωνισμός δεν ήταν ελκυστικός λόγω: 1) της πολυπλοκότητας της ΥΠΔΥ και των κανόνων του διαγωνισμού που έθεσε η κυβέρνηση και 2) του γεγονότος ότι ο διαγωνισμός για τα δρομολόγια μεταξύ των νησιών αφορά όλα τα δρομολόγια ως ομάδα. Συναφώς, δίκαιοι, εύλογοι και πιο διαφανείς όροι θα καθιστούσαν δυνατή τη μείωση του ύψους της καταβλητέας οικονομικής αντιστάθμισης. Τέλος, το PPM θεωρεί ότι η οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλεται στη SATA Air Azores για τις ΥΠΔΥ συνιστά επίσης παράνομη επιδότηση της Azores Airlines και ότι η διαχείριση της δεύτερης εταιρείας θα πρέπει να διαχωριστεί από τη διαχείριση της πρώτης εταιρείας.
- (92) Το PPM υποστηρίζει επίσης ότι η εδαφική συνέχεια μεταξύ της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και των Αζορών δεν θα διαταραχθεί σε περίπτωση κατάρρευσης της SATA: συγκεκριμένα, η TAP και η Ryanair εκτελούν τα δρομολόγια από το São Miguel (PDL) και την Terceira (TER) στη Λισαβόνα (LIS).

3.2.2. Πελάτες και άλλες οργανώσεις

- (93) Άλλα τρίτα μέρη υπέβαλαν παρατηρήσεις με τις οποίες στήριξαν το σχέδιο διάσωσης και αναδιάρθρωσης της SATA λόγω της σημασίας της SATA και του δυνητικού αντικτύπου της εξόδου της από την αγορά στην οικονομία και στη συνδεσιμότητα της Περιφέρειας Αζορών καθώς και στις κοινότητες της διασποράς των Αζορών.
- (94) Η μεγάλη πλειονότητα των τρίτων μερών που υπέβαλαν παρατηρήσεις, τόσο σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσο και σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, υπογραμμίζουν την ανάγκη τήρησης της αρχής της εδαφικής συνέχειας. Επομένως, στηρίζουν τη συνέχιση των σχετικών με τις πτήσεις υπηρεσιών που παρέχει η SATA για τη διασπορά των Αζορών, την περιφερειακή οικονομία, την υγεία και την εκπαίδευση στην περιοχή, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της ΑΠΑ ως εξόχως απόκεντρης περιοχής της Ένωσης, όπως αναγνωρίζεται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ. Κατά τη γνώμη τους, χωρίς τη SATA, τα σχετικά δρομολόγια δεν θα πραγματοποιούνται από καμία άλλη αεροπορική εταιρεία στο ίδιο επίπεδο, λαμβανομένων υπόψη του εποχιακού χαρακτήρα των συνδέσεων των άλλων αερομεταφορέων και του γεγονότος ότι οι άλλοι αερομεταφορείς δεν έχουν επιδείξει συνεχές ενδιαφέρον για τη διασφάλιση των συγκεκριμένων συνδέσεων.
- (95) Όλες ανεξαιρέτως οι ενώσεις της διασποράς υπογραμμίζουν τη σημασία της SATA για τη διατήρηση των δεσμών καταγωγής και της συνδεσιμότητας της κοινότητας των Αζορών στη Βόρεια Αμερική, της κοινότητας των Αζορών στο Τορόντο, στο Μόντρεαλ, στο Οντάριο, στο Winnipeg, στην Καλιφόρνια και στην ανατολική ακτή των ΗΠΑ ⁽¹⁰⁰⁾.
- (96) Στο πλαίσιο αυτό, μεγάλος αριθμός τρίτων μερών τονίζουν τη σημασία της SATA για τον κλάδο του τουρισμού, ο οποίος θεωρείται κρίσιμος τομέας για την ανάπτυξη των Αζορών και βασική πηγή θέσεων εργασίας και πλούτου για την περιοχή. Η SATA διαδραμάτισε, και εξακολουθεί να διαδραματίζει, ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη των Αζορών ως τουριστικού προορισμού και, επομένως, στην απασχόληση και στον πλούτο στην περιοχή, καθώς διασφαλίζει εσωτερική κινητικότητα εντός του αρχιπελάγους των Αζορών και τη συνδεσιμότητά του με την ηπειρωτική χώρα, την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. Επιπλέον, η SATA διασφαλίζει την πρόσβαση σε βασικά και μη βασικά αγαθά προέλευσης εκτός των Αζορών, τα οποία είναι αναγκαία για την ανάπτυξη όλων των σχετικών με τον τουρισμό δραστηριοτήτων.
- (97) Η Πορτογαλική Ένωση Γραφείων Ταξιδιών και Τουρισμού (στο εξής: APAVT) και η Ένωση Τουρισμού Αζορών (στο εξής: ATA) θεωρούν ότι ο οικονομικός αντίκτυπος της SATA στο σύνολο της αλυσίδας αξίας του τουρισμού είναι μοναδικός. Κατά την άποψή τους, οι επιβατικές ροές που απορρέουν από τις πτήσεις που εκτελεί η SATA έχουν ως αποτέλεσμα όχι μόνον την άμεση δημιουργία πολυάριθμων θέσεων εργασίας, αλλά και τη δημιουργία πολλών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε επόμενο στάδιο, και συγκεκριμένα ξενοδοχείων, καταλυμάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης, εστιατορίων, επιχειρήσεων ενοικίασης αυτοκινήτων, γραφείων ταξιδιών και εταιρειών ψυχαγωγίας τουριστών.
- (98) Επιπλέον, ενώσεις όπως η Γεωργική Ομοσπονδία Αζορών (στο εξής: FAA) και η Αλιευτική Ομοσπονδία Αζορών (στο εξής: FPA) υπογραμμίζουν την ιδιαιτερότητα της περιοχής των Αζορών και τον καθοριστικό ρόλο που διαδραματίζει η SATA για την πρόσβαση σε άλλες περιοχές και την εξασφάλιση της διανομής και της εξαγωγής προϊόντων από το αρχιπελάγος των Αζορών σε άλλες περιοχές, στην ηπειρωτική Πορτογαλία και άλλα εδάφη (εντός και εκτός της Ένωσης), βελτιώνοντας με τον τρόπο αυτό την πρόσβαση σε δίκαιες ευκαιρίες για τους παραγωγούς των Αζορών, ειδικότερα για τη μεταφορά που σχετίζεται με τη διανομή ιχθύων. Η FAA και η FPA υποστηρίζουν ότι η SATA διασφαλίζει την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη των τομέων της αλιείας και της γεωργίας μέσω της μεταφοράς των σχετικών προϊόντων εντός του αρχιπελάγους των Αζορών και από εκεί σε άλλες περιοχές.

⁽¹⁰⁰⁾ Υπόμνημα της California Portuguese-American Coalition (CPAC) της 2ας Οκτωβρίου 2020 και υπόμνημα της Casas dos Acores de Winnipeg Canada της 3ης Οκτωβρίου 2020.

- (99) Άλλα μέρη, όπως οι άμεσοι πελάτες και γραφεία ταξιδίων [A.J.F. Accounting (στο εξής: AJFA) και SDA Building Services (στο εξής: SDABS), που διαθέτουν επενδύσεις στις Αζόρες, καθώς και το γραφείο ταξιδίων BTA] τάσσονται υπέρ της στήριξης της SATA, η δε Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (στο εξής: AMRAA) υπενθυμίζει ότι η SATA διασφάλισε τη μη απομόνωση του πληθυσμού των Αζορών από τον υπόλοιπο κόσμο και υπήρξε μέσο υλοποίησης της εδαφικής, οικονομικής και κοινωνικής συνοχής· επιπλέον, επισημαίνουν ότι η SATA διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο σε περιόδους κρίσης, όπως φυσικές καταστροφές και κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, και υπογραμμίζουν τον βασικό ρόλο των υπηρεσιών της SATA για τη μεταφορά ιατρικού εξοπλισμού, φαρμάκων και μέσω ατομικής προστασίας.
- (100) Ο εμπορικός φορέας Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (στο εξής: CCIPD) αναγνωρίζει ότι η SATA υπήρξε βασικό μέσο για τη διασφάλιση εσωτερικής κινητικότητας και συνδεσιμότητας με τον υπόλοιπο κόσμο, αλλά διατυπώνει παρ' όλα αυτά τον προβληματισμό του σχετικά με τη διαχείριση τη SATA κατά τη διάρκεια της περιόδου στήριξης και προτείνει τη βελτίωση των επιδόσεων μέσω σχεδίου δράσης. Ο CCIPD αναγνωρίζει τον επείγοντα χαρακτήρα της κατάστασης και προτείνει τροποποίηση της ΥΠΑΥ για τις πτήσεις μεταξύ νησιών και των συνδέσεων για μη ελευθερωμένες πύλες.
- (101) Γενικά, όλα τα λοιπά τρίτα μέρη αναγνωρίζουν ότι η SATA διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διαδικασία διασφάλισης της συνδεσιμότητας της Περιφέρειας των Αζορών μέσω της υλοποίησης των αρχών της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής που κατοχυρώνονται στα άρθρα 174 έως 178 της ΣΛΕΕ. Τα προαναφερθέντα τρίτα μέρη δεν διαβλέπουν δυνητικά αρνητικές συνέπειες για τον ανταγωνισμό λόγω των αυξήσεων κεφαλαίου του παρελθόντος και/ή άλλων μέτρων στήριξης υπέρ της SATA⁽¹⁰¹⁾ ή θεωρούν ότι οι τυχόν αρνητικές συνέπειες θα αντισταθμιστούν από τον θετικό αντίκτυπο της διατήρησης της λειτουργίας της SATA, λαμβανομένων υπόψη του μικρού μεγέθους της Περιφέρειας των Αζορών και του περιορισμού πληθυσμού της (243 000 κάτοικοι).

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ

4.1. Παρατηρήσεις επί της κίνησης και της επέκτασης της επίσημης διαδικασίας

- (102) Η Πορτογαλία θεωρεί ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου της SATA στο παρελθόν (το 2017⁽¹⁰²⁾, το 2018⁽¹⁰³⁾ και το 2020⁽¹⁰⁴⁾) ισοδυναμούσαν με αντισταθμίσεις ΥΠΑΥ για τις αεροπορικές μεταφορές εντός των νησιών και προς/από τις Αζόρες με σκοπό, ειδικότερα, την αντισταθμισμό του ελλείμματος εκμετάλλευσης που προέκυπτε από την επιβολή των εν λόγω ΥΠΑΥ και ΥΓΟΣ, που θεωρούνται απαραίτητες για το δημόσιο συμφέρον της ΑΠΑ⁽¹⁰⁵⁾. Προκειμένου να καταδείξει ότι οι προαναφερθείσες ΥΠΑΥ και ΥΓΟΣ δεν αντισταθμίστηκαν καταλλήλως και πλήρως, η Πορτογαλία υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι το λογιστικά ελεγμένο έλλειμμα αντισταθμίστηκε της SATA για ΥΠΑΥ κατά την περίοδο 2009-2019 ανήλθε σε τουλάχιστον 65,5 εκατ. EUR⁽¹⁰⁶⁾, συμπεριλαμβανομένων: i) 19,2 εκατ. EUR πρόσθετων εξόδων με τα οποία επιβαρύνθηκε η SATA Air Açores, τα οποία δεν αντισταθμίστηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΣΠΑΥ), ούτε μέσω των αντισταθμιστικών αποζημιώσεων ούτε μέσω των μηχανισμών χρηματοοικονομικής αποκατάστασης, και ii) 46,3 εκατ. EUR που αφορούν έξοδα τα οποία ανέφερε η Azores Airlines στα τέσσερα δρομολόγια ΥΠΑΥ (ήτοι μη συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών, ελευθερωμένων δρομολογίων)⁽¹⁰⁷⁾.
- (103) Σύμφωνα με την Πορτογαλία, τα ελεγμένα ποσά δεν αντικατοπτρίζουν το πραγματικό έλλειμμα εκμετάλλευσης της εκτέλεσης των δρομολογίων ΥΠΑΥ από τη SATA (ήτοι 14 δρομολόγια ΥΠΑΥ εκτελούμενα από τη SATA Air Açores και τέσσερα δρομολόγια εκτελούμενα από την Azores Airlines), το οποίο ανέρχεται κατ' αυτήν σε 98 εκατ. EUR, καθώς το εν λόγω έλλειμμα περιλαμβάνει επίσης, πέραν του προαναφερθέντος ποσού των 65,5 εκατ. EUR, το επιπλέον ποσό των 33 εκατ. EUR, το οποίο συνίσταται στη διαφορά μεταξύ των αιτημάτων της SATA για την αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής ισορροπίας της και του ποσού που όντως κατέβαλε η ΑΠΑ κατά την περίοδο 2009-2019. Επομένως, η

⁽¹⁰¹⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Μαΐου 2011, Région Nord-Pas-de-Calais και Communauté d'Agglomération du Douaisis κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 110.

⁽¹⁰²⁾ Εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 13/2017 του Συμβουλίου της Περιφερειακής Κυβέρνησης των Αζορών.

⁽¹⁰³⁾ Εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 85/2018 του Συμβουλίου της Περιφερειακής Κυβέρνησης των Αζορών, τροποποιήθηκε με την απόφαση αριθ. 112/2018 του Συμβουλίου της Περιφερειακής Κυβέρνησης των Αζορών.

⁽¹⁰⁴⁾ Εγκρίθηκε με την απόφαση αριθ. 66/2020 του Συμβουλίου της Περιφερειακής Κυβέρνησης των Αζορών.

⁽¹⁰⁵⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 19ης Οκτωβρίου 2020, σημεία 142-155 και 167-189.

⁽¹⁰⁶⁾ Το ποσό αυτό λαμβάνει υπόψη μόνο τη διαφορά μεταξύ των ποσών που οφείλονται από την ΑΠΑ, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί από τους σχετικούς δημόσιους λογιστικούς ελέγχους, και των ποσών που έχουν όντως καταβληθεί από την ΑΠΑ, βλ. υπόμνημα της Πορτογαλίας της 19ης Οκτωβρίου 2020, σημεία 143-155 καθώς και Παραρτήματα 2-4 και 7.

⁽¹⁰⁷⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 19ης Οκτωβρίου 2020, σημείο 151.

Πορτογαλία εξηγεί ότι η ως άνω κατάσταση οικονομικής δυσχέρειας ανάγκασε το Συμβούλιο της Περιφερειακής Κυβέρνησης να συμμορφωθεί με σύσταση του Ελεγκτικού Συνεδρίου ⁽¹⁰⁸⁾, καθώς και με τους κανόνες του εθνικού εταιρικού δικαίου σχετικά με την απώλεια του ημίσεος του καταβληθέντος μετοχικού κεφαλαίου λόγω συσσωρευμένων ζημιών ⁽¹⁰⁹⁾.

- (104) Ειδικότερα, όσον αφορά τις μεταφορές μεταξύ των νησιών, η Πορτογαλία εξηγεί ότι τα 14 δρομολόγια που εκτελεί η SATA, τα οποία είναι οργανωμένα σε τρεις ομάδες (Ponta Delgada, Terceira και Horta), έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαγωνισμών από το 2002 δυνάμει, αρχικά, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 ⁽¹¹⁰⁾ και, μεταγενέστερα, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Η ισχύουσα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΣΠΔΥ), η οποία ανατέθηκε στη SATA κατόπιν διαγωνισμού, έχει διάρκεια πέντε ετών, από την 1η Νοεμβρίου 2021 έως την 31η Οκτωβρίου 2026 (αιτιολογική σκέψη 19).
- (105) Όλες οι ΣΠΔΥ περιλάμβαναν μέθοδο εκ των προτέρων υπολογισμού της αντιστάθμισης, ετήσια αποζημίωση και μηχανισμό αναπροσαρμογής της αντιστάθμισης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η SATA δεν λάμβανε υπεραντιστάθμιση για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε (αιτιολογικές σκέψεις 32 και 102), η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι η SATA Air Azores επιβαρύνθηκε με πρόσθετα έξοδα κατά την παροχή υπηρεσιών που αφορούσαν ΥΠΑΥ οι οποίες δεν αντιστάθμιστηκαν ούτε μέσω ετήσιας αποζημίωσης ούτε μέσω εκ των υστέρων διορθωτικού μηχανισμού, τα δε ελεγμένα ποσά των ζημιών ανέρχονταν σε 19,2 εκατ. EUR (μολονότι η SATA είχε ζητήσει 50,9 εκατ. EUR για την κάλυψη του πραγματικού ελλείμματος).
- (106) Όσον αφορά τα δρομολόγια που εκτελεί η Azores Airlines στο πλαίσιο μη αντισταθμιζόμενων ΥΠΑΥ (αιτιολογική σκέψη 20), η Πορτογαλία εξηγεί ότι οι τρεις συνδέσεις με την ηπειρωτική Πορτογαλία (δρομολόγια Λισαβόνα–Santa Maria–Λισαβόνα, Λισαβόνα–Pico–Λισαβόνα και Λισαβόνα–Horta–Λισαβόνα) και το δρομολόγιο Ponta Delgada–Funchal, στο οποίο η Azores Airlines είναι ο μόνος αερομεταφορέας, επανεξετάζονται προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα εν λόγω δρομολόγια λαμβάνουν κατάλληλη, καθορισμένη εκ των προτέρων, αντιστάθμιση. Τούτο θα έχει ως αποτέλεσμα το κλείσιμο των δρομολογίων ΥΠΑΥ (τα οποία είναι επί του παρόντος ανοικτά σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες που επιθυμούν να τα εκτελούν μέσω ΥΠΑΥ χωρίς αντιστάθμιση) και την ανάθεση ΣΠΔΥ με αντιστάθμιση μέσω διαγωνισμού σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Η Πορτογαλία επισημαίνει τα ακόλουθα:
- α) στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης, η SATA δεν μπορεί να συνεχίσει να εκτελεί τα προαναφερθέντα δρομολόγια, εάν συνιστούν δραστηριότητες που καταγράφουν ζημιές, και, επομένως, τα δρομολόγια θα εκτελούνται μόνον από την Azores Airlines με αντιστάθμιση, εφόσον η Azores Airlines είναι ο ανάδοχος του ανοικτού διαγωνισμού για την εκτέλεση των συγκεκριμένων δρομολογίων ΥΠΑΥ ⁽¹¹¹⁾.
 - β) είναι αναγκαίο να προκηρυχθεί το συντομότερο δυνατό διεθνής διαγωνισμός, στο πλαίσιο του οποίου θα παρέχεται κατάλληλη αντιστάθμιση η οποία δεν θα υπερβαίνει το ποσό που απαιτείται για την κάλυψη του καθαρού κόστους που συνεπάγεται η εκτέλεση της ΥΠΑΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων που διατηρεί ο αερομεταφορέας και εύλογου κέρδους.
- (107) Η Πορτογαλία επιβεβαιώνει ότι η Azores Airlines υπέβαλε τακτικά (ανά δύο περιόδους) στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: ANAC) σχέδιο πτήσεων, με το οποίο εκδήλωσε το ενδιαφέρον της να εκτελεί τα συγκεκριμένα δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους της ΥΠΑΥ και χωρίς αντιστάθμιση. Ωστόσο, η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι η SATA θα πρέπει να λάβει αντιστάθμιση για τις εν λόγω υπηρεσίες που παρέχει στο πλαίσιο ΥΠΑΥ, οι οποίες παρήγαγαν, όπως περιγράφηκε ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 57 και 102), έλλειμμα εκμετάλλευσης 46,3 εκατ. EUR στο διάστημα από το 2009 έως το 2019. Όπως προαναφέρθηκε (αιτιολογική σκέψη 102), η Πορτογαλία επισημαίνει ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος της SATA (αιτιολογική σκέψη 2) αντιπροσώπευαν εκ των υστέρων αντιστάθμιση για τα ελλείμματα των ΥΠΑΥ, τα οποία πιστοποιήθηκαν συνολικά ως ανερχόμενα σε τουλάχιστον 65,5 εκατ. EUR έως το 2019. Ωστόσο, η SATA έχει επιστρέψει το σχετικό ποσό (αιτιολογική σκέψη 116).
- (108) Η Πορτογαλία εξηγεί ότι η Azores Airlines κατέγραψε ζημιές επίσης στα δρομολόγια μεταξύ των Αζορών και της Βόρειας Αμερικής και ότι οι εν λόγω ζημιές θα πρέπει επίσης να αντισταθμιστούν. Ειδικότερα, το έλλειμμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων μεταξύ Αζορών και Βόρειας Αμερικής στο διάστημα από το 2009 έως το 2019 εκτιμάται σε 47,2 εκατ. EUR. Η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι τα συγκεκριμένα δρομολόγια είναι εκ των πραγμάτων ΥΓΟΣ, καθώς εκτελούνται χάριν του δημόσιου συμφέροντος, και ότι, επομένως, η αντιστάθμιση του προαναφερθέντος ελλείμματος θα πρέπει να θεωρηθεί συμβατή βάσει της απόφασης 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής ⁽¹¹²⁾, καθώς η ετήσια επιβατική κίνηση δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες.

⁽¹⁰⁸⁾ Έκθεση του Ελεγκτικού Συνεδρίου αριθ. 01/2016 του Ιανουαρίου του 2016, σ. 14.

⁽¹⁰⁹⁾ Άρθρο 35 του πορτογαλικού Κώδικα Εταιρειών κατά το οποίο, σε περίπτωση ζημιών που υπερβαίνουν το ήμισυ του καταβληθέντος μετοχικού κεφαλαίου λόγω συσσωρευμένων ζημιών, οι μέτοχοι θα πρέπει να εξετάσουν τις επιλογές για την επανόρθωση της κατάστασης, συμπεριλαμβανομένης της επιλογής εισφοράς κεφαλαίου.

⁽¹¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8).

⁽¹¹¹⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021, Παράρτημα 1 — Σχέδιο αναδιάρθρωσης και στρατηγικό σχέδιο της SATA 2021-2025, σ. 40.

⁽¹¹²⁾ Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

- (109) Στις 10 Ιουνίου 2021 η Πορτογαλία υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις επί των ακόλουθων ζητημάτων: i) την ανάθεση των ΥΠΑΥ στη SATA και στην Azores Airlines, καθώς και της ΥΓΟΣ στη SGA· ii) τον αναλογικό χαρακτήρα της ενίσχυσης και τον περιορισμό της στο ελάχιστο αναγκαίο· iii) τα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού και iv) την τήρηση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης.
- (110) Τα επιχειρήματα που αφορούν την αναγκαιότητα των ΥΠΑΥ και των ΥΓΟΣ που έχουν ανατεθεί στη SATA, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων κοινωνικοοικονομικών αναγκών της εξόχως απόκεντρης περιοχής των Αζορών, αντιστοιχούν σε μεγάλο βαθμό σε όσα προεκτέθηκαν με τις προηγούμενες κοινοποιήσεις της Πορτογαλίας (αιτιολογικές σκέψεις 64 έως 66). Όσον αφορά την αναλογικότητα της ενίσχυσης, η Πορτογαλία επαναλαμβάνει ότι κάθε καταμερισμός των επιβαρύνσεων με πιστωτές μειωμένης εξασφάλισης, όπως ομολογιούχους, θα πλήξει την εμπιστοσύνη της αγοράς και θα δημιουργήσει εμπόδια στις μελλοντικές προοπτικές χρηματοδότησης της SATA. Επιπλέον, σύμφωνα με την Πορτογαλία, τούτο θα συνεπάγεται δυνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις στην περιφερειακή διοίκηση και άλλες εταιρείες του περιφερειακού δημόσιου τομέα, δεδομένου ότι η ΑΠΑ είναι ο εγγυητής του μεγαλύτερου μέρους του χρηματοοικονομικού χρέους της SATA.
- (111) Ανεξάρτητα από τα προαναφερθέντα, η Πορτογαλία πρόβλεψε τη σταδιακή εξόφληση του/της [...] ύψους [...] εκατ. EUR ([...]), κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης, δεσμεύτηκε δε να εφαρμόσει το υψηλότερο δυνατό επίπεδο διαγραφής χρέους (αιτιολογικές σκέψεις 49 και 50). Η Πορτογαλία επαναλαμβάνει επίσης τα επιχειρήματά της σχετικά με τις αρνητικές συνέπειες τυχόν καταμερισμού των επιβαρύνσεων που θα επιβληθεί στους πιστωτές μειωμένης εξασφάλισης, όπως τους ομολογιούχους, καθώς τούτο θα πλήξει την εμπιστοσύνη της αγοράς και θα δημιουργήσει εμπόδια στις μελλοντικές προοπτικές χρηματοδότησης της SATA, και ισχυρίζεται ότι θα υπάρξουν δυνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις στην περιφερειακή διοίκηση και άλλες εταιρείες του περιφερειακού δημόσιου τομέα, δεδομένου ότι η Περιφέρεια είναι ο εγγυητής του μεγαλύτερου μέρους του χρηματοοικονομικού χρέους της SATA.
- (112) Δεδομένου ότι η SATA είναι δημόσια επιχείρηση πλήρως ελεγχόμενη από την Περιφέρεια, η Πορτογαλία υπογραμμίζει ότι οι μόνοι πόροι τους οποίους μπορεί να παράσχει ως ίδια συμμετοχή είναι οι μειώσεις κόστους και χρέους και η πώληση περιουσιακών στοιχείων. Προκειμένου να καταδείξει ότι η συμμετοχή της SATA είναι πραγματική και ακριβής, με την κοινοποίηση της 2ας Δεκεμβρίου 2021, η Πορτογαλία παρέχει στοιχεία που αποδεικνύουν την ύπαρξη συμφωνιών και διαπραγματεύσεων σχετικά με τη μείωση του κόστους του σχεδίου αναδιάρθρωσης ύψους περίπου [...] εκατ. EUR (αιτιολογική σκέψη 49).
- (113) Όσον αφορά τη σχεδιαζόμενη πώληση του 51 % της Azores Airlines και της επιχειρηματικής δραστηριότητας υπηρεσιών εδάφους, η Πορτογαλία δεσμεύεται να πραγματοποιήσει την εκποίηση έως το τέλος του 2025 ⁽¹¹³⁾ και να υποβάλει συνολικό σχέδιο με τα στάδια της ιδιωτικοποίησης, στο οποίο θα περιγράφεται αναλυτικά η δέσμευση της ΑΠΑ.
- (114) Σύμφωνα με την Πορτογαλία (αιτιολογική σκέψη 51), [...], η συνολική ίδια συμμετοχή θα είναι περίπου [...] %, ποσοστό το οποίο θα είναι σημαντικό, λαμβανομένων υπόψη του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της SATA και των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών στις Αζόρες ως εξόχως απόκεντρη περιοχή της Ένωσης, καθώς και ως ενισχυόμενη περιοχή βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ ⁽¹¹⁴⁾.
- (115) Όσον αφορά τα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού, με το υπόμνημα της 10ης Ιουνίου 2021 η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι η πώληση συμμετοχής τουλάχιστον 51 % στο μετοχικό κεφάλαιο της Azores Airlines θα έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια του ελέγχου της θυγατρικής από τη SATA Air Azores και, τελικώς, την Περιφέρεια των Αζορών. Επιπλέον, οι πορτογαλικές αρχές συμφωνούν να εφαρμόσουν τους αναγκαίους όρους και προϋποθέσεις εταιρικής διακυβέρνησης που διασφαλίζουν ότι [...] ⁽¹¹⁵⁾.
- (116) Όσον αφορά τη συμμόρφωση με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης, την 1η Ιουνίου 2021 η Πορτογαλία προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η SATA είχε επιστρέψει τις αυξήσεις κεφαλαίου που η ΑΠΑ κάλυψε από το 2017, σε τρεις δόσεις συνολικού ύψους 72,6 εκατ. EUR: 24 000 000 EUR στις 16 Μαρτίου 2021, 27 000 000 EUR στις 17 Μαρτίου 2021 και 21 580 735 EUR στις 26 Μαΐου 2021. Η SATA υλοποίησε επίσης την αντίστοιχη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της, η οποία εγκρίθηκε και καταχωρίστηκε στο πορτογαλικό εμπορικό μητρώο. Στις 30 Νοεμβρίου 2021 η Πορτογαλία επιβεβαίωσε ότι είχε ανακτήσει τόκους ύψους 815 233,24 EUR σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

⁽¹¹³⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 18ης Φεβρουαρίου 2022, σ. 3.

⁽¹¹⁴⁾ Βλ. υποσημείωση 69.

⁽¹¹⁵⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 10ης Ιουνίου 2021, σημείο 76.

4.2. Παρατηρήσεις επί των παρατηρήσεων τρίτων μερών

4.2.1. Παρατηρήσεις της Πορτογαλίας επί των παρατηρήσεων της Ryanair

- (117) Προκαταρκτικώς, οι πορτογαλικές αρχές τονίζουν τη σημασία της διατήρησης της εμπιστευτικότητας των πληροφοριών που αφορούν δημόσιες περιφερειακές εταιρείες και αντικρούουν τις αιτιάσεις της Ryanair περί έλλειψης διαφάνειας. Η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι οι πληροφορίες που απαιτείται να είναι δημόσια διαθέσιμες (οικονομικές καταστάσεις και ετήσιες εκθέσεις) σχετικά με τη SATA είναι ευχερώς προσπελάσιμες. Η Πορτογαλία παραπέμπει επίσης σε έγγραφα και εκθέσεις, όπως αυτήν του πορτογαλικού Ελεγκτικού Συνεδρίου ⁽¹¹⁶⁾ ή αυτήν που εκπόνησε το Περιφερειακό Κοινοβούλιο των Αζορών ⁽¹¹⁷⁾, τα οποία είναι δημόσια και μπορούν να αναζητηθούν ευχερώς. Αντιθέτως, οι πληροφορίες στις οποίες η Ryanair ισχυρίζεται ότι δεν έχει πρόσβαση είναι ακριβώς οι πληροφορίες τις οποίες η Επιτροπή ζήτησε από την Πορτογαλία στο πλαίσιο της διαδικασίας έρευνας που κινήθηκε για την αξιολόγηση των αυξήσεων κεφαλαίου του παρελθόντος.
- (118) Όσον αφορά την προβαλλόμενη έλλειψη πληροφοριών στην απόφαση σχετικά με την αντιστάθμιση των ΥΠΑΥ, η Πορτογαλία εξηγεί ότι, δεδομένου ότι η Επιτροπή κίνησε διαδικασία έρευνας σχετικά με τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, η Επιτροπή δεν υπείχε υποχρέωση να παράσχει πληροφορίες οι οποίες υποστήριζαν το ενδεχόμενο οι εν λόγω αυξήσεις να στόχευαν την κάλυψη της ανεπαρκούς αντιστάθμισης για την εκτέλεση των ΥΠΑΥ. Αντιθέτως, η Πορτογαλία υπογραμμίζει ότι οι πορτογαλικές αρχές έπρεπε να επικαλεστούν ενδεχόμενους λόγους συμβατότητας των αυξήσεων κεφαλαίου του παρελθόντος και να αποδείξουν την εκπλήρωση των προϋποθέσεων της εν λόγω συμβατότητας, όπως επιβεβαιώνεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⁽¹¹⁸⁾.
- (119) Ομοίως, όσον αφορά την προβαλλόμενη υπερβολική εμπιστευτικότητα της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας, η Πορτογαλία αντιτείνει ότι το δικαίωμα του ενδιαφερομένου να μην δημοσιοποιηθούν πληροφορίες που συνιστούν επιχειρηματικό απόρρητο και εμπιστευτικές πληροφορίες και το καθήκον της Επιτροπής βάσει του άρθρου 287 της ΣΛΕΕ δεν θα πρέπει να θίγονται από τα διαδικαστικά δικαιώματα των ενδιαφερόμενων μερών, όπως η Ryanair, να υποβάλουν παρατηρήσεις σε σχέση με διαδικασίες βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Εν πάση περιπτώσει, η Πορτογαλία επισημαίνει τη σαφήνεια της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας όσον αφορά την αναλυτική περιγραφή των πηγών της ίδιας συμμετοχής της SATA —οι οποίες εξηγούνται, όχι μόνον στην αιτιολογική σκέψη 23, την οποία ανέφερε η Ryanair, αλλά και στην αιτιολογική σκέψη 21 και αξιολογούνται στη συνέχεια στις αιτιολογικές σκέψεις 71 και 74— ενώ τα μέτρα για τον περιορισμό της στρέβλωσης του ανταγωνισμού αναλύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 83 έως 89 της εν λόγω απόφασης ⁽¹¹⁹⁾.
- (120) Όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, απαντώντας στην αιτίαση της Ryanair ότι οι εν λόγω αυξήσεις δεν είναι σύμφωνες με το κριτήριο του «ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς», οι πορτογαλικές αρχές υποστηρίζουν ότι η Ryanair δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο το συγκεκριμένο κριτήριο θα πρέπει να έχει εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση ή τον λόγο για τον οποίο η εφαρμογή του θα καταλήξει σε διαπίστωση ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης. Η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι, κατά πάγια νομολογία, το κριτήριο του «ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς» δεν θα πρέπει να εφαρμοστεί και δεν είναι κατάλληλο για την αξιολόγηση της ύπαρξης κρατικής ενίσχυσης λαμβανομένων υπόψη των δραστηριοτήτων της SATA. Συγκεκριμένα, η SATA δεν δραστηριοποιείται υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς, δεδομένου ότι έχει ανατεθεί σε αυτήν η παροχή ΥΓΟΣ και η εκτέλεση ΥΠΑΥ που επιδιώκουν την πολιτική της Περιφέρειας για τη διασφάλιση κατάλληλης εδαφικής συνέχειας των Αζορών με την ηπειρωτική Πορτογαλία και με τη διασπορά των Αζορών στη Βόρεια Αμερική
- (121) Η Πορτογαλία απορρίπτει επίσης τον ισχυρισμό της Ryanair σχετικά με τη δυνατότητα επίκλησης της πανδημίας COVID-19 ως περίπτωσης που δικαιολογεί απόκλιση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης. Η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι η SATA δεν έπαυσε ποτέ πλήρως τις δραστηριότητές της κατά τη διάρκεια των ταξιδιωτικών περιορισμών, δεδομένου ότι η SATA διαδραμάτιζε κρίσιμο ρόλο. Μετά την επανάληψη των εν λόγω δραστηριοτήτων, η SATA συνέχισε να επηρεάζεται από την πανδημία COVID-19 κατά τρόπο διαφορετικό από ό,τι μια συνήθης αεροπορική εταιρεία, δεδομένου ότι η SATA εκτελεί δρομολόγια ΥΠΑΥ για τη διασφάλιση της εδαφικής συνδεσιμότητας, τα οποία δεν μπορεί να παύσει να εκτελεί ή να μειώσει χωρίς να θέσει τις εν λόγω ΥΠΑΥ σε κίνδυνο, ανεξάρτητα από το αν είναι επικερδείς ή μη.

⁽¹¹⁶⁾ Έκθεση του πορτογαλικού Ελεγκτικού Συνεδρίου και γνώμη σχετικά με τους λογαριασμούς της ΑΠΑ για το 2020 <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf>.

⁽¹¹⁷⁾ Έκθεση διαχείρισης της SATA για το 2020, <https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC+2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597>.

⁽¹¹⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Απριλίου 1993, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, σκέψη 20.

⁽¹¹⁹⁾ Παρατηρήσεις της Πορτογαλίας επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών της 12.8.2021, σημεία 14-19.

- (122) Η Πορτογαλία υπογραμμίζει ότι η είσοδος νέου ανταγωνιστή στην αγορά δεν θα εγγυάται τη συχνότητα ή τη συνέχεια των δρομολογίων και δεν θα είναι σύμφωνη με τις σχετικές απαιτήσεις ΥΠΔΥ και τις ανάγκες συνδεσιμότητας της Περιφέρειας Αζορών. Ειδικότερα, από τον υπολογισμό του μεριδίου αγοράς κάθε εταιρείας για κάθε διεθνές απευθείας δρομολόγιο προς/από τις Αζόρες το 2019 προκύπτει ότι η Ryanair έχει συνολικό μερίδιο 9,8 % ενώ η Azores Airlines έχει μερίδιο 75 %: λαμβανομένης υπόψη της σχετικής διαφοράς στην αντίστοιχη παρουσία τους, δεν θα είναι πιθανό ούτε η Ryanair να αντικαταστήσει την Azores Airlines στα δρομολόγια των Αζορών βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα. Συναφώς, η έξοδος της SATA από την αγορά θα είναι ιδιαίτερα επίζημα για τη συγκεκριμένη εξόχως απόκεντρη περιοχή. Όσον αφορά τις συνδέσεις εντός του αρχιπελάγους, το γεγονός ότι η SATA Air Azores υπήρξε πάντοτε η μόνη αεροπορική εταιρεία η οποία έλαβε μέρος στους δημόσιους διαγωνισμούς που προκηρύχθηκαν από το 2002, συμπεριλαμβανομένου του πλέον πρόσφατου που προκηρύχθηκε στις 4 Ιουνίου 2021 για την ανάθεση δρομολογίων ΥΠΔΥ μεταξύ των νησιών, καταδεικνύει, κατά την άποψη της Πορτογαλίας, την έλλειψη ενδιαφέροντος άλλων αεροπορικών εταιρειών να δραστηριοποιηθούν στη συγκεκριμένη αγορά. Ομοίως, η SATA είναι ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος υπέβαλε στην ANAC σχέδια πτήσεων για την εκτέλεση δρομολογίων ΥΠΔΥ που συνδέουν τις Αζόρες με την ηπειρωτική Πορτογαλία και με τη Μαδέρα, έστω και αν, όπως διευκρινίζει η Πορτογαλία, τα εν λόγω δρομολόγια ΥΠΔΥ δεν υπόκεινται σε δημόσιο διαγωνισμό, αλλά σε λιγότερο αυστηρή διαδικασία. Η Πορτογαλία τονίζει ότι η έλλειψη ενδιαφέροντος για τα δρομολόγια ΥΠΔΥ παραμένει, παρά την πλεονάζουσα ικανότητα που προκάλεσε η πανδημία, όπως ισχυρίζεται η Ryanair. Επιπλέον, η Πορτογαλία παρατηρεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες που εισήλθαν στην αγορά των ελευθερωμένων δρομολογίων στις οποίες δραστηριοποιούνταν η SATA αποχώρησαν πολύ σύντομα, ιδίως λόγω των ιδιαίτερων και ασυνήθων επιχειρησιακών συνθηκών ⁽¹²⁰⁾.
- (123) Για τον χαρακτηρισμό της ιδιαιτερότητας της αγοράς των Αζορών, η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι, αντίθετα προς όσα ισχυρίζεται η Ryanair, η κατάσταση της SATA δεν μπορεί να συγκριθεί με εκείνη της Spanair ή της Malén. Συγκεκριμένα, οι εταιρείες αυτές, οι οποίες έχουν πτωχεύσει, δραστηριοποιούνταν σε ελκυστικές εμπορικές αγορές οι οποίες διαφέρουν από τα δρομολόγια των Αζορών από γεωγραφική, κοινωνική και οικονομική άποψη. Κατά την άποψη της Πορτογαλίας, η έξοδος της SATA από την αγορά δεν θα αποτελέσει κίνητρο για τον ανταγωνισμό και τούτο για τους ακόλουθους δύο λόγους: i) τη μείωση του επιπέδου της ζήτησης λόγω της πανδημίας COVID-19 και την αναγκαία εδαφική συνέχεια στην Περιφέρεια, η οποία συνεπάγεται την αδυναμία διακοπής των πτήσεων· και ii), στις περιπτώσεις της Spanair και της Malén, η αύξηση της ζήτησης, μετά την έξοδο των δύο προαναφερθεισών αεροπορικών εταιρειών από την αγορά, ήταν αποτέλεσμα εξωτερικών παραγόντων και δεν οφειλόταν στην ύπαρξη πιο αποδοτικών αεροπορικών εταιρειών.
- (124) Σε σχέση με την προτεινόμενη παύση των δρομολογίων εκτός ΥΠΔΥ/ΥΓΟΣ, η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι, αντίθετα προς τον ισχυρισμό της Ryanair ότι θα ήταν σε θέση να αντικαταστήσει την Azores Airlines στα εμπορικά δρομολόγια της προς την ηπειρωτική χώρα, η Ryanair διατήρησε περιορισμένο αριθμό συχνοτήτων στα δρομολόγια της μετά την ελευθέρωση των συνδέσεων μεταξύ, αφενός, São Miguel και Terceira και, αφετέρου, Λισαβόνας και Πόρτο, το 2015, και δεν αύξησε τις εν λόγω συχνότητες όταν η SATA μείωσε τις δικές της, π.χ. τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο του 2021 ⁽¹²¹⁾. Επιπλέον, η Ryanair δεν παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών στη Βόρεια Αμερική προκειμένου να διασφαλίζεται συνδεσιμότητα με τη διασπορά των Αζορών ούτε παρέχει υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων για την εξαγωγή και την προμήθεια αγαθών στην ΑΠΑ. Αμφότερες οι υπηρεσίες είναι θεμελιώδους σημασίας για τις Αζόρες, και συγκεκριμένα η πρώτη για την προσέλκυση αλλοδαπών επενδύσεων και τουριστών και η δεύτερη για τη στήριξη της τοπικής οικονομίας: το 2019, σχεδόν το [55-65] % των αεροπορικών μεταφορών φορτίου προς/από τις Αζόρες (περίπου [...] χιλιάδες τόνοι) εκτελούνταν από την Azores Airlines και αφορούσαν νωπά ψάρια (περίπου [55-65] % του συνολικού φορτίου της Azores Airlines), ταχυδρομείο (περίπου [5-15] %) και ιατρικά εφόδια (περίπου [0-5] %).
- (125) Ομοίως, η Πορτογαλία απορρίπτει την ερμηνεία της Ryanair ότι η πανδημία COVID-19 δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εξαιρετική και απρόβλεπτη κατάσταση, μέσω της παραπομπής στο προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19 ⁽¹²²⁾ που ενέκρινε η Επιτροπή.
- (126) Τέλος, η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι η κατανομή δρομολογίων ΥΠΔΥ στη SATA πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τους κανόνες και τις διαδικασίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και επιβεβαιώνει την απόφαση της Επιτροπής σε σχέση με την περιγραφή των δρομολογίων της Ryanair μεταξύ των Αζορών και της υπόλοιπης Ένωσης, καθώς και των απευθείας δρομολογίων προς και από τις Αζόρες που εκτελεί η TAP.

⁽¹²⁰⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 13ης Αυγούστου 2020, Παράρτημα 6 — Το τοπίο του ανταγωνισμού στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην αγορά των Αζορών, όπου αναφέρεται ότι οι Air Berlin, Air Europa*, Delta, Easy Jet, Flylal*, Germania*, JetTime*, Niki*, Norwegian*, Primera*, Travel Service* και TUI NL* (όλοι οι αερομεταφορείς που επισημαίνονται με * παρείχαν ναυλωμένες πτήσεις) έχουν παύσει να εκτελούν δρομολόγια στις Αζόρες από το 2016.

⁽¹²¹⁾ Παράρτημα 1 του υπομνήματος της Πορτογαλίας της 12ης Αυγούστου 2021.

⁽¹²²⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — «Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19» (ΕΕ C 911 της 20.3.2020, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τις ανακοινώσεις της Επιτροπής C(2020) 2215 (ΕΕ C 1121 της 4.4.2020, σ. 1), C(2020) 3156 (ΕΕ C 164 της 13.5.2020, σ. 3), C(2020) 4509 (ΕΕ C 218 της 2.7.2020, σ. 3), C(2020) 7127 (ΕΕ C 3401 της 13.10.2020, σ. 1), C(2021) 564 (ΕΕ C 34 της 1.2.2021, σ. 6) και C(2021) 8442 (ΕΕ C 473 της 24.11.2021, σ. 1) (στο εξής: προσωρινό πλαίσιο).

4.2.2. Παρατηρήσεις της Πορτογαλίας επί των παρατηρήσεων του PPM

- (127) Όσον αφορά τον ισχυρισμό του PPM σχετικά με την ανακρίβεια ορισμένων πληροφοριών που προσκόμισαν οι πορτογαλικές αρχές οι οποίες θα έχουν ως αποτέλεσμα απόπειρα σύγχυσης των δραστηριοτήτων της SATA Air Azores και της Azores Airlines, η Πορτογαλία θεωρεί ότι, λαμβανομένων υπόψη της απόφασης κίνησης της διαδικασίας καθώς και των περαιτέρω πληροφοριών που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή, δεν είναι δυνατή οποιαδήποτε σύγχυση μεταξύ των δύο προαναφερθεισών εταιρειών.
- (128) Η Πορτογαλία υποστηρίζει ότι οι παρατηρήσεις του PPM περιέχουν αρκετούς μη τεκμηριωμένους και/ή αναληθείς ισχυρισμούς. Πρώτον, ο κατάλογος των ανταγωνιστών της Azores Airlines που υπέβαλε το PPM είναι ανακριβής, διότι μόνον η TAP και η Ryanair ανταγωνίζονται τη SATA στις ίδιες αγορές, ενώ τα τακτικά δρομολόγια που εκτελεί η Azores Airlines είναι διαφορετικά εκείνων που εκτελούν οι White, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines και Binter. Συγκεκριμένα, οι προαναφερθείσες αεροπορικές εταιρείες δεν εκτελούν τακτικά δρομολόγια από τις Αζόρες. Όσον αφορά τη Binter, η αεροπορική εταιρεία εκτελεί ένα δρομολόγιο εντός του αρχιπελάγους της Μαδέρας το οποίο εκτελούσε παλαιότερα η SATA Air Azores στο πλαίσιο δημόσιας σύμβασης για το διάστημα από το 2011 έως το 2013. Εξάλλου, η EasyJet ανταγωνιζόταν την Azores Airlines μόνον στα ελευθερωμένα δρομολόγια μεταξύ των Αζορών και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας έως ότου αποχώρησε από τα εν λόγω δρομολόγια το 2017. Συνολικά, 12 αερομεταφορείς επιχείρησαν να δραστηριοποιηθούν στην αγορά των Αζορών, αλλά αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από αυτήν από το 2016 ελλείψει κερδοφορίας⁽¹²³⁾. Επιπλέον, οι συνδέσεις με τις ΗΠΑ και τον Καναδά, οι οποίες είναι καθοριστικής σημασίας για την Περιφέρεια, διασφαλίζονται γενικά από την Azores Airlines. Ειδικότερα, σύμφωνα με το υπόμνημα της Πορτογαλίας, μόνον η Delta εκτέλεσε το δρομολόγιο από την Ponta Delgada στη Νέα Υόρκη, από τον Μάιο του 2018 έως τον Σεπτέμβριο του 2019, το δε απευθείας δρομολόγιο της TAP μεταξύ Ponta Delgada και Βοστώνης, το οποίο ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2020, δεν εκτελείται πλέον.
- (129) Στους ισχυρισμούς του PPM ότι τα δρομολόγια ΥΠΔΥ εκτελέστηκαν —σε εθελοντική βάση— μόνον από την Azores Airlines και ότι οι ζημιές οφείλονται στη μη συμμόρφωση της Πορτογαλίας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, η Πορτογαλία αντιτείνει ότι τα δρομολόγια μεταξύ των Αζορών και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας θεωρούνται δρομολόγια ΥΠΔΥ από το 1998 και ότι ανακοινώσεις και περαιτέρω τροποποιήσεις δημοσιεύθηκαν πάντοτε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* από το 1998 έως το 2015. Ωστόσο, στο διάστημα από το 2005 έως το 2015, δεν απαιτήθηκε η διενέργεια δημόσιου διαγωνισμού, καθώς τα δρομολόγια εκτελούνταν χωρίς σύμβαση παραχώρησης ή αντίστοιχη αντιστάθμιση: ειδικότερα, η TAP και η Azores Airlines εκτελούσαν το δρομολόγιο Λισαβόνα–Horta, η TAP ήταν ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος εκτελούσε το δρομολόγιο Λισαβόνα–Pico, η δε Azores Airlines ήταν ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος εκτελούσε το δρομολόγιο Λισαβόνα–Santa Maria. Τον Μάρτιο του 2015, τα εν λόγω δρομολόγια είχαν εξελιχθεί, λόγω της ελευθέρωσης ορισμένων από αυτά, οι δε βασικοί όροι που συνδέονταν με την παροχή υπηρεσιών τροποποιήθηκαν επίσης. Η Πορτογαλία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η θέσπιση των δρομολογίων ΥΠΔΥ και η απόδοσή τους υπήρξαν πάντοτε σύμφωνες με τη διαδικασία που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και, όπως περιέγραψε στα υπομνήματά της, από τον Μάρτιο του 2015 και έπειτα, η Azores Airlines ήταν ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος επέδειξε ενδιαφέρον να εκτελεί τα (ανοικτά) δρομολόγια ΥΠΔΥ και ο οποίος υπέβαλε σχέδια πτήσεων στην ANAC. Επομένως, η Πορτογαλία υπογραμμίζει ότι η εκτέλεση των συγκεκριμένων δρομολογίων δεν βασίζεται στην κερδοφορία τους. Η Πορτογαλία αναφέρει επίσης ότι οι ισχυρισμοί σχετικά με τον επαχθή χαρακτήρα και την πολυπλοκότητα των κανόνων για τις ΥΠΔΥ και τους διαγωνισμούς είναι αβάσιμοι, καθώς i) ακολουθούν το σύννηδες πρότυπο για το συγκεκριμένο είδος διαγωνισμών και ii) κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή και εγκρίθηκαν σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Ομοίως, η Πορτογαλία αντικρούει τον ισχυρισμό του PPM ότι ο διαγωνισμός για τα δρομολόγια μεταξύ των νησιών αφορά όλα τα δρομολόγια ως ομάδα και υπενθυμίζει ότι η συγκεκριμένη δυνατότητα προβλέπεται ρητώς από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, καθώς, κατά την άποψη της Πορτογαλίας, το γράμμα του άρθρου 16 παράγραφος 10 του εν λόγω κανονισμού έχει σαφώς εφαρμογή στην ειδική περίπτωση των Αζορών. Τέλος, όσον αφορά το επιχείρημα του PPM ότι η οικονομική αντιστάθμιση που καταβάλλεται στη SATA Air Azores για τις ΥΠΔΥ συνιστά επίσης παράνομη επιδότηση της Azores Airlines, η Πορτογαλία εξηγεί ότι τα καταβαλλόμενα ποσά όχι μόνον δεν καθιστούν δυνατή οποιαδήποτε μεταβίβαση στην Azores Airlines, αλλά στην πραγματικότητα δεν καλύπτουν τα ελλείμματα που παράγει η εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων⁽¹²⁴⁾.

4.2.3. Παρατηρήσεις της Πορτογαλίας επί των παρατηρήσεων άλλων μερών

- (130) Αφενός, η Πορτογαλία υπογραμμίζει τις θετικές παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν σε σχέση με τον ουσιώδη ρόλο που διαδραματίζει η SATA για την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη των Αζορών και τη διασφάλιση εθνικής και διεθνούς συνέχειας των Αζορών με την Ένωση. Η Πορτογαλία επισημαίνει επίσης ότι με τις προαναφερθείσες παρατηρήσεις δίνεται έμφαση στη συμβατότητα των αυξήσεων κεφαλαίου του παρελθόντος με τους κανόνες της Ένωσης, καθώς οι εν λόγω αυξήσεις έχουν αμελητέο αντίκτυπο στον ανταγωνισμό και στην εσωτερική αγορά, λαμβανομένης υπόψη της αναγκαιότητας διασφάλισης της συνδεσιμότητας της διασποράς των Αζορών. Επιπλέον, σε ορισμένες παρατηρήσεις υπογραμμίζεται επίσης η ιδιαιτερότητα της SATA στα δρομολόγια που εκτελούν η SATA Air Azores και η Azores Airlines, δεδομένου ότι το μοντέλο της SATA δεν θα εφαρμοστεί από τους ανταγωνιστές της, κάτι το οποίο θα μπορούσε να αποβεί τελικά ιδιαίτερα επιζήμιο για τη διασπορά των Αζορών.

⁽¹²³⁾ Βλ. υποσημείωση 117.

⁽¹²⁴⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 13ης Νοεμβρίου 2020, σ. 9.

- (131) Αφετέρου, προκειμένου να υπογραμμίσει περαιτέρω τον ουσιώδη ρόλο της SATA, η Πορτογαλία παρατηρεί ότι σε ορισμένες παρατηρήσεις δίνεται έμφαση στον εξόχως απόκεντρο χαρακτήρα της Περιφέρειας Αζορών και στην έλλειψη σύνδεσής της με την εσωτερική αγορά, στοιχείο το οποίο θα μπορούσε να αποθαρρύνει τις συναλλαγές και να αποτελέσει εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία αγαθών. Η Πορτογαλία υποστηρίζει επίσης ότι τρίτα μέρη, όπως οι AJFA, SDABS και Brampton Travel AG (BTA), υπογραμμίζουν τη σημασία των δρομολογίων της Βόρειας Αμερικής για επιχειρηματικούς και επενδυτικούς σκοπούς. Από οικονομική άποψη, η Πορτογαλία υπογραμμίζει ότι τα τρίτα μέρη τονίζουν τη σημασία της SATA για τον κλάδο του τουρισμού, ο οποίος είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της Περιφέρειας. Η SATA διασφαλίζει την πρόσβαση σε βασικά και μη βασικά αγαθά προέλευσης εκτός των Αζορών τα οποία είναι αναγκαία για την ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού. Η APAVT (όπως και η ATA) υπογραμμίζει τον «ανυπολόγιστης αξίας» ρόλο της SATA στο σύνολο της αλυσίδας αξίας του τουρισμού.
- (132) Οι πορτογαλικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι στις παρατηρήσεις, και ειδικότερα σε εκείνες που υπέβαλαν η Γεωργική Ομοσπονδία Αζορών και η Αλιευτική Ομοσπονδία Αζορών για τους τομείς της γεωργίας και της αλιείας, δίνεται έμφαση στον ξεχωριστό ρόλο που διαδραματίζει η SATA για τους παραγωγούς της Περιφέρειας προκειμένου να διασφαλίζεται πρόσβαση σε ίσες ευκαιρίες (μέσω της εξασφάλισης της διανομής και της εξαγωγής προϊόντων μεταξύ των νησιών, της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και άλλων εδαφών).
- (133) Τέλος, η Πορτογαλία υπογραμμίζει ότι, πέραν της στήριξης που παρέχουν οι αεροπορικές υπηρεσίες της SATA στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της τοπικής κοινότητας, χωρίς την οποία η ανάκαμψη της Περιφέρειας από την πανδημία COVID-19 θα ήταν ουσιαστικά αδύνατη, ορισμένα τρίτα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο πλαίσιο της διαδικασίας έρευνας της Επιτροπής, όπως η Ένωση Δήμων της Περιφέρειας Αζορών, υπογράμμισαν ότι η SATA διαδραματίζει ουσιώδη ρόλο στις συγκεκριμένες έκτακτες περιστάσεις που έχει δημιουργήσει η πανδημία COVID-19, μεταξύ άλλων, για τη μεταφορά ιατρικού εξοπλισμού στην Περιφέρεια.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (134) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει καταρχάς αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης, και συγκεκριμένα το άμεσο δάνειο της Περιφερειακής Κυβέρνησης ύψους 144,5 εκατ. EUR και η αναδοχή χρέους ύψους 173,75 εκατ. EUR, ήτοι συνολικό ποσό 318,25 εκατ. EUR που πρόκειται να μετατραπεί σε ίδια κεφάλαια, καθώς και η κρατική εγγύηση ύψους 135 εκατ. EUR, η οποία πρόκειται να χορηγηθεί έως το 2028 για δάνεια από τράπεζες και/ή άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, ενέχουν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αν η εν λόγω ενίσχυση είναι νόμιμη και συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.
- (135) Η ίδια αξιολόγηση θα διενεργηθεί επίσης σε σχέση με τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, καθώς η επίσημη διαδικασία έρευνας που κινήθηκε με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορά και τα συγκεκριμένα μέτρα⁽¹²⁵⁾. Η αξιολόγηση αυτή διενεργείται στις αιτιολογικές σκέψεις 242 έως 248.
- (136) Αντιθέτως, τέτοια αξιολόγηση δεν θα διενεργηθεί σε σχέση με την ενίσχυση διάσωσης υπέρ της SATA η οποία κοινοποιήθηκε στις 13 Αυγούστου 2020 (αιτιολογική σκέψη 1), δεδομένου ότι η εν λόγω κοινοποίηση αποσύρθηκε στη συνέχεια, στις 6 Απριλίου 2022, η δε ενίσχυση διάσωσης δεν είχε τεθεί σε εφαρμογή (αιτιολογική σκέψη 12). Μολονότι η ενίσχυση διάσωσης καθεαυτή δεν χορηγήθηκε στη SATA, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ως απάντηση στην κοινοποίηση ενίσχυσης διάσωσης από την Πορτογαλία, ενέκρινε, με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, στήριξη ρευστότητας υπέρ της SATA βάσει του σημείου 103 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια της ΥΓΟΣ στις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς και στις υπηρεσίες διαχείρισης αερολιμένων που παρέχει η SATA κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης. Στη συνέχεια, η στήριξη αυτή επεκτάθηκε σε 255,5 εκατ. EUR και παρατάθηκε, όπως εγκρίθηκε με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 7) και την απόφαση της Επιτροπής της 5ης Νοεμβρίου 2021 (αιτιολογική σκέψη 11). Μολονότι η στήριξη χορηγήθηκε αρχικά με τη μορφή εγγυήσεων δανείων, με τη δεύτερη ανωτέρω απόφαση η Επιτροπή ενέκρινε την αντικατάσταση, από την Πορτογαλία, των δημόσιων εγγυήσεων με άμεσα δάνεια του μετόχου προς τη SATA, ειδικότερα όσον αφορά ποσό 82,5 εκατ. EUR το οποίο η ΑΠΑ δεν μπορούσε να μεταφέρει στον προϋπολογισμό του 2022. Ωστόσο, η συμβατότητα της εν λόγω στήριξης έχει ήδη αξιολογηθεί στις αποφάσεις που αναφέρθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 2, 7 και 11, σύμφωνα με το σημείο 103 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, και είναι ανεξάρτητη από τη συμβατότητα της ενίσχυσης διάσωσης καθεαυτή. Επομένως, η ενίσχυση διάσωσης καθεαυτή δεν τέθηκε σε εφαρμογή και, ως αποτέλεσμα της απόσυρσης της κοινοποίησης σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση, η Επιτροπή δεν καλείται πλέον να εξετάσει τη συμβατότητα της συγκεκριμένης ενίσχυσης διάσωσης.

⁽¹²⁵⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 52, 55, 58, 59, 91 και 112.

5.1. Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (137) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές, εκτός αν οι Συνθήκες ορίζουν άλλως».
- (138) Κατά συνέπεια, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια της εν λόγω διάταξης εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες σωρευτικές προϋποθέσεις: i) το μέτρο πρέπει να καταλογίζεται στο κράτος και να χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους· ii) πρέπει να παρέχει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του· iii) το εν λόγω πλεονέκτημα πρέπει να είναι επιλεκτικό· και iv) το μέτρο πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών. Επομένως, πρέπει να εξεταστεί χωριστά αν τα μέτρα μπορούν να χαρακτηριστούν κρατική ενίσχυση.

5.1.1. Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος

- (139) Τα μέτρα αφορούν διοικητικές πράξεις και αποφάσεις δημόσιων φορέων.
- (140) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης χρηματοδοτείται από δημόσιους πόρους οι οποίοι προέρχονται από τον προϋπολογισμό της Περιφέρειας Αζορών. Ειδικότερα, η Περιφέρεια Αζορών, ως μόνος μέτοχος της SATA, θα χορηγήσει από πόρους του προϋπολογισμού της: i) τις αναγκαίες εισφορές κεφαλαίου ύψους 144,5 εκατ. EUR για την αύξηση των απολεσθέντων ιδίων κεφαλαίων της SATA· ii) τα κεφάλαια για τη χρηματοδότηση της αναδοχής χρέους ύψους 173,75 εκατ. EUR, το οποίο θα μετατραπεί επίσης σε κεφάλαιο· και iii) την εγγύηση έως το 2028, ύψους 135 εκατ. EUR, για δάνεια από τράπεζες και/ή άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, όπως διαπίστωσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 39 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας, η Περιφέρεια Αζορών κάλυψε τις εν λόγω αυξήσεις (οι οποίες έχουν επιστραφεί πλέον εντόκως) με τη χρήση πόρων από τον προϋπολογισμό της και βάσει αποφάσεων που έλαβε το Συμβούλιο της Περιφερειακής Κυβέρνησης (αιτιολογικές σκέψεις 102 και 103).
- (141) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, οι πόροι αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης, όπως περιφέρειας, είναι κρατικοί πόροι, θεωρείται δε ότι οι αποφάσεις που εκδίδουν τέτοιες αρχές καταλογίζονται στο κράτος. Επομένως, τα ανωτέρω μέτρα καταλογίζονται στο κράτος και χρηματοδοτούνται από κρατικούς πόρους.
- (142) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα που περιγράφηκαν ανωτέρω περιλαμβάνουν κρατικούς πόρους και ότι οι αποφάσεις για τη λήψη τους καταλογίζονται στο κράτος.

5.1.2. Επί του πλεονεκτήματος

- (143) Πλεονέκτημα, κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, είναι κάθε οικονομικό όφελος το οποίο δεν θα μπορούσε να αποκομίσει μια επιχείρηση υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς, δηλαδή χωρίς κρατική παρέμβαση ⁽¹²⁶⁾.
- (144) Όσον αφορά την ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς τη SATA, τόσο το δάνειο από τον μέτοχο και η αναδοχή χρέους που πρόκειται να μετατραπούν σε κεφάλαιο όσο και η εγγύηση δανείων που χορήγησε η Περιφέρεια Αζορών παρέχουν στον δικαιούχο οικονομικό πλεονέκτημα, δεδομένου ότι, στη συγκεκριμένη κατάσταση και υπό τις παρούσες περιστάσεις, η SATA δεν μπορεί να εξασφαλίσει κεφάλαια ή να αντλήσει χρηματοδότηση του χρέους υπό όρους της αγοράς χωρίς δημόσια εγγύηση (όπως αναγνώρισε η Πορτογαλία, αιτιολογική σκέψη 67). Συγκεκριμένα, χωρίς παρέμβαση από το κράτος, η SATA οδηγείται προς σχεδόν βέβαιη οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα, καθώς κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν φαίνεται διατεθειμένος να εισφέρει κεφάλαιο ούτε υπάρχει οποιοδήποτε χρηματοπιστωτικό ίδρυμα πρόθυμο να παράσχει νέα χρηματοδότηση. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν είναι αναγκαία για τη διατήρηση ή την αύξηση της αξίας της συμμετοχής της ΑΠΑ στο μετοχικό κεφάλαιο. Αντιθέτως, η χρηματοδότηση δεν φαίνεται ικανή να παράσχει στον μέτοχο απόδοση ανάλογη του αναλαμβανόμενου κινδύνου. Η Πορτογαλία δεν ισχυρίζεται ότι η απόδοση αυτή θα επιτευχθεί όντως. Συγκεκριμένα, τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι, μολονότι η χρηματοδότηση μπορεί να παράσχει επαρκή απόδοση και ανταμοιβή για το κράτος στη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης (πίνακας 1.A και αιτιολογικές σκέψεις 206 και επ.), οι ζημιές των τεσσάρων πρώτων ετών της περιόδου αναδιάρθρωσης είναι πολύ υψηλότερες από τα θετικά κέρδη στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης. Κατά συνέπεια, κατά τη διάρκεια της πενταετούς περιόδου αναδιάρθρωσης, τα αναμενόμενα συσσωρευμένα έσοδα παραμένουν πολύ χαμηλότερα του κόστους ευκαιρίας των ιδίων κεφαλαίων (16 % κατά την αιτιολογική σκέψη 206).

⁽¹²⁶⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1996, SFEI κ.λπ., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψη 60· απόφαση του Δικαστηρίου της 29ης Απριλίου 1999, Ισπανία κατά Επιτροπής, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41.

- (145) Όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, η Επιτροπή επιβεβαιώνει τη θέση που διατύπωσε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ⁽¹²⁷⁾. Η Πορτογαλία εξηγεί ότι τα συγκεκριμένα μέτρα λήφθηκαν εν μέρει προκειμένου να διασφαλιστεί συμμόρφωση με τη διάταξη της εθνικής νομοθεσίας που απαιτεί από τους μετόχους να εξετάζουν το ενδεχόμενο εισφοράς κεφαλαίου σε περίπτωση απώλειας καταβληθέντος μετοχικού κεφαλαίου λόγω συσσωρευμένων ζημιών (αιτιολογική σκέψη 102), αλλά τούτο δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο η Περιφέρεια επέλεξε να παράσχει περαιτέρω κεφάλαια στη SATA αντί, για παράδειγμα, να τη θέσει υπό εκκαθάριση ή να την κηρύξει αφερεγγυα. Η Πορτογαλία δεν ισχυρίζεται ότι τα εν λόγω μέτρα στηρίζονταν σε οποιεσδήποτε προβλέψεις οι οποίες θα έπειθαν έναν μέτοχο σε οικονομία της αγοράς να αυξήσει την επένδυσή του σε μια εταιρεία με σκοπό την επίτευξη απόδοσης της επένδυσης που να ανταποκρίνεται στους όρους της αγοράς. Εξάλλου, ούτε η Επιτροπή ούτε άλλα μέρη ισχυρίστηκαν ή προσκόμισαν κατά τη διαδικασία στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η ανακεφαλαιοποίηση της SATA από το 2017 βασίστηκε ή στηριξε ένα επιχειρησιακό και οικονομικό επιχειρηματικό σχέδιο με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας της λειτουργίας και, τελικώς, της κερδοφορίας της συμμετοχής της Περιφέρειας στο μετοχικό κεφάλαιο της SATA. Αντιθέτως, η Πορτογαλία ισχυρίζεται ότι οι εν λόγω αυξήσεις κεφαλαίου ισοδυναμούσαν με αντιστάθμιση των ελλειμμάτων εκμετάλλευσης που προέκυψαν από την εκτέλεση των ΥΠΔΥ και εκ των πραγμάτων ΥΓΟΣ όσον αφορά τις πτήσεις της SATA στη Βόρεια Αμερική (αιτιολογικές σκέψεις 102 έως 108). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εκτιμά ότι, όταν έδωσε σε εφαρμογή τα εν λόγω μέτρα, η Περιφέρεια δεν ενήργησε υπό την ιδιότητα του μετόχου (ή του επενδυτή), αλλά ως δημόσια αρχή.
- (146) Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Πορτογαλία δεν ανέφερε ότι οι προαναφερθείσες αποφάσεις λήφθηκαν βάσει οικονομικών εκτιμήσεων συγκρίσιμων με εκείνες τις οποίες, σε παρόμοιες περιστάσεις, θα είχε διενεργήσει ορθολογικός φορέας οικονομίας της αγοράς με χαρακτηριστικά παρόμοια με εκείνα των πορτογαλικών αρχών προκειμένου να εξακριβώσει την αποδοτικότητα ή τα οικονομικά πλεονεκτήματα των μέτρων, προτού λάβει απόφαση σχετικά με την ενδεχόμενη επένδυση.
- (147) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα παρέχουν στη SATA χρηματοδότηση την οποία ο δικαιούχος δεν μπορεί και δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει στην αγορά και, επομένως, παρέχει στη SATA οικονομικό πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.3. Επιλεκτικότητα

- (148) Τα μέτρα ωφελούν μόνο τη SATA, μέσω της άσκησης διακριτικής ευχέρειας για ad hoc ποσό καθορισμένο διά παραπομπής στις ειδικές ανάγκες του δικαιούχου (αιτιολογικές σκέψεις 43 έως 51). Όπως έχει αποφανθεί το Δικαστήριο ⁽¹²⁸⁾, σε περίπτωση ατομικής ενίσχυσης, βάσει της διαπίστωσης του οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί, καταρχήν, να τεκμαίρεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το αν υπάρχουν στις συναφείς αγορές επιχειρήσεις που βρίσκονται σε συγκρίσιμη πραγματική ή νομική κατάσταση.
- (149) Μολονότι η Πορτογαλία χορήγησε ή ενδέχεται να χορηγήσει ακόμη κρατικές ενισχύσεις σε άλλες αεροπορικές εταιρείες που ανταγωνίζονται τη SATA, εν πάση περιπτώσει, η εισφορά κεφαλαίου και οι εγγυήσεις για δάνεια δεν αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου μέτρου γενικής οικονομικής πολιτικής για την παροχή του ίδιου τύπου ad hoc στήριξης στις επιχειρήσεις που βρίσκονται σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση υπό το πρίσμα του στόχου των μέτρων, οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ή σε άλλους οικονομικούς τομείς, αλλά διατίθενται μόνο στη SATA.
- (150) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα είναι επιλεκτικά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.4. Στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές

- (151) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στις ενδοενοσιακές συναλλαγές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις επηρεάζονται από την ενίσχυση. Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό. Συναφώς, το γεγονός ότι ένας οικονομικός τομέας έχει ελευθερωθεί σε επίπεδο Ένωσης είναι στοιχείο που μπορεί να χρησιμεύσει για να καθοριστεί ότι η ενίσχυση έχει πραγματική ή δυνητική επίπτωση στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

⁽¹²⁷⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 44-48.

⁽¹²⁸⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Ιουνίου 2015, Επιτροπή κατά MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψη 60.

- (152) Η SATA είναι περιφερειακή αεροπορική εταιρεία η οποία παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών σε δρομολόγια που συνδέουν τα νησιά του αρχιπελάγους των Αζορών και συνδέουν επίσης τα εν λόγω νησιά με την ηπειρωτική χώρα, τη Μαδέρα και ορισμένους προορισμούς τη Βόρεια Αμερική (Βοστώνη, Oakland, Τορόντο και Μόντρεαλ), όπου είναι εγκατεστημένη η τοπική πορτογαλική διασπορά. Ακόμη και αν ο αποδέκτης της ενίσχυσης δεν πραγματοποιεί άμεσα διασυνοριακές συναλλαγές εντός της Ένωσης, δεδομένου ότι ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι ανοικτός στον ανταγωνισμό στην Ένωση και άλλοι αερομεταφορείς θα μπορούσαν να εκτελούν τα εν λόγω δρομολόγια σε συνθήκες ανταγωνισμού με τη SATA, τα κοινοποιηθέντα μέτρα μπορούν να βελτιώσουν τη θέση του δικαιούχου σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις, πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση σε παρόμοια κρατική ενίσχυση εκ μέρους της Πορτογαλίας ή οι οποίες πρέπει να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητές τους υπό όρους της αγοράς.
- (153) Ως εκ τούτου, τα μέτρα μπορεί να νοθεύουν ή να απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό και να επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

5.2. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης

- (154) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης και οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος υπέρ της SATA συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.3. Νομιμότητα των μέτρων

- (155) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, μέσω της κοινοποίησης και της μη εφαρμογής της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης πριν από την έγκρισή της από την Επιτροπή, η Πορτογαλία συμμορφώθηκε με τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.
- (156) Η ενίσχυση διάσωσης που κοινοποιήθηκε στις 13 Αυγούστου 2020 δεν τέθηκε σε εφαρμογή πριν από την απόσυρση της κοινοποίησης (αιτιολογική σκέψη 12). Αντιθέτως, οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος χορηγήθηκαν χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση και επιστράφηκαν εντόκως μόνον όταν η Επιτροπή αποφάσισε να κινηθεί την επίσημη διαδικασία έρευνας.

5.4. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά

- (157) Κατά το γράμμα του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, εάν δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.
- (158) Επομένως, προκειμένου η ενίσχυση να χαρακτηριστεί συμβατή, αφενός, πρέπει να έχει ως στόχο την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών και, αφετέρου, δεν πρέπει να αλλοιώνει τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Στο πλαίσιο της δεύτερης προϋπόθεσης, ειδικότερα, η Επιτροπή σταθμίζει τις θετικές συνέπειες της σχεδιαζόμενης ενίσχυσης για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, οι οποίες πρόκειται να υποστηριχθούν με την ενίσχυση, έναντι των αρνητικών συνεπειών που η ενίσχυση μπορεί να έχει στην εσωτερική αγορά ⁽¹²⁹⁾.
- (159) Η Πορτογαλία θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να κριθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (160) Λαμβανομένων υπόψη της φύσης και των σκοπών της επίμαχης κρατικής ενίσχυσης και των ισχυρισμών των πορτογαλικών αρχών, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι σύμφωνη με τις σχετικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή καθορίζει τα κριτήρια τα οποία εξετάζει όταν αξιολογεί τη συμβατότητα της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης μιας εταιρείας με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ ⁽¹³⁰⁾.
- (161) Η Επιτροπή, όταν εξετάζει αν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης έχει δυσμενείς συνέπειες στους όρους των συναλλαγών σε βαθμό που θα αντέβαινε στο κοινό συμφέρον, εφαρμόζει κριτήριο εξισορρόπησης σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Στο πλαίσιο της εφαρμογής του εν λόγω κριτηρίου, υπό την προϋπόθεση ότι ο δικαιούχος είναι επιλέξιμος για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή σταθμίζει τις θετικές συνέπειες της ενίσχυσης για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τις οποίες προορίζεται να υποστηρίξει η ενίσχυση με τις αρνητικές συνέπειες που δημιουργεί ο αντίκτυπος της κρατικής ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, εκτιμώντας ειδικότερα τον τρόπο με τον οποίο το μέτρο ενίσχυσης ελαχιστοποιεί τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών (ανάγκη κρατικής παρέμβασης, καταλληλότητα, αναλογικότητα, διαφάνεια της ενίσχυσης, αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης και μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού).

⁽¹²⁹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψη 19.

⁽¹³⁰⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σημείο 38.

- (162) Τα ανωτέρω ισχύουν με την επιφύλαξη του ότι οι αποφάσεις που εκδίδει η Επιτροπή βάσει της διάταξης αυτής πρέπει να διασφαλίζουν την τήρηση του δικαίου της Ένωσης ⁽¹³¹⁾.
- (163) Λαμβανομένης υπόψη της κοινοποίησης και των πληροφοριών που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας σχετικά με την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, δεν προκύπτει ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ή οι όροι που συνδέονται με αυτήν ή οι οικονομικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από την ενίσχυση θα μπορούσαν να συνεπάγονται παράβαση σχετικής διάταξης του δικαίου της Ένωσης. Ειδικότερα, όπως κατέδειξε η Πορτογαλία, τα 14 δρομολόγια που συνδέουν τα εννέα νησιά της Περιφέρειας μέσω αεροπορικών μεταφορών στο αρχιπέλαγος των Αζορών ανατέθηκαν κατ' αποκλειστικότητα στη SATA Air Azores προκειμένου να εκτελούνται στο πλαίσιο ΥΠΔΥ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 (τμήμα 2.1.1, αιτιολογικές σκέψεις 18 και 19). Ομοίως, τα τέσσερα δρομολόγια μεταξύ των Αζορών και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και της Μαδέρας, τα οποία θεωρούνται δρομολόγια ΥΠΔΥ από το 1998, εκτελούνται ως ανοικτές ΥΠΔΥ από την Azores Airlines κατόπιν κοινοποιήσεων που δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* από το 1998 έως το 2015 σύμφωνα με τους ίδιους εφαρμοστέους κανόνες της Ένωσης (αιτιολογική σκέψη 20). Από τον Μάρτιο του 2015, τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο ΥΠΔΥ μεταβλήθηκαν λόγω της ελευθέρωσης ορισμένων από αυτά, η δε Azores Airlines ήταν εκ νέου ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος επέδειξε ενδιαφέρον εκτέλεσης των συγκεκριμένων δρομολογίων ΥΠΔΥ, χωρίς αποκλειστικότητα και χωρίς αντιστάθμιση, και ο οποίος υπέβαλε σχέδια πτήσεων στην ANAC (αιτιολογική σκέψη 107). Εξάλλου, η Επιτροπή δεν απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη στην Πορτογαλία σχετικά με ενδεχόμενη παραβίαση του δικαίου της Ένωσης σε σχέση με την παρούσα υπόθεση ούτε έλαβε οποιαδήποτε καταγγελία που θα μπορούσε να υποδηλώνει ότι η κρατική ενίσχυση, οι όροι που συνδέονται με αυτήν ή οι οικονομικές δραστηριότητες που διευκολύνονται από την ενίσχυση ενδέχεται να αντιβαίνουν σε σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, πλην των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ.
- (164) Σε σχέση με τις δραστηριότητες ΥΠΔΥ και ΥΓΟΣ, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι αμφιβολίες σχετικά με το αν θα καθοριστούν, θα επιβληθούν και θα ανατεθούν σύμφωνα με την εφαρμοστέα νομοθεσία της Ένωσης καθ' όλη τη διάρκεια της υλοποίησης του σχεδίου αναδιάρθρωσης ⁽¹³²⁾ διασκεδάστηκαν με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Πορτογαλία σχετικά με την ανανέωση της πενταετούς ΣΠΔΥ για τα δρομολόγια μεταξύ των νησιών, καθώς και σχετικά με τον μελλοντικό διαγωνισμό για τα δρομολόγια προς την ηπειρωτική χώρα και τη Μαδέρα ο οποίος θα πρέπει να προκηρυχθεί εντός του χρονοδιαγράμματος του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι δε ΥΓΟΣ ανατίθενται μέσω σύμβασης παραχώρησης στη SGA έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2025 (αιτιολογικές σκέψεις 19 έως 23).

5.4.1. Επιλεξιμότητα: προβληματική επιχείρηση

- (165) Προκειμένου να είναι επιλέξιμος για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, ο δικαιούχος πρέπει να μπορεί να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση κατά την έννοια του τμήματος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ειδικότερα, στο σημείο 20 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση εξηγείται ότι η επιχείρηση θεωρείται προβληματική όταν, εάν δεν υπάρξει παρέμβαση από το κράτος, οδηγείται προς σχεδόν βέβαια οικονομική εξαφάνιση βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα. Αυτό θα συμβεί όταν συντρέχει τουλάχιστον μία από τις περιστάσεις που περιγράφονται στο σημείο 20 στοιχία α) έως δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (166) Όπως περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 14, 30 και 31, η SATA είναι ανώνυμη εταιρεία η οποία είχε αρνητικά συνολικά ίδια κεφάλαια ύψους – 369,3 εκατ. EUR στο τέλος του 2020, στοιχείο το οποίο καταδεικνύει ότι είχε απολέσει το σύνολο του εγγεγραμμένου μετοχικού κεφαλαίου της. Οι πιο πρόσφατες διαθέσιμες ελεγμένες εκθέσεις και προβλέψεις [...], επομένως [...] παραμένει προβληματική επιχείρηση, όπως ορίζεται στο σημείο 20 στοιχείο α) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (167) Σύμφωνα με το σημείο 21 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, νεοσύστατη επιχείρηση κατά την πρώτη τριετία μετά την έναρξη λειτουργίας δεν είναι επιλέξιμη για ενίσχυση διάσωσης. Ο δικαιούχος δεν είναι νεοσύστατη επιχείρηση, καθώς ιδρύθηκε το 1941, ήτοι πριν από περισσότερα από τρία έτη (αιτιολογική σκέψη 14).
- (168) Σύμφωνα με το σημείο 22 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, επιχείρηση που ανήκει ή έχει εξαγοραστεί από ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο δεν είναι καταρχήν επιλέξιμη για ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Ο δικαιούχος ανήκει εξ ολοκλήρου και μεμονωμένα στην ΑΠΑ και, επομένως, δεν ανήκει σε ευρύτερο επιχειρηματικό όμιλο (αιτιολογική σκέψη 14).
- (169) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η SATA είναι προβληματική επιχείρηση και ότι είναι επιλέξιμη για τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

⁽¹³¹⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Σεπτεμβρίου 2020, Αυστρία κατά Επιτροπής, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, σκέψεις 18 έως 20.

⁽¹³²⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 59.

5.4.2. Η ενίσχυση διευκολύνει την ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας ή γεωγραφικής περιοχής

- (170) Κατά το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, προκειμένου να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, η κρατική ενίσχυση πρέπει να προωθεί την ανάπτυξη ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή ορισμένων οικονομικών περιοχών.
- (171) Συναφώς, προκειμένου να καταδείξουν ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης προορίζεται να προωθήσει την ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων ή περιοχών, τα κράτη μέλη που χορηγούν την εν λόγω ενίσχυση πρέπει να αποδεικνύουν ότι στόχος της ενίσχυσης είναι η πρόληψη κοινωνικών προβλημάτων ή η αντιμετώπιση ανεπαρκείας της αγοράς. Στο συγκεκριμένο πλαίσιο της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως αναγνωρίζεται στο σημείο 43 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, στην πραγματικότητα, η έξοδος από την αγορά έχει σημασία για την ευρύτερη διαδικασία αύξησης της παραγωγικότητας και, επομένως, απλώς και μόνο η αποτροπή της εξόδου μιας επιχείρησης από την αγορά δεν συνιστά επαρκή αιτιολόγηση για τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης. Αντιθέτως, οι ενισχύσεις διάσωσης και αναδιάρθρωσης συγκαταλέγονται στις πλέον στρεβλωτικές μορφές κρατικής ενίσχυσης, καθώς παρεμβαίνουν στη διαδικασία εξόδου από την αγορά. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, η αναδιάρθρωση προβληματικής επιχείρησης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών, μεταξύ άλλων πέραν των ιδίων των δραστηριοτήτων που ασκεί ο δικαιούχος. Τούτο συμβαίνει όταν, ελλείψει τέτοιας ενίσχυσης, η κατάρρευση του δικαιούχου θα οδηγήσει σε καταστάσεις ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων, παρεμποδίζοντας την ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και/ή περιοχών που θα επηρεαστούν από τέτοιες καταστάσεις. Μη εξαντλητικός κατάλογος των καταστάσεων αυτών παρατίθεται στο σημείο 44 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (172) Τέτοιες καταστάσεις επέρχονται, μεταξύ άλλων, όταν η ενίσχυση αποτρέπει τον κίνδυνο διαταραχής στη συνέχεια της παροχής ΥΓΟΣ ή σημαντικής υπηρεσίας που δύσκολα μπορεί να αντικατασταθεί και σε τομέα στον οποίο δύσκολα θα μπορούσε να εισέλθει κάποιος ανταγωνιστής ή όταν ο δικαιούχος διαδραματίζει σημαντικό συστημικό ρόλο σε περιφέρεια ή τομέα από τον οποίο η έξοδος του θα είχε δυνητικές αρνητικές συνέπειες⁽¹³³⁾. Επομένως, μέσω της παροχής στον δικαιούχο της δυνατότητας να συνεχίσει τη δραστηριότητά του, η ενίσχυση αποτρέπει την εν λόγω ανεπάρκεια της αγοράς ή τα εν λόγω κοινωνικά προβλήματα. Ωστόσο, στην περίπτωση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης αυτό ισχύει μόνον εάν η ενίσχυση παρέχει στον δικαιούχο τη δυνατότητα να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις, και αυτό διασφαλίζεται μόνον εάν η ενίσχυση εξαρτάται από την εφαρμογή σχεδίου αναδιάρθρωσης που αποκαθιστά τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του δικαιούχου.
- (173) Επομένως, η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα αν η ενίσχυση προορίζεται να αποτρέψει κατάσταση ανεπάρκειας της αγοράς ή κοινωνικών προβλημάτων (τμήμα 5.4.2.1) και αν συνοδεύεται από σχέδιο αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου (τμήμα 5.4.2.2).

5.4.2.1. Συμβολή στην ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας μέσω της αποτροπής κοινωνικών προβλημάτων ή ανεπάρκειας της αγοράς

- (174) Στις καταστάσεις στις οποίες η διάσωση ή η αναδιάρθρωση προβληματικής επιχείρησης μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών συγκαταλέγονται, στο σημείο 44 στοιχεία β), γ) και δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, περιπτώσεις στις οποίες η ενίσχυση προορίζεται να αποτρέψει τον κίνδυνο παρεμπόδισης της οικονομικής ανάπτυξης λόγω διαταραχής στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας ως αποτέλεσμα της εξόδου του δικαιούχου από την αγορά [σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση], ή κατάρρευσης επιχείρησης με σημαντικό συστημικό ρόλο στη σχετική περιφέρεια ή τον σχετικό τομέα [σημείο 44 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση], ή διακοπής της συνέχειας στην παροχή ΥΓΟΣ [σημείο 44 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση].

Η ενίσχυση αποτρέπει τη διαταραχή στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας

- (175) Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας⁽¹³⁴⁾, η Επιτροπή θεώρησε ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς τη SATA απέτρεψε τη διαταραχή στην παροχή σημαντικής υπηρεσίας που δύσκολα μπορεί να αντικατασταθεί και σε τομέα στον οποίο δύσκολα θα μπορούσαν να συνέλθουν ανταγωνιστές [σύμφωνα με το σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση].
- (176) Ειδικότερα, η Επιτροπή επισήμανε ότι στόχος των μέτρων ρευστότητας και αναδιάρθρωσης είναι η αποφυγή της οικονομικής εξαφάνισης της SATA λόγω των προβλημάτων που αντιμετωπίζει τα τελευταία έτη, τα οποία επιδεινώθηκαν σε μεγάλο βαθμό από την πανδημία COVID-19, καθώς και ότι, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, κανένας άλλος αερομεταφορέας δεν έχει επιδείξει εμπορικό ενδιαφέρον για την εκτέλεση εναλλακτικών ή συμπληρωματικών δρομολογίων και, επομένως, η ενίσχυση είναι απαραίτητη για την αποτροπή σοβαρού και επικείμενου κινδύνου διαταραχής των υπηρεσιών που παρέχει η SATA⁽¹³⁵⁾. Δεδομένου ότι μια αεροπορική εταιρεία πρέπει να διαθέτει επαρκή ρευστότητα προκειμένου να διατηρεί την

⁽¹³³⁾ Σημείο 44 στοιχεία β), γ) και δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹³⁴⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 57 και 58, στις οποίες γίνεται παραπομπή στην αξιολόγηση που διατυπώθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 69 έως 71 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽¹³⁵⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 58.

άδεια λειτουργίας της, λαμβανομένων υπόψη των διαθέσιμων στοιχείων και των πρόσφατων και αναμενόμενων ζημιών εκμετάλλευσης για καθμία από τις αεροπορικές εταιρείες της SATA (πίνακας 1.Α), είναι σαφές ότι, χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, η SATA δεν θα είναι σε θέση να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις πληρωμής και άλλες υποχρεώσεις της και, επομένως, θα πρέπει να υποβάλει αίτηση κήρυξης σε κατάσταση αφερεγγυότητας και να παύσει τη δραστηριότητά της (αιτιολογική σκέψη 64). Καθώς ο δικαιούχος παρέχει υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και φορτίου και διαχειρίζεται μικρούς αερολιμένες (αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 23), ελλείψει κρατικής παρέμβασης υφίσταται σοβαρός κίνδυνος διαταραχής της παροχής βασικών υπηρεσιών, χωρίς τις οποίες η συνδεσιμότητα και η εδαφική συνέχεια του αρχιπελάγους των Αζορών και της Ένωσης θα περιοριστούν. Η εν λόγω συνδεσιμότητα είναι σημαντική κατά μείζονα λόγο, διότι η Περιφέρεια Αζορών είναι εξόχως απόκεντρη περιοχή της Ένωσης και, ως τέτοια, εμφανίζει μόνιμες αδυναμίες, συμπεριλαμβανομένης της προαναφερθείσας απόστασης από την ηπειρωτική Ευρώπη, όπως αναγνωρίζεται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ, η οποία βλάπτει την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της.

- (177) Η Ryanair αμφισβητεί τα προκαταρκτικά πορίσματα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας. Επιπλέον, η Ryanair υποστηρίζει ότι η πλεονάζουσα ικανότητα που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 παρέχει σε πιο αποδοτικούς ανταγωνιστές τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά και να αντικαταστήσουν τη SATA Air Azores και την Azores Airlines. Ειδικότερα, η Ryanair ισχυρίζεται ότι θα ήταν σε θέση να αναλάβει όλα τα δρομολόγια της SATA Air Azores και της Azores Airlines προς την ηπειρωτική χώρα εντός ολίγων ημερών.
- (178) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ισχυρισμοί της Ryanair είναι αβάσιμοι, λαμβανομένων υπόψη των υπομνημάτων τρίτων μερών καθώς και των πληροφοριών που προσκόμισε και των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Πορτογαλία. Αντίθετα προς όσα αναφέρει η Ryanair με τις παρατηρήσεις της, δεν υπάρχουν στοιχεία —είτε ως υποστηρικτικές πληροφορίες είτε υπό μορφή έρευνας αγοράς— που να αποδεικνύουν δυνητική αντικατάσταση της SATA στο αρχιπέλαγος των Αζορών από τη συνεχιζόμενη πλεονάζουσα ικανότητα που δημιούργησε η πανδημία COVID-19. Ειδικότερα, η Ryanair δεν αύξησε τις συνδέσεις της με τις Αζόρες όταν η SATA μείωσε τις πτήσεις της ούτε έλαβε μέρος στον δημόσιο διαγωνισμό για τα δρομολόγια ΥΠΑΥ ο οποίος προκηρύχθηκε στις 4 Ιουνίου 2021. Γενικότερα, η Ryanair διατήρησε περιορισμένη τακτικότητα των δρομολογίων της μετά την ελευθέρωση των συνδέσεων μεταξύ, αφενός, São Miguel και Terceira και, αφετέρου, Λισαβόνας και Πόρτο, το 2015, και δεν αύξησε τις σχετικές συχνότητες μετά τη μείωση των συνδέσεων της SATA (αιτιολογική σκέψη 124).
- (179) Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι, μολονότι ορισμένα δρομολόγια της SATA μπορεί να είναι ελκυστικά για έναν ανταγωνιστή σε αυτοτελή και/ή εποχιακή βάση, δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδηλώνουν ότι οποιοσδήποτε ανταγωνιστής θα μπορούσε να αναλάβει το σύνολο των δρομολογίων της SATA, συμπεριλαμβανομένων των ΥΠΑΥ/ΥΓΟΣ και των δραστηριοτήτων μεταφοράς φορτίου, που έχουν ειδική σημασία όχι μόνον για τον κλάδο της αλιείας, αλλά επίσης για τη διανομή ταχυδρομείου και την παράδοση ιατρικών εφοδίων στο αρχιπέλαγος των Αζορών, και, επομένως, αντιπροσωπεύουν πολύ σημαντική υπηρεσία για την τοπική κοινότητα (αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 28). Συναφώς, αντίθετα προς την υποτιθέμενη δυνατότητα αντικατάστασης της SATA, κανένας από τους άμεσους ανταγωνιστές, συμπεριλαμβανομένης της Ryanair, δεν επέδειξε ενδιαφέρον να αναπτύξει άμεση συνδεσιμότητα με το αρχιπέλαγος των Αζορών τα τελευταία έτη και κανείς εξ αυτών δεν παρέχει μεταφοράς φορτίου (αιτιολογικές σκέψεις 25 και 124). Ειδικότερα, λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της πρόσφατης διαδικασίας διαγωνισμού για την ανάθεση των δρομολογίων ΥΠΑΥ για τη σύνδεση του αρχιπελάγους των Αζορών, στον οποίο η SATA ήταν εκ νέου ο μόνος αερομεταφορέας ο οποίος υπέβαλε προσφορά (αιτιολογικές σκέψεις 19 και 122), θα ήταν όχι μόνον δυσχερές, αλλά και μη ρεαλιστικό, να αναμένεται από οποιονδήποτε ανταγωνιστή να αντικαταστήσει πλήρως τη SATA βραχυπρόθεσμα.
- (180) Όπως υποστήριξε η Πορτογαλία, η SATA παρέχει μοναδικές συνδέσεις προσφέροντας τακτικά δρομολόγια ταξιδιών εντός του αρχιπελάγους των Αζορών και από τα νησιά του αρχιπελάγους στην ηπειρωτική Πορτογαλία και στους κύριους τόπους διαμονής της πορτογαλικής κοινότητας της διασποράς (αιτιολογικές σκέψεις 17 έως 26). Το συγκεκριμένο δίκτυο συνδέσεων είναι ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένου ότι οι κάτοικοι των Αζορών δεν μπορούν να βασίζονται σε εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, τόσο για την κινητικότητα μεταξύ των νησιών όσο και για τα ταξίδια εκτός του αρχιπελάγους (αιτιολογική σκέψη 29). Επιπλέον της βασικής αυτής υπηρεσίας αεροπορικών μεταφορών, και πέραν των δρομολογίων ΥΠΑΥ, η SATA στηρίζει με σημαντικό και αποφασιστικό τρόπο έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες για την ανάπτυξη της οικονομίας των Αζορών: τον τουρισμό. Συγκεκριμένα, χωρίς στήριξη από τις δραστηριότητες της SATA ώστε να προσελκυσθούν ταξιδιώτες στο αρχιπέλαγος των Αζορών, σημαντικό τμήμα των τοπικών εταιρειών —συγκεκριμένα ξενοδοχεία, εστιατόρια, εταιρείες διοργάνωσης κοινωνικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων, καταστήματα λιανικής και άλλες εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες σχετικές με τον τουρισμό— θα αντιμετώπισουν περαιτέρω προβλήματα επιβίωσης της πανδημίας COVID-19 (τμήμα 3.2.2).
- (181) Τρίτα μέρη τονίζουν ότι εξαρτώνται από τις υπηρεσίες της SATA για μεγάλο μέρος των επιχειρηματικών εργασιών και των δραστηριοτήτων τους, των οποίων ο κύκλος εργασιών θα μειωθεί σημαντικά χωρίς τις δραστηριότητες της SATA. Όπως επισημαίνει επίσης η Πορτογαλία, οι περισσότερες τοπικές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν ήδη επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από την πανδημία COVID-19, δεν θα μπορέσουν να επιβιώσουν της κρίσης αυτής χωρίς τον τουρισμό. Συναφώς, η μεγάλη πλειονότητα των τρίτων μερών που υπέβαλαν παρατηρήσεις —ειδικότερα, επιχειρηματικοί εταίροι, όπως γραφεία ταξιδιών, διοργανωτές ταξιδιών, ενώσεις ξενοδοχείων, γραφεία έκδοσης εισιτηρίων και προμηθευτές, επιπλέον φορέων που εκπροσωπούν τη διασπορά και την επιχειρηματική κοινότητα στη Βόρεια Αμερική— επιβεβαίωσαν όντως τα πορίσματα της Επιτροπής (αιτιολογικές σκέψεις 68 και 175) όσον αφορά τον μοναδικό ρόλο που διαδραματίζει η SATA για την ανάπτυξη της οικονομίας των Αζορών και, όπως κατέδειξε η Πορτογαλία, τη μικρή πιθανότητα άλλοι αερομεταφορείς μεγάλων αποστάσεων ή χαμηλού κόστους να αντικαταστήσουν τη SATA, όσον αφορά την παρουσία και τις δραστηριότητές της, στις Αζόρες βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα (αιτιολογικές σκέψεις 122 έως 124).

(182) Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πτώχευση του δικαιούχου ενέχει κίνδυνο διαταραχής της παροχής σημαντικής υπηρεσίας μεταφορών, η οποία παρέχει συνδεσιμότητα και δίκτυο σε ολόκληρη την περιοχή και, σε μικρότερο βαθμό, διεθνώς —μέσω της σύνδεσης της εξόχως απόκεντρης Περιφέρειας των Αζορών εσωτερικά και με την ηπειρωτική χώρα και τη Μαδέρα, καθώς και με την πορτογαλόφωνη κοινότητα της Βόρειας Αμερικής— δραστηριότητα στην οποία οι άλλοι προμηθευτές δεν μπορούν ευχερώς να αντικαταστήσουν τη SATA, όπως καθορίζεται στο σημείο 44 στοιχείο β) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

Η ενίσχυση στηρίζει επιχείρηση με συστημικό ρόλο στην Περιφέρεια

(183) Όπως εξηγήθηκε με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας ⁽¹³⁶⁾, η ενίσχυση επιδιώκει επίσης να αποτρέψει τον κίνδυνο εξόδου από την αγορά επιχείρησης με σημαντικό συστημικό ρόλο στην Περιφέρεια, κατά την έννοια του σημείου 44 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

(184) Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η SATA διαδραματίζει βασικό ρόλο στην οικονομία των Αζορών όχι μόνον όσον αφορά τη συνδεσιμότητα και τον τουρισμό, αλλά και όσον αφορά το επίπεδο απασχόλησης (αιτιολογικές σκέψεις 14 έως 27). Συναφώς, η έξοδος της SATA από την αγορά θα προκαλούσε πιθανώς σοβαρά κοινωνικά προβλήματα: i) άμεσα, λόγω της απώλειας 1 150 θέσεων εργασίας σε τοπικό επίπεδο, καθώς η SATA είναι ένας από τους βασικούς εργοδότες στη συγκεκριμένη εξόχως απόκεντρη περιοχή της Ένωσης· ii) έμμεσα, καθώς η SATA παρέχει απαραίτητη στήριξη στην περιφερειακή οικονομία και, επομένως, στους τοπικούς εργοδότες, μέσω των υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και φορτίου που παρέχει. Ειδικότερα, η SATA μεταφέρει σχεδόν το ήμισυ των επιβατών εκτός των Αζορών προς τις Αζόρες και το 100 % των επιβατών εντός του αρχιπελάγους των Αζορών και παρέχει, με τον τρόπο αυτό, σημαντική στήριξη στον τοπικό κλάδο του τουρισμού, ο οποίος αντιπροσωπεύει περίπου το 13 % του ΑΕΠ της ΑΠΑ (αιτιολογικές σκέψεις 21, 26 και 65).

(185) Η κατάρρευση της SATA θα προκαλούσε επίσης αρνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις στους πελάτες της και στους άμεσους και τους έμμεσους προμηθευτές της, δεδομένου ότι η SATA Air Azores διαχειρίζεται το 100 % των αεροπορικών μεταφορών φορτίου εντός των εννέα νησιών του αρχιπελάγους και, μέσω της Azores Airlines, άνω του [60-70] % των αεροπορικών μεταφορών φορτίου (συμπεριλαμβανομένων ψαριών, ταχυδρομείου και ιατρικών εφοδίων) από τις Αζόρες και εκτός των Αζορών (αιτιολογική σκέψη 25). Επομένως, λαμβανομένου υπόψη του κεντρικού ρόλου της για την εδαφική ανάπτυξη των Αζορών, η έξοδος της SATA από την αγορά θα είχε ως αποτέλεσμα σοβαρά κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα για την εν λόγω εξόχως απόκεντρη Περιφέρεια, η οποία αντιμετωπίζει ήδη σημαντικές προκλήσεις λόγω της γεωγραφικής απόστασης και της κοινωνικοοικονομικής διαφοράς με την ηπειρωτική Πορτογαλία και την υπόλοιπη Ένωση (αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 67).

(186) Ο πρωτοφανής αντίκτυπος της πανδημίας COVID-19 επιδείνωσε περαιτέρω τις προαναφερθείσες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, λαμβανομένων επίσης υπόψη των αρνητικών συνεπειών στον τουρισμό, ο οποίος αντιπροσωπεύει, όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, μια από τις κύριες πηγές πλούτου της Περιφέρειας Αζορών, ήτοι περίπου 13 % του ΑΕΠ των Αζορών το 2019. Επομένως, όπως υποστηρίζει η Πορτογαλία, η κατάρρευση της SATA θα εμπόδιζε σημαντικά την οικονομική ανάκαμψη αυτής της ήδη μειονεκτούσας περιοχής (αιτιολογική σκέψη 65).

(187) Επιπλέον, όπως καταδείχθηκε με τις παρατηρήσεις πολλών τρίτων μερών, η SATA ασκεί ουσιώδη δραστηριότητα όσον αφορά την ενίσχυση της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής των Αζορών, μεταξύ άλλων, μέσω της διασφάλισης της μόνιμης σύνδεσης μεταξύ των διασκορπισμένων εννέα νησιών του αρχιπελάγους καθώς και μέσω της αύξησης της προσβασιμότητας ανθρώπων και περιουσιακών στοιχείων από τις Αζόρες στην ηπειρωτική Πορτογαλία και την Ένωση, καθώς και τις ΗΠΑ και τον Καναδά, όπου διαμένει σημαντικό μέρος της διασποράς των Αζορών (αιτιολογικές σκέψεις 93 έως 101). Υπ' αυτή την έννοια, η κατάρρευση της SATA θα είχε αρνητικές συνέπειες επίσης για την κοινότητα της πορτογαλικής διασποράς, η οποία θα μπορούσε να φθάσει στη συγκεκριμένη εξόχως απόκεντρη Περιφέρεια της Ένωσης μόνον έμμεσα και ύστερα από ένα μακρύ ταξίδι, λόγω έλλειψης εναλλακτικών αερομεταφορέων.

(188) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, τόσο ως εργοδότης όσο και ως κεντρικό στοιχείο στην οικονομική αλυσίδα για πολλές άλλες επιχειρήσεις στις Αζόρες, καθώς και ως μέσο διασφάλισης της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής στη συγκεκριμένη Περιφέρεια, ο δικαιούχος μπορεί να θεωρηθεί επιχείρηση με σημαντικό συστημικό ρόλο στην Περιφέρεια, δυνάμει του σημείου 44 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹³⁶⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 60, στις οποίες γίνεται παραπομπή στην αξιολόγηση που διατυπώθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 75 και 76 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

Κίνδυνος διακοπής της παροχής ΥΓΟΣ

- (189) Όπως εξηγήθηκε στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, η έξοδος της SATA από την αγορά θα ενείχε τον κίνδυνο διακοπής της ΥΓΟΣ που παρέχεται στην Περιφέρεια Αζορών και την Πορτογαλία, στον οποίο αναφέρεται το σημείο 44 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Συναφώς, η Επιτροπή αναγνώρισε επίσης στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας ότι οι πτήσεις ΥΓΟΣ που εκτελούν η SATA Air Azores και η Azores Airlines είναι ΥΓΟΣ οι οποίες παρέχονται στην Περιφέρεια και την Πορτογαλία ⁽¹³⁷⁾. Πρόκειται για σημαντική και κυρίαρχη συνιστώσα των δραστηριοτήτων της SATA. Επομένως, διαπιστώνεται ότι η δυναμική κατάρρευση της SATA θα είχε ως αποτέλεσμα τη διακοπή της συνέχειας στην παροχή της ΥΓΟΣ στην Περιφέρεια και την Πορτογαλία.
- (190) Όσον αφορά τον ισχυρισμό της Ryanair σχετικά με το ενδεχόμενο αντικατάστασης της SATA, ακόμη και εντός σύντομου χρονικού διαστήματος, τα προκαταρκτικά πορίσματα της Επιτροπής στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας όσον αφορά τη σημασία της SATA για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας της εξόχως απόκεντρης Περιφέρειας Αζορών με την Ένωση υποστηρίχθηκαν ένθερμα από 17 εκ των 19 τρίτων μερών που υπέβαλαν παρατηρήσεις. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η διαδικασία διαγωνισμού που προκηρύχθηκε το 2021 για τα δρομολόγια μεταξύ των νησιών παρείχε στη Ryanair τη δυνατότητα να αντικαταστήσει τη SATA στα συγκεκριμένα δρομολόγια ΥΠΔΥ, εάν ενδιαφερόταν να επεκτείνει τις δραστηριότητές της στον συγκεκριμένο τομέα, ενώ η διαδικασία διαγωνισμού που θα προκηρυχθεί για τη σύνδεση των Αζορών με την ηπειρωτική Πορτογαλία και τη Μαδέρα θα παράσχει περαιτέρω ευκαιρίες σε όλους τους ανταγωνιστές της SATA να την αντικαταστήσουν στα δρομολόγια ΥΠΔΥ προς/από τις Αζόρες. Τέλος, οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Πορτογαλία να εκποιήσει την Azores Airlines (αιτιολογικές σκέψεις 62 και 63) παρέχουν στη Ryanair, καθώς και σε άλλους ανταγωνιστές, την ευκαιρία να αναλάβουν το σύνολο των εμπορικών δρομολογίων της SATA και, επομένως, να αντικαταστήσουν, πλήρως ή μερικώς, τη SATA και στη συγκεκριμένη δραστηριότητα.
- (191) Επιπλέον, ορισμένοι αερολιμένες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την περιφερειακή συνδεσιμότητα απομονωμένων, απομακρυσμένων ή περιφερειακών περιοχών, ειδικότερα, σε εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ένωσης, και, επομένως, η διαχείριση ενός τέτοιου αερολιμένα μπορεί να θεωρηθεί ΥΓΟΣ εάν μέρος της περιοχής που εξυπηρετείται δυνητικά από τον αερολιμένα θα απομονωνόταν, χωρίς την αερολιμένα, από την υπόλοιπη Ένωση σε βαθμό που θα έδιγε την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή της. Ως εκ τούτου, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών που προσκόμισε η Πορτογαλία, η Επιτροπή επιβεβαιώνει το συμπέρασμα της απόφασης κίνησης της διαδικασίας ⁽¹³⁸⁾ ότι οι αερολιμένες που εκμεταλλεύεται η SGA παρέχουν ΥΓΟΣ στην Περιφέρεια, χωρίς την οποία η συνδεσιμότητα και η εδαφική συνέχεια της Πορτογαλίας και της Ένωσης θα περιορίζονταν.
- (192) Επομένως, από τις πληροφορίες που η Επιτροπή συγκέντρωσε κατά τη διάρκεια της έρευνας προκύπτει ότι, βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα, στο πλαίσιο της αβέβαιης κατάστασης και προοπτικής που δημιούργησε η επιδημία COVID-19, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι επίσης απαραίτητη για την αποτροπή σοβαρού και επικείμενου κινδύνου διακοπής της συνέχειας των ΥΠΔΥ που εκτελεί και των ΥΓΟΣ που παρέχει η SATA, όπως αναφέρεται στο σημείο 44 στοιχείο δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (193) Ως εκ τούτου, βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας της παροχής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σύνδεσης της ΑΠΑ υπό την έννοια ότι καθιστά δυνατή τη συνέχιση της παροχής σημαντικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων ΥΠΔΥ/ΥΓΟΣ, οι οποίες θα κινδύνευαν να μην αντικατασταθούν, στο σύνολό τους ή γενικά σε παρόμοιο βαθμό και χωρίς κοινωνικά προβλήματα, από ανταγωνιστές σε βραχυπρόθεσμο έως μεσοπρόθεσμο ορίζοντα, με δυνητικές αρνητικές συνέπειες στην ευρύτερη οικονομία της Περιφέρειας, λαμβανομένων υπόψη των συνεχιζόμενων συνεπειών της κρίσης που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 [σημείο 44 στοιχεία β), γ) και δ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση].

5.4.2.2. Σχέδιο αναδιάρθρωσης και αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας

- (194) Επιπλέον, βάσει του σημείου 46 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης πρέπει να προϋποθέτει την εφαρμογή σχεδίου αναδιάρθρωσης που θα αποκαταστήσει τη βιωσιμότητα του δικαιούχου. Η αντιμετώπιση των αιτιών που προκάλεσαν τα προβλήματα του δικαιούχου, μέσω της διευκόλυνσης της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς του, είναι αναγκαία προϋπόθεση προκειμένου η ενίσχυση αναδιάρθρωσης να εξυπηρετήσει την ανάπτυξη της/των οικονομικής/-ών δραστηριότητας/-ων και περιοχών στις οποίες δραστηριοποιείται ο δικαιούχος. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης υποστηρίζει ευρύ σχέδιο αναδιάρθρωσης το οποίο καλύπτει το σύνολο του εύρους των δραστηριοτήτων της SATA.

⁽¹³⁷⁾ Απόφαση επέκτασης της διαδικασίας, αιτιολογικές σκέψεις 57 και 59, στις οποίες γίνεται παραπομπή στην αξιολόγηση που διατυπώθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 71 έως 74 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽¹³⁸⁾ Απόφαση κίνησης της διαδικασίας, αιτιολογική σκέψη 73.

- (195) Ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα πρέπει να χορηγείται μόνο για τη στήριξη ρεαλιστικού, συγκροτημένου και μακρόπνου σχεδίου αναδιάρθρωσης, του οποίου τα μέτρα πρέπει να σχεδιάζονται με σκοπό την αποκατάσταση της μακροχρόνιας βιωσιμότητας εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, αποκλείοντας κάθε περαιτέρω ενίσχυση πέραν αυτής που υποστηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της SATA. Το σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να προσδιορίζει τα αίτια των προβλημάτων του δικαιούχου, καθώς και τις αδυναμίες του και να περιγράφει συνοπτικά πώς τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης πρόκειται να επανορθώσουν τα βασικά προβλήματα του δικαιούχου ⁽¹³⁹⁾.
- (196) Τα αποτελέσματα της αναδιάρθρωσης πρέπει να αποδεικνύονται σε διάφορα σενάρια, ειδικότερα μέσω του προσδιορισμού παραμέτρων επιδόσεων και των βασικών προβλέψιμων παραγόντων κινδύνου. Η αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα δέουσα απόδοση επί του επενδυμένου κεφαλαίου μετά την κάλυψη του κόστους, χωρίς εξάρτηση από αισιόδοξες παραδοχές σχετικά με παράγοντες όπως οι διακυμάνσεις των τιμών ή η ζήτηση. Μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα επιτυγχάνεται όταν η επιχείρηση είναι σε θέση να παρέχει δέουσα προβλεπόμενη απόδοση επί του κεφαλαίου, εφόσον έχει καλύψει όλες τις δαπάνες της, συμπεριλαμβανομένων της απόσβεσης και των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων, και είναι σε θέση να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές της δυνάμεις ⁽¹⁴⁰⁾.

Αξιολόγηση των παραδοχών στις οποίες βασίζονται οι χρηματοοικονομικές προβλέψεις

- (197) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προβλέψεις του δικαιούχου σχετικά με την ανάκαμψη της εναέριας κυκλοφορίας βασίζονται σε αξιόπιστες πηγές του κλάδου (αιτιολογική σκέψη 43) και ότι οι τελευταίες εξελίξεις στηρίζουν την ανάκαμψη των επιδόσεων των αεροπορικών εταιρειών της SATA στα επίπεδα του 2019. Η Επιτροπή διασταύρωσε τις παραδοχές στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης. Συναφώς, σύμφωνα με τις τελευταίες προβλέψεις της IATA του Μαρτίου του 2022 ⁽¹⁴¹⁾ για τους συνολικούς αριθμούς ταξιδιωτών, ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών θα επανέλθει στα επίπεδα του 2019 μεταξύ 2023 και 2024, αναμένονται δε βελτιώσεις στις σημαντικές αγορές του Βόρειου Ατλαντικού και εντός της Ευρώπης (οι προβλέψεις είναι πιο αισιόδοξες από τις αντίστοιχες της IATA τον Νοέμβριο του 2021). Βάσει των στοιχείων που προσκόμισε η Πορτογαλία, [...] ⁽¹⁴²⁾. Τούτο υποστηρίζεται από το ισχυρό κλείσιμο του 2021 με αύξηση των εσόδων κατά [...] % και αύξηση των EBITDA κατά [...] % (στοιχεία που δεν έχουν ελεγχθεί ακόμη) σε σχέση με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, ενώ το 2022 ξεκίνησε με καλούς οιωνούς, καθώς οι κρατήσεις πελατών κατά το πρώτο εξάμηνο προβλέπεται ότι θα είναι αυξημένες κατά [...] % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, βάσει των προβλέψεων της IATA, μπορεί να αναμένεται ακόμη ταχύτερη ανάκαμψη για τις εσωτερικές πτήσεις (οι οποίες αναμένεται να φθάσουν στα επίπεδα του 2019 το 2023) και τις τουριστικές πτήσεις και, επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ευλογοφανείς τις προβλέψεις της SATA για την αύξηση των εσόδων. Οι προβλέψεις του δικαιούχου όσον αφορά τα έσοδα απεικονίζουν με εύλογο τρόπο τη βελτιωμένη χρήση της ικανότητας του στόλου και τη βελτιστοποίηση των πτήσεων σύμφωνα με τους μέσους όρους του κλάδου, καθώς και το περιθώριο βελτίωσης στις συνδέσεις των Αζορών σε σύγκριση με άλλα νησιά της Ένωσης (αιτιολογικές σκέψεις 65 και 66). Όσον αφορά τις προβλέψεις κόστους, η αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου εξαρτάται από την ανανέωση του στόλου που θα μειώσει τις λειτουργικές δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων του κόστους καυσίμων, τη μείωση του κόστους εργασίας καθώς και την επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων προμηθειών, όπως περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 44 έως 46. Τα εν λόγω μέτρα λαμβάνουν επίσης υπόψη κατάλληλη αμοιβή για τις ΥΠΔΥ (για τις οποίες δεν υπολογίζεται πλέον αντιστάθμιση βάσει των λειτουργικών δαπανών όπως πριν από την αναδιάρθρωση) ή, εναλλακτικά, απόσυρση από τις ΥΠΔΥ που εκτελούνται επί του παρόντος στο πλαίσιο της σύνδεσης των Αζορών με την ηπειρωτική Πορτογαλία και/ή τη Μαδέρα.
- (198) Όσον αφορά τις προβλέψεις για το κόστος εργασίας, η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο δικαιούχος έχει ήδη υπογράψει συμφωνίες με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις του (αιτιολογικές σκέψεις 47 έως 50). Οι εν λόγω συμφωνίες προβλέπουν [...]. Επιπλέον, ο δικαιούχος έχει ήδη επιτύχει μείωση [...] υπαλλήλων [...] (αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημείο 3). Συνολικά, δεδομένου ότι ο δικαιούχος έχει ήδη επιτύχει διαπραγματεύσεις σχετικά με τις περισσότερες παραδοχές στις οποίες στηρίζονται οι προβλέψεις για το κόστος εργασίας, η Επιτροπή θεωρεί τις εν λόγω προβλέψεις αξιόπιστες ⁽¹⁴³⁾.
- (199) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ακόλουθα στοιχεία συμβάλλουν επίσης στην αξιοπιστία των χρηματοοικονομικών προβλέψεων: i) ο δικαιούχος έχει ήδη προσδιορίσει και ξεκινήσει την εφαρμογή πολλαπλών μέτρων με στόχο τη μείωση στοιχείων κόστους εκτός του κόστους εργασίας και του κόστους των καυσίμων (αιτιολογικές σκέψεις 45 και 46)· ii) το σχέδιο αναδιάρθρωσης επικεντρώνεται στη δραστηριότητα των αεροπορικών μεταφορών και προβλέπει την πώληση πλειοψηφικής συμμετοχής στην Azores Airlines (αιτιολογική σκέψη 51), η οποία συνέβαλε στα προβλήματα που αντιμετώπισε ο δικαιούχος (τμήμα 2.2), καθώς και της επιχειρηματικής δραστηριότητας των υπηρεσιών εδάφους (αιτιολογική σκέψη 54)· και iii) η εναλλακτική επιλογή ευαισθησίας, η οποία περιλαμβάνεται στο δυσμενές σενάριο και αφορά την ενδεχόμενη εναλλακτική χρήση αεροσκαφών στην περίπτωση που η Azores Airlines δεν θα εκτελεί ΥΠΔΥ στο μέλλον (αιτιολογικές σκέψεις 58 έως 60), είναι επίσης αξιόπιστη, καθώς υποστηρίζεται από αιτήματα για τιμές ναυλωμένων πτήσεων και προσηκούσες εναλλακτικές χρήσεις των αεροσκαφών και των πόρων που χρησιμοποιούνται επί του παρόντος κατά την εκτέλεση των δρομολογίων ΥΠΔΥ.

⁽¹³⁹⁾ Σημεία 45, 47 και 48 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁴⁰⁾ Σημεία 50 έως 52 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁴¹⁾ Βλ. δελτίο Τύπου της IATA της 1ης Μαρτίου 2022 στη διεύθυνση <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>.

⁽¹⁴²⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 18ης Φεβρουαρίου 2022, σ. 1.

⁽¹⁴³⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας του Απριλίου του 2021, Σύνοψη δυνητικών εξοικονομήσεων στο σχέδιο αναδιάρθρωσης της SATA.

- (200) Προκειμένου να αξιολογήσει τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις του δικαιούχου, η Επιτροπή σύγκρινε το αναμενόμενο περιθώριο EBIT (ήτοι EBIT προς έσοδα) του δικαιούχου το 2025 με εκείνο δείγματος αεροπορικών εταιρειών για τις οποίες παρασχεθήκαν προβλέψεις χρηματοιστηριακών αναλυτών για το ίδιο έτος κατά την επίσημη έρευνα ⁽¹⁴⁴⁾. Το μέσο περιθώριο EBIT σε ευρύτερο δείγμα είναι 8-12 %, ενώ το μέσο περιθώριο EBIT του δικαιούχου αναμένεται να είναι [...] %-[...] % για την επιχειρηματική δραστηριότητα αεροπορικών μεταφορών της SATA και [...] % στην περίπτωση της δραστηριότητας διαχείρισης αερολιμένα της SGA, συμπεριλαμβανομένων των αναμενόμενων ταμειακών εισροών των αντιστάθμισεων. Λαμβανομένου επίσης υπόψη του γεγονότος ότι η δραστηριότητα του δικαιούχου περιλαμβάνει κυρίως την εκτέλεση ΥΠΑΥ και την παροχή ΥΓΟΣ, ενώ οι στόχοι κόστους και εσόδων του δικαιούχου είναι επαρκώς παραπλήσιοι εκείνων άλλων αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θεωρεί αξιόπιστες τις παραδοχές στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης.

Αξιολόγηση της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του δικαιούχου

- (201) Η Επιτροπή δεν διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου ούτε στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας. Παρ' όλα αυτά, η Επιτροπή θα αξιολογήσει υπό το πρίσμα των επικαιροποιημένων στοιχείων που προσκόμισε η Πορτογαλία αν, στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης το 2025, ο δικαιούχος αναμένει να έχει επαρκή συντελεστή απόδοσης από τη λειτουργία του και να μπορεί να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις.

Βιωσιμότητα των ελεγχόμενων εταιρειών της SATA μετά την αναδιάρθρωση

- (202) Μετά τη σχεδιαζόμενη εκποίηση της νέας μονάδας υπηρεσιών εδάφους και της ελέγχουσας συμμετοχής (51 %) στην Azores Airlines έως το 2026, οι επιχειρήσεις που θα παραμείνουν υπό τον έλεγχο της SATA θα είναι μόνον η SATA Air Azores και η SGA, οι οποίες αμφότερες εκτελούν ΥΠΑΥ και παρέχουν ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αξιολόγηση της αποκατάστασης της βιωσιμότητας θα πρέπει να λάβει υπόψη τη συγκεκριμένη πτυχή και θα πρέπει, επομένως, να περιοριστεί στις προβλέψεις που αφορούν τις δύο προαναφερθείσες εταιρείες.
- (203) Η SATA Air Azores θα δραστηριοποιείται βάσει της σύμβασης ΥΠΑΥ που θα της αναθέσει η Περιφέρεια Αζορών για διάρκεια πέντε ετών, θα λάβει δε για τις υπηρεσίες της τη συμβατική αντιστάθμιση ΥΠΑΥ. Στο ίδιο πνεύμα, η SGA θα συνεχίσει να παρέχει ΥΓΟΣ στους πέντε μικρούς αερολιμένες τους οποίους εκμεταλλεύεται. Με άλλα λόγια, οι επιχειρήσεις που θα παραμείνουν υπό τον έλεγχο της SATA θα περιορίζονται στην εκτέλεση ΥΠΑΥ ως αποκλειστικός πάροχος υπηρεσιών σε δρομολόγια μεταξύ των νησιών και στη διαχείριση της σχετικής με την ΥΓΟΣ δραστηριότητας σε τοπικούς αερολιμένες. Ενδεικτικά, είναι σκόπιμο να γίνει παραπομπή στην καθοδήγηση που παρέχεται στο πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: πλαίσιο για τις ΥΓΟΣ) ⁽¹⁴⁵⁾ για την αξιολόγηση του αν η SATA Air Azores και η SGA θα είναι σε θέση να παράσχουν κατάλληλη απόδοση κεφαλαίων μετά την κάλυψη του συνόλου του κόστους τους. Σύμφωνα με το σημείο 36 του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ, εύλογο σε κάθε περίπτωση θεωρείται ποσοστό απόδοσης κεφαλαίων που δεν υπερβαίνει το σχετικό διατραπεζικό επιτόκιο που αντιστοιχεί στη διάρκεια της ανάθεσης συν 100 μονάδες βάσης.
- (204) Σύμφωνα με τις σχετικές πράξεις ανάθεσης, η διάρκεια των ΥΠΑΥ που ανατέθηκαν στη SATA Air Azores είναι πέντε έτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 19) και η διάρκεια των ΥΓΟΣ προς τους πέντε αερολιμένες μπορεί να ανανεωθεί κάθε πέντε έτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 22), το δε νόμισμα των συμβάσεων είναι το ευρώ. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σχετικό διατραπεζικό επιτόκιο για σκοπούς σύγκρισης είναι το EURIBOR (διατραπεζικό επιτόκιο δανεισμού σε ευρώ) 6 μηνών με ληκτότητα πέντε ετών, το οποίο ανέρχεται σε 0,527 % ⁽¹⁴⁶⁾. Επομένως, η τιμή αναφοράς για σκοπούς σύγκρισης θα ήταν 1,527 %. Από το 2023 και έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, τα EBIT ύψους [...] εκατ. EUR της μειωμένου μεγέθους εταιρείας (πίνακας 1.Α) θα παρέχουν [...], που θεωρείται ελάχιστο κατώτατο όριο για πάροχο ΥΓΟΣ/ΥΠΑΥ. Επιπλέον, το συνδυασμένο περιθώριο EBIT για τη SATA Air Azores και τη SGA στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης θα είναι [...] % και θα είναι επίσης σύμφωνο με το περιθώριο αναφοράς του κλάδου (8-12 %) το 2018/2019 ⁽¹⁴⁷⁾. Στη βάση αυτή, η αναμενόμενη απόδοση στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης φαίνεται κατάλληλη.

⁽¹⁴⁴⁾ Το δείγμα περιλαμβάνει τις εξής εταιρείες: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, Easyjet, Wizz Air και Brussels Airlines (βλ. αιτιολογική σκέψη 55).

⁽¹⁴⁵⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011), ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15.

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

⁽¹⁴⁷⁾ Περιθώριο αναφοράς που χρησιμοποίησε η SATA για τη σύγκριση της Azores Airlines με το περιθώριο αναφοράς του κλάδου (βλ. Παράρτημα 1, Επιχειρηματικό σχέδιο της SATA 2021-2025, διαφάνεια 69).

Βιωσιμότητα του συνολικού ομίλου SATA μετά την εκποίηση

- (205) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης τις συνολικές αποδόσεις του ομίλου SATA στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, ήτοι λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εναπομένουσα συμμετοχή (49 %) στο μετοχικό κεφάλαιο της Azores Airlines. Όσον αφορά την αξιολόγηση της συνολικής ικανότητας του δικαιούχου να παραγάγει επαρκή απόδοση από τη δραστηριότητά του το 2025, συνήθης προσέγγιση είναι η σύγκριση της ΑΑΚ το 2025 με το ΜΣΚΚ. Εάν η πρώτη είναι μεγαλύτερη από το δεύτερο, η δραστηριότητα της εταιρείας είναι σε θέση να παραγάγει επαρκή κέρδη για την κάλυψη του κόστους του κεφαλαίου, και τούτο αποτελεί ένδειξη της βιωσιμότητας της εταιρείας.
- (206) Η ΑΑΚ του δικαιούχου, της οποίας ο υπολογισμός στηρίζεται στις χρηματοοικονομικές προβλέψεις που η Επιτροπή αξιολόγησε ως αξιόπιστες στις αιτιολογικές σκέψεις 197 έως 200, αναμένεται να είναι [...] % το 2025 (πίνακας 1.Α). Η ΑΑΚ [...] % που αναμένεται για τη SATA είναι υψηλότερη από το ΜΣΚΚ [...] % (αιτιολογική σκέψη 55). Οι συνιστώσες του ΜΣΚΚ δικαιολογούνται κατάλληλα, βάσει δεδομένων της αγοράς και χρηματοοικονομικών πληροφοριών σχετικά με τις αντίστοιχες επιχειρήσεις του δικαιούχου οι οποίες αντλήθηκαν από στοιχεία των Orbis και Bloomberg⁽¹⁴⁸⁾. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η βιωσιμότητα του δικαιούχου θα αποκατασταθεί το 2025, [...].
- (207) Επιπλέον, η αναμενόμενη ΑΑΚ του δικαιούχου το 2025, συμπεριλαμβανομένης της επιχειρηματικής δραστηριότητας των αερολιμένων, είναι [...] της διάρκειας τιμής της ΑΑΚ του 2019 (11,8 %) των αεροπορικών εταιρειών που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 56. Πρόκειται για πρόσθετη ένδειξη της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του δικαιούχου, δεδομένου ότι οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες ήταν σε θέση, το 2019, να σταθούν ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές τους δυνάμεις.
- (208) Όσον αφορά την ικανότητα του δικαιούχου να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, ο όμιλος SATA θα έχει πολύ μικρό μέγεθος και περιορισμένο πεδίο δραστηριοτήτων, οι οποίες θα συνίστανται στην εκτέλεση ΥΠΔΥ και στην παροχή γνήσιων ΥΓΟΣ με συμβάσεις που θα ανατίθενται από την Περιφέρεια Αζορών, στοιχείο που περιορίζει τους εμπορικούς κινδύνους. Τέτοιες ΥΠΔΥ συνεπάγονται σταθερότητα της λειτουργίας, το δε σχέδιο αναδιάρθρωσης δεν προβλέπει διαφοροποίηση με νέες δραστηριότητες υψηλότερου κινδύνου και, επομένως, η πιστοληπτική ικανότητα της SATA θα επιτρέπει κανονικά την πρόσβαση σε αγορές ιδιωτικής χρηματοδότησης χωρίς οποιαδήποτε ενίσχυση από την Περιφέρεια Αζορών μετά την αναδιάρθρωση.
- (209) Επιπλέον του βασικού σεναρίου, η Πορτογαλία υπέβαλε επίσης ένα δυσμενές σενάριο το οποίο καλύπτει τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης έως τη λήξη του το 2025 (αιτιολογική σκέψη 60). Λαμβανομένων υπόψη των θετικών εξελίξεων των βασικών δεικτών, οι οποίες καταγράφηκαν κατά τα τρία πρώτα τρίμηνα του 2021 (αιτιολογική σκέψη 52), το δυσμενές σενάριο είναι συντηρητικό. Στο σενάριο με έσοδα μειωμένα κατά 15 % και καμία ΥΠΔΥ, ο δικαιούχος θα είχε θετικά EBIT από [...] (πίνακας 3). Η ικανότητα του δικαιούχου να έχει πρόσβαση στις κεφαλαιαγορές και να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις το 2025 θα ήταν σχεδόν ισοδύναμη με εκείνη του βασικού σεναρίου, καθώς η καθαρή θέση θα βελτιωνόταν συνεχώς και θα καθίστατο θετική το 2026 ([...] εκατ. EUR), ενώ η Azores Airlines δεν θα επιβαρυνόταν, σε καμία περίπτωση, με μη αντισταθμιζόμενες δαπάνες ΥΠΔΥ. Μολονότι το δυσμενές σενάριο υποδηλώνει αρνητικό αντίκτυπο στην κερδοφορία και στην πιστοληπτική ικανότητα του δικαιούχου, δεν θέτει σε κίνδυνο την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της SATA έως το 2025.
- (210) Για τους λόγους που περιγράφηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα παρέχει στον δικαιούχο τη δυνατότητα να σταθεί ανταγωνιστικά στην αγορά με τις δικές του δυνάμεις χωρίς περαιτέρω ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης μετά τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης στο τέλος του 2025.

Συμπέρασμα όσον αφορά την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων και περιοχών

- (211) Συμπερασματικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι το σχέδιο αναδιάρθρωσης του δικαιούχου είναι ρεαλιστικό, συγκροτημένο και αξιόπιστο. Επομένως, είναι κατάλληλο για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του δικαιούχου χωρίς να απαιτηθεί περαιτέρω κρατική ενίσχυση εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο σημείο 44 στοιχεία β), γ) και δ) και στο σημείο 46 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και, επομένως, συμβάλει στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σύνδεσης της Περιφέρειας των Αζορών, σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

⁽¹⁴⁸⁾ Το ΜΣΚΚ υπολογίζεται ως ο σταθμισμένος μέσος όρος του κόστους ιδίων κεφαλαίων του δικαιούχου (16 %) και του κόστους του χρέους μετά τους φόρους (9,1 %), με συντελεστές στάθμισης ίσους με τον δείκτη-στόχο του χρέους προς το χρέος και τα ίδια κεφάλαια του δικαιούχου (473,8 %), σύμφωνα με τη συνήθη μεθοδολογία. Επιτόκιο μηδενικού κινδύνου το οποίο συνίσταται σε μέση απόδοση έως τη λήξη Ομολόγων Αζορών 2030 (Bloomberg), ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς βάσει συναίνεσης στον κλάδο «Equity Market Risk Premium – Research Summary — 2020 — KPMG», παραδοχή IMAP ασφαλιστρού μικρής κεφαλαιοποίησης και ασφαλιστρού εξόχως απόκεντρης περιοχής. Διαφορά εταιρικού χρέους TAP 4 3/8 2023, στόχος λόγω χρέους/ίδια κεφάλαια από Bloomberg (επιλεγμένες συγκρίσιμες εταιρείες).

5.4.3. Οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων υπεριοχούν των αρνητικών συνεπειών όσον αφορά τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις αρνητικές επιπτώσεις στις συναλλαγές

- (212) Για να εκτιμηθεί αν η ενίσχυση επηρεάζει αδικαιολόγητα τους όρους ανταγωνισμού και συναλλαγών, είναι απαραίτητο να εξεταστούν η αναγκαιότητα, ο χαρακτήρας κινήτρου, η καταλληλότητα και η αναλογικότητα της ενίσχυσης, και να διασφαλιστεί διαφάνεια. Είναι επίσης αναγκαίο να εξεταστούν οι συνέπειες της ενίσχυσης στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές και να σταθμιστούν οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης στην ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων και περιοχών τις οποίες προορίζεται να στηρίξει η ενίσχυση, όπως περιγράφεται στο τμήμα 5.4.2, έναντι των αρνητικών επιπτώσεων της στην εσωτερική αγορά.

5.4.3.1. Αναγκαιότητα και χαρακτήρας κινήτρου

- (213) Βάσει του σημείου 53 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα κράτη μέλη που προτιθενται να χορηγήσουν ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει να υποβάλουν συγκριτική παρουσίαση με αξιόπιστη εναλλακτική εκδοχή που δεν θα συνεπάγεται κρατική ενίσχυση, αποδεικνύοντας ότι η ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών που επιδιώκεται με την ενίσχυση, που αναφέρεται στο τμήμα 3.1.1 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί ή θα επιτυγχάνονταν σε μικρότερο βαθμό. Επιπλέον, τα κράτη μέλη πρέπει να αποδείξουν ότι χωρίς την παροχή της ενίσχυσης, η δικαιούχος επιχείρηση θα είχε αναδιάρθρωθεί, πωληθεί ή εκκαθαριστεί κατά τρόπο που δεν θα επιτύγχανε την ανάπτυξη των σχετικών οικονομικών δραστηριοτήτων ή περιοχών (σημείο 59 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση).
- (214) Στόχος της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης είναι να αποφευχθεί η οικονομική εξαφάνιση της SATA και, επομένως, να αποτραπεί κατάσταση ανεπάρκειας της αγοράς και κοινωνικών προβλημάτων που θα εμποδίσει την ανάπτυξη των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σύνδεσης της Περιφέρειας των Αζορών με την ηπειρωτική χώρα. Ο εν λόγω στόχος επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το οποίο χρηματοδοτείται εν μέρει από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης. Από το σχέδιο αναδιάρθρωσης προκύπτει ότι, βραχυπρόθεσμα, χωρίς στήριξη ρευστότητας, η SATA δεν θα ήταν σε θέση να συνεχίσει να παρέχει βασικές υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών, να εκπληρώνει χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις ή να έχει πρόσβαση σε κεφαλαιαγορές (αιτιολογικές σκέψεις 64 και 176). Μακροπρόθεσμα, λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών αρνητικών ιδίων κεφαλαίων (- 319,5 εκατ. EUR το 2021) που θα διατηρούνταν για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, [...]. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι αναγκαία για την επιτυχημένη ολοκλήρωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, του οποίου η εφαρμογή επιδιώκει την προώθηση της ανάπτυξης των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών σύνδεσης της Περιφέρειας των Αζορών.
- (215) Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης της αναγκαιότητας κρατικής παρέμβασης, η Επιτροπή καταλήγει επίσης στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση έχει χαρακτήρα κινήτρου, καθώς, χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, είναι σχεδόν βέβαιο ότι η SATA θα οδηγούνταν σε κατάρρευση και θα στερούσε την τοπική κοινότητα από ένα βασικό μέσο οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα να πληρούνται οι απαιτήσεις που περιγράφονται στο σημείο 38 στοιχείο δ) και στο στοιχείο 59 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

5.4.3.2. Καταλληλότητα

- (216) Βάσει του σημείου 38 στοιχείο γ) και του σημείου 54 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν θα θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά εάν ο ίδιος στόχος επιτυγχάνεται με άλλα λιγότερο στρεβλωτικά μέτρα. Όπως προβλέπεται στο σημείο 58 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα μέσα ενίσχυσης που επιλέγονται πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στο πρόβλημα ρευστότητας ή φερεγγυότητας του δικαιούχου το οποίο επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν.
- (217) Η SATA αντιμετωπίζει προβλήματα φερεγγυότητας και ρευστότητας, τα οποία η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πρέπει να αντιμετωπίσει κατάλληλα. Ο συνδυασμός νέου κεφαλαίου και εγγυημένου χρέους που παρέχεται ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης αντιμετωπίζει παράλληλα μια κατάσταση ακραίας επιδείνωσης των ιδίων κεφαλαίων της SATA, που βρίσκονται σε εξαιρετικά αρνητικά επίπεδα, ενώ παράλληλα συμβάλλει στην εξυπηρέτηση του υφιστάμενου χρέους και στην κάλυψη των ταμειακών αναγκών για τις τρέχουσες δραστηριότητες.
- (218) Συναφώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 453,25 εκατ. EUR υπέρ της SATA είναι κατάλληλη, όσον αφορά τη μορφή, για δύο βασικούς λόγους: i) δεδομένου ότι η SATA είναι προβληματική επιχείρηση με αρνητικά ίδια κεφάλαια το 2020 και το 2021 (αιτιολογική σκέψη 31), χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης που βελτιώνει τη φερεγγυότητά της, ο δικαιούχος δεν θα είναι σε θέση να παραγάγει επαρκή ίδια κεφάλαια για την αντιστάθμιση ζημιών του παρελθόντος και για την άντληση σημαντικού μακροχρόνιου δανεισμού από τις κεφαλαιαγορές και ii) οι προβλέψεις ρευστότητας δείχνουν ότι, χωρίς την ενίσχυση αναδιάρθρωσης, ο δικαιούχος θα έχει αρνητική ταμειακή κατάσταση έως το 2023, η οποία θα επιδεινωθεί χωρίς εισφορές μετοχικού κεφαλαίου, μετατροπές χρέους σε μετοχικό κεφάλαιο ή δημόσιες εγγυήσεις για το ποσό ρευστότητας το οποίο η SATA δεν είναι σε θέση να αποκτήσει υπό όρους της αγοράς. Για τους δύο ως άνω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μορφή της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης που χορηγείται κυρίως μέσω μέτρων μετοχικού κεφαλαίου είναι ο καταλληλότερος τρόπος για την αντιμετώπιση των προβλημάτων φερεγγυότητας και ρευστότητας της SATA.

- (219) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, καθώς αντιμετωπίζει κατάλληλα τα προβλήματα φερεγγυότητας και ρευστότητας της SATA, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι κατάλληλη.

5.4.3.3. Αναλογικότητα, ίδια συμμετοχή και καταμερισμός των επιβαρύνσεων

- (220) Στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβλέπεται ότι η ενίσχυση δεν πρέπει να υπερβαίνει το ελάχιστο απαιτούμενο ύψος για την επίτευξη του στόχου της ⁽¹⁴⁹⁾. Το ύψος και η ένταση της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο απαραίτητο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση με βάση τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους του δικαιούχου, των μετόχων του ή του εμπορικού ομίλου στον οποίο ανήκει ⁽¹⁵⁰⁾. Ειδικότερα, πρέπει να διασφαλίζονται επαρκές επίπεδο ίδιας συμμετοχής στο κόστος της αναδιάρθρωσης και, όταν η κρατική ενίσχυση χορηγείται με μορφή που ενισχύει την καθαρή θέση του δικαιούχου, καταμερισμός των επιβαρύνσεων. Κατά την αξιολόγηση των εν λόγω απαιτήσεων λαμβάνεται υπόψη τυχόν προηγουμένως χορηγηθείσα διάσωση ενίσχυσης.

Ίδια συμμετοχή

- (221) Η ίδια συμμετοχή του δικαιούχου στο σχέδιο αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι πραγματική και ακριβής και θα πρέπει κανονικά να είναι συγκρίσιμη με την ενίσχυση που χορηγείται από την άποψη των συνεπειών για τη φερεγγυότητα ή τη θέση ρευστότητας του δικαιούχου. Κατά το σημείο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι διάφορες πηγές ίδιας συμμετοχής είναι ακριβείς και απαλλαγμένες ενίσχυσης. Σύμφωνα με το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η Επιτροπή θεωρεί κατά κανόνα την ίδια συμμετοχή επαρκή εάν υπερβαίνει το 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης, εκτός εάν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις ή περιπτώσεις ιδιαίτερης δυσκολίας, οπότε η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί χαμηλότερη ίδια συμμετοχή εφόσον το ποσό της παραμένει σημαντικό. Επιπλέον, όταν επιβάλλεται από τις ειδικές περιστάσεις των ενισχυόμενων περιοχών, για παράδειγμα όταν ένας δικαιούχος αντιμετωπίζει ιδιαίτερες δυσκολίες να αντλήσει νέα χρηματοδότηση από την αγορά λόγω της εγκατάστασής του σε ενισχυόμενη περιοχή, η Επιτροπή δύναται να αποδεχθεί συμμετοχή μικρότερη από 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης για τους σκοπούς του σημείου 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση ⁽¹⁵¹⁾.
- (222) Η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει αν οι διάφορες πηγές χρηματοδότησης του σχεδίου, που περιγράφηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 49 και 50, είναι απαλλαγμένες ενίσχυσης και ουσιαστικές, ήτοι επαρκώς βέβαιες ώστε να υλοποιηθούν κατά την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, μη περιλαμβανομένων αναμενόμενων μελλοντικών κερδών. Συμμετοχές από το κράτος, όπως, στην παρούσα υπόθεση, αυτές της ΑΠΑ υπό την ιδιότητα του μόνου μετόχου της SATA, δεν είναι απαλλαγμένες ενίσχυσης και δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση.
- (223) Από τις πηγές ίδιας χρηματοδότησης που πρότεινε η Πορτογαλία (αιτιολογικές σκέψεις 49 και 50), τα μόνα ποσά που φαίνεται να είναι επαρκώς πραγματικά και ουσιαστικά είναι οι συμμετοχές ύψους περίπου [...] εκατ. EUR, οι οποίες αφορούν:
- α) μέτρα εξορθολογισμού της εργασίας ([...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημείο 3])·
 - β) εξοικονομήσεις μέσω αύξησης της λειτουργικής αποδοτικότητας [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο α)], ύψους [...] εκατ. EUR, και συμμετοχές άλλων τρίτων, ύψους [...] εκατ. EUR, επιπλέον της αναδιάρθρωσης του στόλου ύψους [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημεία 1) και 2)], συνολικού ποσού [...] εκατ. EUR·
 - γ) μειωμένες υποχρεώσεις που θα αποτελέσουν αντικείμενο διαπραγμάτευσης με πιστωτές ύψους [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 50 σημείο 3])·
 - δ) πώληση περιουσιακών στοιχείων ([...]) και άλλες εξοικονομήσεις συνολικού ύψους [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημείο 4])·
 - ε) συμμετοχές από ίδια έσοδα στην απόσβεση [...] ([...] εκατ. EUR) και στο κόστος αναδιάρθρωσης ([...] εκατ. EUR) [αιτιολογική σκέψη 50 σημεία 1) και 2])· και
 - στ) χρηματοδότηση, χωρίς κρατική εγγύηση, ύψους [...] εκατ. EUR από εμπορική τράπεζα ([...]) [αιτιολογική σκέψη 50 σημείο 4]).
- (224) Πρώτον, από τα μέτρα εξορθολογισμού της εργασίας ύψους [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημείο 3]), που πρότεινε η Πορτογαλία, μόνον η καταβολή εργατικών αποζημιώσεων αναδιάρθρωσης (δεύτερη περίπτωση), ύψους [...] εκατ. EUR, μπορεί να θεωρηθεί πραγματικό και ουσιαστικό μέτρο, καθώς η SATA έχει ήδη καταβάλει το ποσό και αφορά δαπάνες αναδιάρθρωσης οι οποίες πραγματοποιήθηκαν ως προαπαιτούμενο για τη μείωση του αριθμού των υπαλλήλων, όπως προβλέπεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Το εν λόγω κόστος είναι άμεσο, δεδομένου ότι η SATA έχει ήδη καταγγείλει συμβάσεις εργασίας και μειώσει το προσωπικό, στο πλαίσιο της αναδιάρθρωσης που πραγματοποιείται από το 2021, η δε πηγή χρηματοδότησής του μπορεί να θεωρηθεί απαλλαγμένη ενίσχυσης, καθώς η SATA το έχει καταβάλει

⁽¹⁴⁹⁾ Σημείο 38 στοιχείο ε) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁵⁰⁾ Σημείο 61 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁵¹⁾ Σημείο 98 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

από ταμειακά λειτουργικά διαθέσιμα και δεν χρηματοδοτείται με κρατική ενίσχυση ούτε από τα ίδια κεφάλαια ούτε από τα εγγυημένα από το κράτος δάνεια. Επομένως, η καταβολή αποζημιώσεων μπορεί να θεωρηθεί μέρος της ίδιας συμμετοχής του δικαιούχου στο κόστος αναδιάρθρωσης και μπορεί να θεωρηθεί πραγματική, κατά την έννοια του σημείου 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Αντίθετως, κατά την καθιερωμένη πρακτική της Επιτροπής, οι μειώσεις των μισθών του προσωπικού [...] το 2021 και το 2022 ([...] εκατ. EUR) και η επαναδιαπραγμάτευση συμβάσεων εργασίας με συνδικαλιστικές οργανώσεις για τη βελτίωση της παραγωγικότητας του πληρώματος ([...] εκατ. EUR) δεν μπορούν να γίνουν δεκτές ως ίδια συμμετοχή του δικαιούχου. Η μείωση του μισθολογικού κόστους περιλαμβάνει τη μείωση εγγενών, αμιγώς εσωτερικών δαπανών της επιχείρησης η οποία είναι αναγκαία για την αναδιάρθρωσή της ⁽¹⁵²⁾.

(225) Δεύτερον, συναφώς, η συμμετοχή τρίτων ή τα μέτρα οικονομικής αποδοτικότητας μπορεί να ισοδυναμούν με πραγματικές και ουσιαστικές πηγές ίδιας συμμετοχής, υπό τον όρο ότι πρόκειται για διαρκείς μειώσεις κόστους τις οποίες επωμίζονται ή καθιστούν δυνατές εξωτερικοί προμηθευτές ή πελάτες του δικαιούχου και ότι είναι αποτέλεσμα δεσμευτικών συμφωνιών και είναι πραγματικές και μη αναστρέψιμες ⁽¹⁵³⁾. Η Επιτροπή έχει ήδη θεωρήσει ότι οι μειώσεις συμβατικών υποχρεώσεων που προβλέπονται σε συμφωνίες που αποτέλεσαν αντικείμενο εκ νέου διαπραγμάτευσης με προμηθευτές και εκμισθωτές ισοδυναμούν με πραγματικές πηγές ίδιας συμμετοχής: σε σύγκριση με τους όρους των αρχικών συμφωνιών, απελευθερώνοντας πόρους οι οποίοι είναι διαθέσιμοι για τη χρηματοδότηση του κόστους αναδιάρθρωσης και οι οποίοι, διαφορετικά, θα έπρεπε να δαπανηθούν για την αποπληρωμή των σχετικών υποχρεώσεων ⁽¹⁵⁴⁾. Το ίδιο ισχύει σε σχέση με τους προμηθευτές και τους αγοραστές που αναλαμβάνουν ρητή δέσμευση ή τροποποιούν τους όρους των συμβάσεών τους απελευθερώνοντας πόρους για τον δικαιούχο ⁽¹⁵⁵⁾.

(226) Οι μειώσεις κόστους της SATA που απορρέουν από αύξηση της λειτουργικής αποδοτικότητας και από διαπραγματεύσεις με προμηθευτές [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο α) και στοιχείο β) σημείο 2)], συνολικού ύψους [...] εκατ. EUR, καθώς και τα μέτρα αναδιάρθρωσης του στόλου [περίπου [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημείο 1)], μπορούν να θεωρηθούν πραγματικές πηγές ίδιας συμμετοχής, καθώς οι εν λόγω εξοικονομήσεις είναι αποτέλεσμα δεσμευτικών συμφωνιών που έχουν ήδη καταρτιστεί και είναι, επομένως, επαρκώς βέβαιες ώστε να θεωρηθούν ουσιαστικές ⁽¹⁵⁶⁾. Συγκεκριμένα, τα εν λόγω μέτρα έχουν τον ίδιο οικονομικό αντίκτυπο με τη διαγραφή χρέους σε διαδικασία αφερεγγυότητας, με εξαίρεση το γεγονός ότι ο αντίκτυπος δεν έχει εφάπαξ χαρακτήρα αλλά εκτείνεται σε περισσότερα έτη. Επομένως, τα σχετικά ποσά [...] εκατ. EUR μπορούν να προστεθούν στη μείωση του χρέους που διαπραγματεύθηκε η SATA [...] [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 50 σημείο 3)], το δε συνολικό ποσό της συμμετοχής τρίτων μερών το οποίο μπορεί να θεωρηθεί πραγματικό και ουσιαστικό ανέρχεται σε περίπου [...] εκατ. EUR. Το συγκεκριμένο ποσό μπορεί επίσης να θεωρηθεί απαλλαγμένο ενίσχυσης, καθώς τα αντίστοιχα μέτρα επιτυγχάνουν καταμερισμό της οικονομικής επιβάρυνσης του κόστους αναδιάρθρωσης της SATA με προμηθευτές και εκμισθωτές οι οποίοι, διαφορετικά, θα δικαιούνταν την είσπραξη υψηλότερων υποχρεώσεων επί των θετικών αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης της SATA. Ομοίως, στην περίπτωση της διαγραφής χρέους, που αφορά τόσο δημόσιες όσο και ιδιωτικές επιχειρήσεις, δεν υπάρχουν στοιχεία που να υποδηλώνουν ότι η διαγραφή συνεπάγεται κρατική ενίσχυση.

(227) Τρίτον, τα έσοδα [...] περιουσιακών στοιχείων και δραστηριοτήτων σχετικών με τους διοργανωτές ταξιδιών της SATA στη Βόρεια Αμερική και άλλες εξοικονομήσεις ύψους [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 49 στοιχείο β) σημείο 4)] μπορούν να θεωρηθούν πραγματική και ουσιαστική συμμετοχή στο κόστος αναδιάρθρωσης του δικαιούχου. Τα έσοδα έχουν ήδη παραχθεί (εκτός των εσόδων από την εκκαθάριση της Azores Vacations America τα οποία έχουν ήδη προσδιοριστεί ποσοτικά και θα μεταβιβαστούν στη SATA μόλις ολοκληρωθεί η εκκαθάριση της συγκεκριμένης εταιρείας). Ομοίως, η αύξηση των εσόδων από τις δραστηριότητές της, σε σύγκριση με τις αρχικές προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης, παρείχε στη SATA τη δυνατότητα να καλύψει το κόστος απόσβεσης του υπάρχοντος χρέους {[...] εκατ. EUR, αιτιολογική σκέψη 50 σημείο 1)} και άλλα έξοδα αναδιάρθρωσης {[...] εκατ. EUR, αιτιολογική σκέψη 50 σημείο 2)}. Οι ανωτέρω ίδιες συμμετοχές μπορούν επίσης να θεωρηθούν πραγματικές και ουσιαστικές, δεδομένου ότι ο δικαιούχος έχει ήδη καταβάλει τα σχετικά ποσά.

⁽¹⁵²⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 9ης Νοεμβρίου 2011 στην υπόθεση SA.31250 (N/2011) — Αναδιάρθρωση του ομίλου BDZ — Βουλγαρία (EE C 10 της 12.1.2012, σ. 9), αιτιολογική σκέψη 79: «[...] Οι μειώσεις των μισθών καθώς και οι μελλοντικές εξοικονομήσεις κόστους κοινωνικής ασφάλισης φαίνεται ότι αποτελούν μάλλον αναγκαία μέτρα αναδιάρθρωσης παρά ίδια συμμετοχή [...]».

⁽¹⁵³⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 30ής Απριλίου 2021 στην υπόθεση SA.58101 (2020/C) και SA.62043 (2021/N) — Πορτογαλία — Ενίσχυση διάσωσης και ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ του ομίλου SATA (EE C 223 της 11.6.2021, σ. 37), αιτιολογική σκέψη 72: απόφαση της Επιτροπής της 26ης Ιουλίου 2021 στην υπόθεση SA.63203 (2021/N) — Γερμανία — Ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της Condor (μη δημοσιευθείσα), αιτιολογική σκέψη 132 στοιχείο γ): απόφαση της Επιτροπής της 12ης Μαΐου 2016 στην υπόθεση SA.40419 (2015/NN) — Ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της Polzela (EE C 258 της 15.7.2016, σ. 3), αιτιολογική σκέψη 119.

⁽¹⁵⁴⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 8ης Ιουνίου 2015, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.37792 (2014/C) (πρώην 2013/N) την οποία η Σλοβενία προτίθεται να χορηγήσει στη Cimosa Group (EE L 59 της 4.3.2016, σ. 168), αιτιολογική σκέψη 80.

⁽¹⁵⁵⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 20ής Αυγούστου 2018 στην υπόθεση SA.51408 (2018/N) — Ενίσχυση υπέρ της Terramass B.V. (EE C 406 της 19.11.2018, σ. 10) αιτιολογικές σκέψεις 22 και 71.

⁽¹⁵⁶⁾ Βλ. υπόμνημα της Πορτογαλίας της 2ας Δεκεμβρίου 2021.

- (228) Τέλος, η νέα χρηματοδότηση εκ μέρους ιδιωτικού χρηματοπιστωτικού ιδρύματος ([...] ύψους [...] εκατ. EUR [αιτιολογική σκέψη 50 σημείο 4]), η οποία δεν είναι εγγυημένη από την Περιφέρεια, μπορεί να θεωρηθεί πραγματική και ουσιαστική δεδομένου ότι έχει ήδη αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης με το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα και μπορεί να υλοποιηθεί το 2022. Επιπλέον, δεδομένου ότι η SATA έχει την ευκαιρία να επιλέξει μεταξύ [...] εναλλακτικών κατάλληλων δανειστών, η δυνατότητα χρηματοδότησης από ιδιώτες επενδυτές υποδηλώνει επίσης την ικανότητά της να αποκαταστήσει την πλήρη πρόσβασή της στις κεφαλαιαγορές και αποτελεί ένδειξη της εμπιστοσύνης της αγοράς στην αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της.
- (229) Αντίθετα προς όσα υποστηρίζουν οι πορτογαλικές αρχές, τα έσοδα από την πώληση της πλειοψηφικής συμμετοχής (51 %) της Azores Airlines και της συνολικής επιχειρηματικής δραστηριότητας των υπηρεσιών εδάφους (αιτιολογική σκέψη 51), μολονότι έχουν ήδη προγραμματιστεί για να πραγματοποιηθούν έως τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δεν μπορούν να θεωρηθούν πραγματικά και ουσιαστικά. Ειδικότερα, τα αντίστοιχα ποσά (περίπου [...] εκατ. EUR) αποτελούν αναμενόμενους χρηματοοικονομικούς πόρους που σχετίζονται με την πώληση περιουσιακών στοιχείων η οποία δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη και, μολονότι οι πορτογαλικές αρχές δεσμεύθηκαν οριστικά για την εκποίηση, η διαδικασία ιδιωτικοποίησης δεν έχει ξεκινήσει ακόμη και δεν υπάρχουν προσδιορισμένοι ή έστω δυνητικοί αγοραστές για την εξαγορά.
- (230) Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι η συνολική ίδια συμμετοχή η οποία μπορεί να θεωρηθεί πραγματική και ουσιαστική ανέρχεται κατά μέγιστο σε [...] εκατ. EUR και αντιπροσωπεύει κατά προσέγγιση το 30 % του επιλέξιμου κόστους αναδιάρθρωσης της SATA, το οποίο, αντίθετα προς τους υπολογισμούς της Πορτογαλίας (αιτιολογική σκέψη 47), ανέρχεται σε [...] εκατ. EUR, καθώς περιλαμβάνει και χρηματοδοτείται από την ενίσχυση αναδιάρθρωσης ύψους 453,25 εκατ. EUR, επιπλέον του προαναφερθέντος μέγιστου ποσού ίδιας συμμετοχής. Το εναπομένον κόστος, π.χ. κεφάλαιο κίνησης, θα πρέπει να καλυφθεί από συνήθη λειτουργικά έσοδα της SATA ή βελτιωμένους όρους πληρωμών, οι οποίοι δεν έχουν προσδιοριστεί ακόμη. Η εκτιμώμενη αναλογία 30 % ίδιας συμμετοχής και 70 % ενίσχυσης αναδιάρθρωσης είναι προδήλως συντηρητική και, ελλείψει οποιασδήποτε δέσμευσης από έναν ή περισσότερους προσδιορισμένους αγοραστές, δεν λαμβάνει υπόψη, ως επαρκώς ουσιαστική συνεισφορά, τυχόν έσοδα από τις μελλοντικές εκποιήσεις τις οποίες η Πορτογαλία δεσμεύεται να πραγματοποιήσει πριν από τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Η συγκεκριμένη προσέγγιση δεν λαμβάνει υπόψη τη μελλοντική αξία των μετοχών της Azores Airlines και της επιχειρηματικής δραστηριότητας υπηρεσιών εδάφους. Τα θετικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης τα οποία αναμένονται στη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης για τις δύο προαναφερθείσες επιχειρηματικές δραστηριότητες καθιστούν πιθανή την ανάκτηση από την ΑΠΑ και τη μείωση του ποσού της ενίσχυσης κατά μερικές δεκάδες εκατομμύρια ευρώ. Εν πάση περιπτώσει, η συνολική ίδια συμμετοχή του δικαιούχου στο κόστος αναδιάρθρωσης, μολονότι χαμηλότερη του ελάχιστου κανονικά απαιτούμενου 50 %, μπορεί να γίνει δεκτή, σύμφωνα με τα σημεία 64 και 98 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (231) Ειδικότερα, υπό τις τρέχουσες περιστάσεις μετά την έξαρση της πανδημίας COVID-19, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ανάλογα με τη συγκεκριμένη περίπτωση, ενδέχεται να δικαιολογηθεί η παραμονή της ίδιας συμμετοχής σε επίπεδο κάτω του 50 % του κόστους αναδιάρθρωσης, εφόσον παραμένει σημαντική, όπως απαιτείται από το σημείο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ως ένδειξη του επιπέδου το οποίο η Επιτροπή θα θεωρούσε ενδεδειγμένο, στο πλαίσιο της πρακτικής που εφαρμόζει κατά την εξέταση υποθέσεων, η Επιτροπή έχει θεωρήσει ότι ίδια συμμετοχή ανερχόμενη σε 24-35 % του κόστους αναδιάρθρωσης μπορεί να είναι σημαντική και, επομένως, ότι ενίσχυση αναδιάρθρωσης που ανέρχεται σε 65-76 % του κόστους αναδιάρθρωσης μπορεί να έχει αναλογικό χαρακτήρα ⁽¹⁵⁷⁾.
- (232) Στην περίπτωση της SATA, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Πορτογαλία απέδειξε τη συνδρομή εξαιρετικών περιστάσεων οι οποίες σχετίζονται, ειδικότερα, με το γεγονός ότι η πανδημία COVID-19 και τα μέτρα που λήφθηκαν για τον περιορισμό της δημιουργήσαν εξαιρετικές περιστάσεις για τη μικρή αυτή περιφερειακή αεροπορική εταιρεία, στο πλαίσιο σοβαρής διαταραχής της οικονομίας κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, με άμεσο αντίκτυπο στους κλάδους των αεροπορικών μεταφορών και του τουρισμού και στην ικανότητά της να αντλήσει χρηματοδότηση από την αγορά (αιτιολογικές σκέψεις 34 έως 37), μολονότι η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρά τις προαναφερθείσες δυσμενείς περιστάσεις, η SATA κατάφερε να αντλήσει κάποιο ποσό νέας χρηματοδότησης από την αγορά, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 228. Ειδικότερα, λαμβανομένων υπόψη των χαμηλότερων επιπέδων δραστηριότητας που συνδέονται με την έντονη μείωση της ζήτησης ταξιδιών προς τις Αζόρες από τον Μάρτιο του 2020 και έπειτα, η πανδημία COVID-19

⁽¹⁵⁷⁾ Στην απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2022, SA.59974 (2021/C) — Ρουμανία — Αναδιάρθρωση της CE Oltenia (μη δημοσιευθείσα), αιτιολογικές σκέψεις 214 έως 219, η Επιτροπή δέχθηκε επίπεδο ίδιας συμμετοχής ανερχόμενο σε 32 % του κόστους αναδιάρθρωσης. Ομοίως, στην απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2021, SA.60165 — Πορτογαλία — Ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της TAP SGPS (μη δημοσιευθείσα), αιτιολογική σκέψη 263, η Επιτροπή δέχθηκε ίδια συμμετοχή ανερχόμενη σε 35 % του κόστους αναδιάρθρωσης. Βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση του 1999, οι οποίες απαιτούσαν να είναι η ίδια συμμετοχή σημαντική, χωρίς να προσδιορίζεται συγκεκριμένο ελάχιστο όριο εφαρμογής, το οποίο καθορίστηκε σε 50 % στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση του 2004, στην απόφαση της 24ης Απριλίου 2007 [σχετικά με το μέτρο ενίσχυσης] που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 και ex N 55/05)] [EE L 225 της 27.8.2009, σ. 1], αιτιολογικές σκέψεις 348 έως 350, η Επιτροπή είχε επίσης δεχθεί ίδια συμμετοχή ύψους 24 %.

επηρέασε ιδιαίτερα τη SATA, πέραν των άμεσων ζημιών λόγω των ταξιδιωτικών απαγορεύσεων και των περιορισμών που επέβαλαν οι δημόσιες αρχές στην Ένωση, καθώς εκτελεί κυρίως δρομολόγια ΥΠΑΥ και παρέχει ΥΓΟΣ στις Αζόρες και, επομένως, είχε πολύ περιορισμένη δυνατότητα διαφοροποίησης των υπηρεσιών της σε άλλες δραστηριότητες ή προορισμούς. Όσον αφορά την ίδια συμμετοχή, η ύπαρξη νέας χρηματοδότησης χορηγηθείσας υπό όρους της αγοράς, η οποία αντιπροσωπεύει σχεδόν το ένα τρίτο των πηγών χρηματοδότησης που πρότεινε η Πορτογαλία, συνάδει επίσης με το σημείο 14α του προσωρινού πλαισίου, στο οποίο η Επιτροπή, λαμβανομένης υπόψη της πρωτοφανούς κατάστασης που δημιούργησε η πανδημία COVID-19, διευκρινίζει ότι, σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, μπορεί να δικαιολογηθεί η παραμονή της ίδιας συμμετοχής, κατά την έννοια των σημείων 62 έως 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, σε επίπεδο κάτω του 50 %.

- (233) Επιπλέον, η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία i) στα μοναδικά καθήκοντα και στη μοναδική θέση του δικαιούχου σε εξόχως απόκεντρη περιοχή της Ένωσης, η οποία είναι επίσης ενισχυόμενη περιοχή (σημείο 98 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση), καθώς και ii) στον κείμενο ρόλο που διαδραματίζει η SATA για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας —μέσω ΥΠΑΥ και ΥΓΟΣ— μεταξύ των νησιών των Αζορών καθώς και μεταξύ των εν λόγω νησιών και της ηπειρωτικής Πορτογαλίας και της Μαδέρας. Όσον αφορά το πρώτο ζήτημα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πληροφορίες που προσκόμισε η Πορτογαλία αποδεικνύουν τις δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η SATA όσον αφορά την άντληση νέας χρηματοδότησης από την αγορά λόγω της θέσης σε ενισχυόμενη περιοχή εξόχως απόκεντρη περιφέρειας της Ένωσης και ότι οι εν λόγω δυσχέρειες υπερβαίνουν τις δυσχέρειες πρόσβασης σε χρηματοδότηση που αντιμετωπίζει η SATA απλώς και μόνο λόγω της οικονομικής κατάστασής της (αιτιολογική σκέψη 67). Σε σχέση με το δεύτερο ζήτημα, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο δικαιούχος λειτουργεί ως πάροχος ΥΠΑΥ/ΥΓΟΣ ο οποίος καλύπτει τις διακριτές και ειδικές κοινωνικοοικονομικές ανάγκες ενισχυόμενης περιοχής σε εξόχως απόκεντρη περιφέρεια, όπως αναφέρεται στο άρθρο 349 της ΣΛΕΕ. Η μεγάλη πλειονότητα των τρίτων μερών υποστήριξαν τη συγκεκριμένη άποψη με τις παρεμβάσεις τους σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας και την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας και τόνισαν τον μοναδικό ρόλο που διαδραματίζει η SATA, η οποία είναι ο μόνος αερομεταφορέας που συνδέει τα επιμέρους νησιά των Αζορών, παρέχει δε επίσης υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίου προς τις Αζόρες και εκτελεί πτήσεις από τη εν λόγω εξόχως απόκεντρη περιοχή της Ένωσης στη Βόρεια Αμερική (αιτιολογικές σκέψεις 93 έως 101). Τέλος, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το περιορισμένο μέγεθος και την περιορισμένη επιχειρηματική δραστηριότητα της SATA, η οποία διαθέτει επί του παρόντος μόνον 13 αεροσκάφη (από 15 παλαιότερα) και θα διαθέτει, μετά την πώληση της ελέγχουσας συμμετοχής στην Azores Airlines στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, μόνον έξι αεροσκάφη. Επομένως, η Επιτροπή εφαρμόζει στην παρούσα υπόθεση την εξαίρεση που προβλέπεται στο σημείο 98 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και δέχεται την ίδια συμμετοχή που εκτιμήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 223 έως 230 η οποία παραμένει, εν πάση περιπτώσει, σημαντική.

Καταμερισμός των επιβαρύνσεων

- (234) Βάσει των σημείων 65 έως 67 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, κρατική στήριξη η οποία χορηγείται με μορφή που ενισχύει την καθαρή κεφαλαιακή θέση του δικαιούχου μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την προστασία των μετόχων και των πιστωτών μειωμένης εξασφάλισης από τις συνέπειες της επιλογής τους να επενδύσουν στον δικαιούχο και τούτο μπορεί να δημιουργήσει ηθικό κίνδυνο και να υπονομεύσει την πειθαρχία της αγοράς. Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης δεν ενθαρρύνει τη δημιουργία ηθικού κινδύνου ή την ανάληψη υπέρμετρου κινδύνου προς όφελος μετόχων ή πιστωτών. Πράγματι, η ΑΠΑ που είναι πλέον ο πάροχος της ενίσχυσης εποπτεύει και λαμβάνει ως μόνος μέτοχος όλες τις στρατηγικές και εμπορικές αποφάσεις της SATA, ενώ η λειτουργία της εταιρείας δεν έχει χρηματοδοτηθεί με δάνεια μειωμένης εξασφάλισης ή με υβριδική χρηματοδότηση (απορρόφηση ζημιών) που ενδέχεται να διαγραφεί εν μέρει, σύμφωνα με τις απαιτήσεις καταμερισμού των επιβαρύνσεων που καθορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (235) Δεδομένου ότι η SATA ανήκει εξ ολοκλήρου στην ΑΠΑ, υπό τις παρούσες συνθήκες, η ενίσχυση της καθαρής θέσης του δικαιούχου και τυχόν δυνητικά οφέλη τα οποία αναμένονται από την επιτυχία της αναδιάρθρωσης με τη στήριξη της ενίσχυσης που παρέχει η ΑΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εσόδων από πωλήσεις από τις προβλεπόμενες εκποιήσεις περιουσιακών στοιχείων, θα ωφελήσουν στο σύνολό τους τον χορηγό της ενίσχυσης υπό την ιδιότητά του ως μόνου μετόχου. Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο καταμερισμός των επιβαρύνσεων μεταξύ υφιστάμενων μετόχων είναι αλυσιστελής στην παρούσα υπόθεση. Εδώ και καιρό, η SATA και η ΑΠΑ διεξάγουν διαπραγματεύσεις με τράπεζες και άλλα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όσον αφορά τα ανεξόφλητα ποσά του χρέους της SATA. Πιστωτές αυξημένης εξασφάλισης έχουν ήδη συμφωνήσει σε μειώσεις περιθωρίων και μεγαλύτερες ληκτότητες, καθώς και μειώσεις τόκων και προμηθειών (αιτιολογική σκέψη 50), που θα μειώσουν τις μελλοντικές ταμειακές εκροές της SATA, εταιρείας που ανήκει εξ ολοκλήρου στο κράτος, της οποίας τα οικονομικά προβλήματα μπορούν να καταλογιστούν μόνον στην ΑΠΑ, τον μόνο μέτοχό της. Επιπλέον, όπως εξήγησε η Πορτογαλία (αιτιολογικές σκέψεις 111 και 112), η ΑΠΑ είναι δανειστής στις παγκόσμιες χρηματαγορές καθώς και ο εγγυητής του χρηματοοικονομικού χρέους της SATA και, επομένως, οι διαγραφές χρέους μπορεί να θίξουν την εμπιστοσύνη της αγοράς έναντι της ΑΠΑ, με δυνητικές δευτερογενείς επιπτώσεις σε άλλες εταιρείες του περιφερειακού δημόσιου τομέα.
- (236) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης πληροί τις προϋποθέσεις των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση όσον αφορά την αναλογικότητα, την ίδια συμμετοχή και τον καταμερισμό των επιβαρύνσεων.

5.4.3.4. Αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης

- (237) Για να εξασφαλιστεί ότι οι αρνητικές συνέπειες της ενίσχυσης είναι περιορισμένες προκειμένου να αποφευχθούν αδικαιολόγητες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές και να διασφαλιστεί ότι η συνολική στάθμιση είναι θετική ⁽¹⁵⁸⁾, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται σε προβληματικές επιχειρήσεις σύμφωνα με την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης. Λαμβανομένης υπόψη της εν λόγω αρχής, η περίοδος χορήγησης της ενίσχυσης πρέπει να περιορίζεται σε δέκα έτη.
- (238) Η Επιτροπή επιτρέπει τη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης για τη στήριξη μίας μόνο πράξης αναδιάρθρωσης και υπό την προϋπόθεση, κατά περίπτωση, ότι έχουν παρέλθει περισσότερα από δέκα έτη από την προηγούμενη χορήγηση ενίσχυσης αναδιάρθρωσης ή από τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης ή από τη διακοπή της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης ⁽¹⁵⁹⁾. Εάν χορηγήθηκε τέτοια ενίσχυση, η Επιτροπή επιτρέπει εξαιρέσεις από τον ανωτέρω κανόνα, μεταξύ άλλων, όταν η ενίσχυση αναδιάρθρωσης ακολουθεί την ενίσχυση διάσωσης ως μέρος ενιαίας επιχείρησης αναδιάρθρωσης ή σε εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις για τις οποίες δεν ευθύνεται η δικαιούχος επιχείρηση ⁽¹⁶⁰⁾.
- (239) Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της SATA στηρίζει ενιαία επιχείρηση αναδιάρθρωσης, η οποία έχει ήδη ξεκινήσει από το τέλος του 2020 και θα διαρκέσει έως το τέλος του 2025. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της εν λόγω επιχείρησης αναδιάρθρωσης, η Πορτογαλία κοινοποίησε την ενίσχυση διάσωσης και η Επιτροπή ενέκρινε τη χορήγηση στήριξης ρευστότητας στη SATA βάσει του σημείου 103 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Η Επιτροπή ενέκρινε τη χορήγηση της συγκεκριμένης στήριξης τόσο κατά την κίνηση επίσημης έρευνας σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης όσο και κατά την επέκτασή της εν λόγω έρευνας στην ενίσχυση αναδιάρθρωσης, με σκοπό τη διατήρηση των απαραίτητων δραστηριοτήτων της SATA που σχετίζονται με την εκτέλεση ΥΠΔΥ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην Περιφέρεια Αζορών και με τη διαχείριση και τη λειτουργία ΥΓΟΣ στους αερολιμένες της εν λόγω Περιφέρειας. Επομένως, η χορήγηση της εν λόγω στήριξης δεν είχε ως αποτέλεσμα να εμποδίζει τη χορήγηση στη SATA της συγκεκριμένης ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.
- (240) Όσον αφορά άλλες κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στο παρελθόν στη SATA οι οποίες έχουν δυνητικά σημασία για την εφαρμογή της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι έχει εγκρίνει ενίσχυση αντιστάθμισης ύψους 12 εκατ. EUR προς τη SATA βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ υπό τις έκτακτες περιστάσεις της πανδημίας COVID-19 ⁽¹⁶¹⁾. Ωστόσο, η εν λόγω ενίσχυση δεν ισοδυναμεί με παλαιότερη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης: η ενίσχυση αντιστάθμιζε τη ζημία που προκλήθηκε άμεσα από την πανδημία COVID-19 από τις 19 Μαρτίου 2020 έως τις 30 Ιουνίου 2020 και καλύπτει έξοδα τα οποία η SATA δεν θα είχε πραγματοποιήσει χωρίς τους ταξιδιωτικούς περιορισμούς που επιβλήθηκαν για λόγους δημόσιας υγείας λόγω της έκτακτης αυτής περιστασης. Ειδικότερα, άλλα έξοδα τα οποία η SATA πραγματοποίησε από τις 19 Μαρτίου 2020 έως τις 30 Ιουνίου 2020 ως αποτέλεσμα κυβερνητικών περιορισμών, οι οποίοι δεν ισοδυναμούν με ταξιδιωτικές απαγορεύσεις και/ή περιορισμούς στις αεροπορικές μετακινήσεις, καθώς και της μειωμένης ζήτησης λόγω των σοβαρών οικονομικών διαταραχών της πορτογαλικής οικονομίας την περίοδο 2020-2021 αποκλείστηκαν από την αντιστάθμιση.
- (241) Όσον αφορά τις αντιστάθμισεις για ΥΠΔΥ και ΥΓΟΣ, από το 1996 η SATA Air Azores παρέχει υπηρεσίες στα 14 δρομολόγια μεταξύ των νησιών που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 19, στο πλαίσιο ΥΠΔΥ η οποία επιβλήθηκε, αρχικά, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 και, μεταγενέστερα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Οι ΥΠΔΥ περιλήφθηκαν σε συμβάσεις οι οποίες πρόβλεπαν αντιστάθμιση για την παρεχόμενη υπηρεσία βάσει μεθόδου εκ των προτέρων υπολογισμού της αντιστάθμισης, ετήσια αποζημίωση και μηχανισμό αναπροσαρμογής της αντιστάθμισης, ο οποίος διασφάλιζε την απουσία υπεραντιστάθμισης. Ομοίως, η ΥΓΟΣ που παρέχει η SGA καθορίζεται σε σύμβαση παραχώρησης, η οποία περιλαμβάνει αντιστάθμιση που καθορίζεται εκ των προτέρων για την περίοδο της σχετικής ανάθεσης. Σκοπός και αποτέλεσμα της χορήγησης της εν λόγω αντιστάθμισης στη SATA ήταν η κάλυψη του κόστους εκτέλεσης των σχετικών ΥΠΔΥ και παροχής των σχετικών ΥΓΟΣ και όχι η διάσωση ή η αναδιάρθρωση της SATA.
- (242) Τέλος, όσον αφορά τις αυξήσεις κεφαλαίου που η SATA πραγματοποίησε στο παρελθόν, τις οποίες κάλυψε το 2017-2020 η Περιφέρεια, κατά την Πορτογαλία, ισοδυναμούν με αντιστάθμιση για τα έξοδα εκτέλεσης ΥΠΔΥ και παροχής ΥΓΟΣ με τα οποία επιβαρύνθηκε η SATA και χορηγήθηκαν, ειδικότερα, για τη μερική κάλυψη του ελλείμματος εκμετάλλευσης της Azores Airlines στο διάστημα από το 2009 έως το 2019 λόγω της εκτέλεσης ΥΠΔΥ ή της παροχής ΥΓΟΣ στα δρομολόγια προς την ηπειρωτική χώρα και τη Μαδέρα (αιτιολογικές σκέψεις 106 και 107), καθώς και στα δρομολόγια από τις Αζόρες στη Βόρεια Αμερική (αιτιολογική σκέψη 108). Η Ryanair θεωρεί ότι, λόγω των αυξήσεων κεφαλαίου, η Επιτροπή δεν θα πρέπει να εγκρίνει οποιαδήποτε ενίσχυση διάσωσης υπέρ της SATA, καθώς δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι η κρίση της πανδημίας COVID-19 συνιστά εξαίρεση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης.

⁽¹⁵⁸⁾ Σημείο 38 στοιχείο στ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁵⁹⁾ Σημεία 70 και 71 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁶⁰⁾ Σημείο 72 στοιχεία α) και γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

⁽¹⁶¹⁾ Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.61771 (2021/N) COVID-19 — SATA — Αντιστάθμιση ζημιών λόγω έκτακτων συμβάντων (EE C 285 της 16.7.2021, σ. 7).

- (243) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σε σχέση με δρομολόγια εντός της Ένωσης, οποιαδήποτε αντιστάθμιση η οποία αξιόνεται για το παρελθόν δεν θα συνάδει με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008. Στην πραγματικότητα, τα δρομολόγια αποτελούσαν αντικείμενο ανοικτής ΥΠΑΥ. Όπως υπενθύμισε η Πορτογαλία (αιτιολογική σκέψη 107), η Azores Airlines εκδήλωσε κατ' επανάληψη ενδιαφέρον να εκτελεί τα εν λόγω δρομολόγια σύμφωνα με τους όρους της ΥΠΑΥ και χωρίς αντιστάθμιση. Επομένως, οποιαδήποτε αντιστάθμιση χορηγήθηκε στην Azores Airlines για την παροχή υπηρεσιών στα συγκεκριμένα δρομολόγια βάσει της ανοικτής ΥΠΑΥ θα συνιστά παράβαση του άρθρου 17 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 και θα πρέπει να χαρακτηριστεί παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση. Τούτο ανεξάρτητα από το γεγονός ότι, κατά την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας, η Azores Airlines υπέστη ζημιές οι οποίες θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί ή μειωθεί εάν είχε εκτελέσει μόνον τα εμπορικά ελκυστικά δρομολόγια και τις σχετικές πτήσεις και παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες.
- (244) Ομοίως, κάθε ενδεχόμενη αντιστάθμιση ζημιών που πραγματοποιήθηκαν κατά την εκτέλεση ΥΠΑΥ ή την παροχή ΥΓΟΣ σε δρομολόγια από τις Αζόρες στη Βόρεια Αμερική θα πρέπει επίσης να χαρακτηριστεί παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση. Στην πραγματικότητα, η Azores Airlines εκτελεί τα εν λόγω δρομολόγια εκτός της ΕΕ σε εμπορική βάση, χωρίς πράξη ανάθεσης. Επομένως, η Πορτογαλία δεν μπορεί να υποστηρίξει βασιμώς ότι η αντιστάθμιση για τα εν λόγω δρομολόγια είναι συμβατή με την απόφαση 2012/21/ΕΕ για τις ΥΓΟΣ, δεδομένου ότι το άρθρο της 4 απαιτεί να ανατίθεται η διαχείριση της ΥΓΟΣ στη σχετική επιχείρηση με μία ή περισσότερες πράξεις. Στο ίδιο πνεύμα, ελλείψει πράξης ανάθεσης, οποιαδήποτε τέτοια αντιστάθμιση δεν μπορεί να θεωρείται συμβατή βάσει του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ ⁽¹⁶²⁾.
- (245) Κατά συνέπεια, οι αυξήσεις κεφαλαίου οι οποίες χορηγήθηκαν ως αντιστάθμιση για τα έξοδα ΥΠΑΥ ή ΥΓΟΣ συνιστούν παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση βάσει των κανόνων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, την απόφαση 2012/21/ΕΕ για τις ΥΓΟΣ ή το πλαίσιο για τις ΥΓΟΣ.
- (246) Μετά την κίνηση της επίσημης έρευνας, οι πορτογαλικές αρχές ζήτησαν από τη SATA να επιστρέψει τις αυξήσεις κεφαλαίου της SATA Air Azores τις οποίες κάλυψε στο παρελθόν, από το 2017, η Περιφερειακή Κυβέρνηση, συνολικού ύψους 72,6 εκατ. EUR, και οι οποίες είχαν χορηγηθεί και είχαν εκταμιευθεί σχεδόν στο σύνολό τους στην εταιρεία πριν από την κίνηση της διαδικασίας (αιτιολογική σκέψη 71) ⁽¹⁶³⁾. Την 1η Ιουνίου 2021, η Πορτογαλία υπέβαλε στην Επιτροπή στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν την εκ νέου μεταβίβαση στην Περιφέρεια, σε τρεις δόσεις, του συνολικού ποσού του κεφαλαίου που είχε χορηγηθεί στη SATA (αιτιολογικές σκέψεις 9 και 116).
- (247) Μετά την λόγω επιστροφή, η SATA προέβη σε μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της και καταχώρισε την εν λόγω μείωση στο πορτογαλικό εμπορικό μητρώο. Η Πορτογαλία προσκόμισε επίσης στοιχεία που αποδεικνύουν την καταβολή τόκων ανάκτησης ύψους 815 233,24 EUR, οι οποίοι μεταβιβάστηκαν στην Περιφέρεια στις 30 Νοεμβρίου 2021. Το ποσό αντιστοιχεί στους τόκους ανάκτησης που προβλέπονται στο άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004, όπως υπολογίστηκαν για κάθε αύξηση κεφαλαίου του παρελθόντος από την ημερομηνία κατά την οποία η SATA έλαβε τη σχετική αύξηση κεφαλαίου έως την ημερομηνία επιστροφής της.
- (248) Κατά πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, όσον αφορά την παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση, η ανάκτηση των εν λόγω ενισχύσεων αποσκοπεί στην εξάλειψη της στρέβλωσης του ανταγωνισμού που προκλήθηκε από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα το οποίο διέθετε ο αποδέκτης της ενίσχυσης σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στην οικεία αγορά, ώστε να επιτευχθεί έτσι η επαναφορά στην προ της καταβολής της εν λόγω ενίσχυσης κατάσταση ⁽¹⁶⁴⁾. Με την επιστροφή της ενίσχυσης, ο αποδέκτης της χάνει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ⁽¹⁶⁵⁾, με τη δε υποχρέωση καταβολής τόκων επί της ενίσχυσης χάνει το πλεονέκτημα που προκύπτει από τη θέση στη διάθεσή του, δωρεάν, του ποσού της ενίσχυσης, από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε στη διάθεσή του έως την ημερομηνία επιστροφής της ⁽¹⁶⁶⁾. Επομένως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η επιστροφή με τόκους, όπως υπολογίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004, και η μείωση του μετοχικού κεφαλαίου εξάλειψαν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που διέθετε η SATA λόγω των αυξήσεων.

⁽¹⁶²⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011), σημεία 15 έως 17.

⁽¹⁶³⁾ Αιτιολογική σκέψη 13 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας.

⁽¹⁶⁴⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Ισπανίας («Magefesa II»), C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, σκέψη 105· απόφαση του Δικαστηρίου της 17ης Νοεμβρίου 2011, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, σκέψη 61.

⁽¹⁶⁵⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Απριλίου 1995, Επιτροπή κατά Ιταλίας («Alfa Romeo»), C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, σκέψη 27.

⁽¹⁶⁶⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 8ης Ιουνίου 1995, Siemens κατά Επιτροπής, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, σκέψεις 97 έως 101.

- (249) Ανεξάρτητα από την επιστροφή του ποσού των αυξήσεων κεφαλαίου και την εξάλειψη οποιουδήποτε ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος παρείχε στη SATA, η Επιτροπή θα αξιολογήσει επίσης αν, λαμβανομένων υπόψη των αυξήσεων κεφαλαίου, η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης προς τη SATA θα παραβιάζει την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που προβλέπεται στα σημεία 70 και 71 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.
- (250) Τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίστηκαν κατά τη διαδικασία παρέχουν στην Επιτροπή τη δυνατότητα να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου υπέρ της SATA αποφασίστηκαν από το 2017 από τον μόνο μέτοχο της με σκοπό την παροχή αντιστάθμισης στη SATA για τις ΥΠΔΥ και τις ΥΓΟΣ, σε πλαίσιο στο οποίο το κόστος και τα ελλείμματα εκμετάλλευσης λόγω εκτέλεσης ΥΠΔΥ δεν αντισταθμίζονταν νόμιμα από το 2009 τουλάχιστον (αιτιολογικές σκέψεις 102 έως 108). Ωστόσο, η εν λόγω αντιστάθμιση δεν προβλέφθηκε εκ των προτέρων στις σχετικές ΣΠΔΥ ή πράξεις ανάθεσης και, επομένως, δεν επιτρέπεται εκ των υστέρων ούτε βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 ούτε βάσει της απόφασης 2012/21/ΕΕ για τις ΥΓΟΣ ή του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αντίθετα προς τη SATA Air Azores και τη SGA, που είχαν θετικά καθαρά κέρδη, η Azores Airlines κατέγραψε σχετικά σημαντικές ζημιές εκμετάλλευσης και αρνητικά καθαρά κέρδη (αιτιολογική σκέψη 32). Εν πάση περιπτώσει, όσον αφορά το εικαζόμενο ύψος των αντιστάθμισεων, η Πορτογαλία δεν απέδειξε ότι η SATA, λόγω της εκτέλεσης των σχετικών ΥΠΔΥ, επιβαρύνθηκε όντως με ποσό εξόδων και ζημιών που αντιστοιχούσε στο ποσό της ενδεχόμενης αντιστάθμισης με τη μορφή αυξήσεων κεφαλαίου. Επιπλέον, ακόμη και αν το ποσό των εκ των υστέρων αντιστάθμισεων για ελεγμένες δραστηριότητες ΥΠΔΥ/ΥΓΟΣ (65,5 εκατ. EUR) μπορούσε να θεωρηθεί τεκμηριωμένο, το περαιτέρω έλλειμμα που προβάλλει η SATA (33 εκατ. EUR) για τις ΥΠΔΥ που εκτέλεσε (αιτιολογική σκέψη 102) δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποδείχθηκε δεόντως, ελλείψει επαρκών αποδεικτικών στοιχείων που να δικαιολογούν το εν λόγω ποσό (ιδίως διότι δεν επιβεβαιώθηκε με δημόσιους λογιστικούς ελέγχους, αντίθετα προς το ποσό των 65,5 εκατ. EUR που αποδόθηκε αποκλειστικά και μόνο στις δραστηριότητες ΥΠΔΥ των αεροπορικών εταιρειών της SATA). Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το προαναφερθέν ποσό των 33 εκατ. EUR καλύπτει αδιακρίτως τα έξοδα αμφοτέρων των αεροπορικών εταιρειών, χωρίς να καθιστά δυνατή τη διαπίστωση του ποσού του ελλείμματος που έπρεπε να αποδοθεί σε καθεμία από τις εν λόγω αεροπορικές εταιρείες. Ως εκ τούτου, οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά ως αντιστάθμιση των ελλειμμάτων εκμετάλλευσης της SATA που απορρέουν από τις δραστηριότητες ΥΠΔΥ και ΥΓΟΣ που ασκούσε, καθώς τέτοια αντιστάθμιση δεν είχε προβλεφθεί εκ των προτέρων και, εν πάση περιπτώσει, η Πορτογαλία δεν απέδειξε το ποσό των εν λόγω ελλειμμάτων εκμετάλλευσης και δεν μπόρεσε να συμβιβάσει το συγκεκριμένο ποσό με τα ποσά των αυξήσεων κεφαλαίου του παρελθόντος. Για τους ανωτέρω λόγους, και ελλείψει εναλλακτικών λόγων συμβατότητας τους οποίους η Πορτογαλία θα είχε προβάλει και αποδείξει, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος συνιστούν ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.
- (251) Ωστόσο, ο σκοπός και το αποτέλεσμα των ανωτέρω αυξήσεων κεφαλαίου, όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 102, δεν ήταν η διάσωση ή η αναδιάρθρωση της SATA. Η Πορτογαλία εξηγεί ότι η παρέμβαση της ΑΠΑ, ανεξαρτήτως συμβατότητας με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, προοριζόταν να παράσχει αντιστάθμιση στη SATA για τις ΥΠΔΥ που εκτελούσε. Συγκεκριμένα, από τις πληροφορίες που υπέβαλε η Πορτογαλία ⁽¹⁶⁷⁾ προκύπτει ότι η αύξηση κεφαλαίου του 2017 (21,5 εκατ. EUR) είχε ως απώτερο στόχο να αντιμετωπίσει την έλλειψη κεφαλαίου της SATA ώστε να μπορέσει να συνεχίσει τις πτήσεις στα νησιά των Αζορών και τις συνδέσεις των εν λόγω νησιών. Ομοίως, από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αποδεικνύεται ότι η ΑΠΑ εξέδωσε τις μεταγενέστερες αποφάσεις αύξησης κεφαλαίου το 2018 (27 εκατ. EUR) και το 2020 (24 εκατ. EUR) προκειμένου να συμμορφωθεί με την υποχρέωση του (μόνου) μετόχου της να λάβει απόφαση σχετικά με τις απώλειες κεφαλαίου της εταιρείας ⁽¹⁶⁸⁾, καθώς και να παράσχει στη SATA τη δυνατότητα να συνεχίσει να «εκπληρώνει τον εταιρικό σκοπό πραγματοποίησης τακτικών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των νησιών ⁽¹⁶⁹⁾» και τις «αναγκαίες οικονομικές προϋποθέσεις για την επίτευξη των στόχων της» ⁽¹⁷⁰⁾. Μολονότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος συνιστούν συμβατή αντιστάθμιση των ΥΠΔΥ που εκτέλεσε και των ΥΓΟΣ που παρείχε η SATA, ο σκοπός και το αποτέλεσμα τους ήταν να αντιμετωπίσουν τα ελλείμματα εκμετάλλευσης της SATA που απέρρεαν από την εκτέλεση των εν λόγω ΥΠΔΥ και την παροχή των εν λόγω ΥΓΟΣ και, επομένως, δεν ήταν του ίδιου είδους με την παρούσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης που στηρίζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης ⁽¹⁷¹⁾.
- (252) Ακόμη και αν οι αυξήσεις κεφαλαίου ισοδυναμούσαν με ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, κάτι το οποίο δεν συμβαίνει, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι συντρέχει παρ' όλα αυτά παραβίαση της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης εάν θεωρούνταν ότι η νέα ενίσχυση αναδιάρθρωσης αναδεικνύει επαναλαμβανόμενα προβλήματα ή προβλήματα τα οποία δεν αντιμετωπίστηκαν επαρκώς στο παρελθόν, όπως αναφέρεται στο σημείο 70 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Ακόμη και σε τέτοια περίπτωση, η Επιτροπή δεν εφαρμόζει την αρχή με μηχανικό τρόπο, αλλά πρέπει να λάβει υπόψη τις περιστάσεις υπό τις οποίες η κοινοποιηθείσα ενίσχυση αναδιάρθρωσης χορηγήθηκε στη SATA κατά

⁽¹⁶⁷⁾ Υπόμνημα της Πορτογαλίας της 19ης Οκτωβρίου 2020, σημεία 167 και επ., και γνώμη του πορτογαλικού Ελεγκτικού Συνεδρίου σχετικά με τους λογαριασμούς της ΑΠΑ για το 2017 <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-cra-2017.pdf>.

⁽¹⁶⁸⁾ Βλ. υποσημείωση 109.

⁽¹⁶⁹⁾ Απόφαση αριθ. 85 του Συμβουλίου της Περιφερειακής Κυβέρνησης της 18ης Ιουλίου 2018.

⁽¹⁷⁰⁾ Απόφαση αριθ. 66/2020 του Συμβουλίου της Περιφερειακής Κυβέρνησης.

⁽¹⁷¹⁾ Σημείο 71 και υποσημείωση 38 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

παρέκλιση από την αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης [σημείο 72 στοιχείο γ) και υποσημείωση 40 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση]. Η Επιτροπή μπορεί να επιτρέψει περαιτέρω ενίσχυση αναδιάρθρωσης βάσει της εξαίρεσης που προβλέπεται στο σημείο 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, εάν οι εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις για τις οποίες δεν ευθύνεται η δικαιούχος επιχείρηση αποδεικνύονται, όπως υπενθυμίζεται στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας ⁽¹⁷²⁾.

- (253) Η έξαρση, η εξάπλωση και οι οικονομικές συνέπειες της πανδημίας COVID-19 συνιστούν εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις του είδους που αναφέρονται στο σημείο 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση: ήταν πρωτοφανείς (από τότε που ιδρύθηκαν η Ένωση και η εσωτερική αγορά της) και ήταν επίσης απρόβλεπτες καθώς δεν προβλέφθηκαν καν μερικούς μήνες πριν από την επέλευσή τους. Δεν μπορούσαν να προβλεφθούν από τη διαχείριση του δικαιούχου όταν χορηγήθηκαν οι αυξήσεις κεφαλαίου ή μερικούς μήνες προτού ανακύψει η ανάγκη για επείγουσα διάσωση και αναδιάρθρωση ούτε οφείλονται σε αμέλεια ή σφάλματα της διαχείρισης ή σε αποφάσεις του ομίλου SATA, σύμφωνα με τα κριτήρια που υπενθυμίζονται στην υποσημείωση 40 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση. Με διάφορες αποφάσεις η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει τον εξαιρετικό χαρακτήρα και αντίκτυπο της πανδημίας COVID-19 στην Πορτογαλία και ειδικότερα στην οικονομία των Αζορών, με αποτέλεσμα να μπορεί να χαρακτηριστεί σοβαρή διαταραχή της οικονομίας δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ, καθώς και το γεγονός ότι ο αντίκτυπος είναι ακόμη αισθητός λόγω της διαταραχής των αλυσίδων εφοδιασμού, της μείωσης της ζήτησης και του επακόλουθου αντίκτυπου της στη ρευστότητα πολλών επιχειρήσεων ⁽¹⁷³⁾. Ο δικαιούχος δεν ευθύνεται για τις εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις της πανδημίας COVID-19 και τη σοβαρή διαταραχή της οικονομίας, στο πλαίσιο των οποίων πρέπει να εφαρμοστεί το πολύπλευρο και μακρόπνοο σχέδιο της SATA για την αναδιάρθρωση και την αύξηση της αποδοτικότητας των δραστηριοτήτων της.
- (254) Είναι φανερό ότι ο αντίκτυπος τέτοιας εξαιρετικής περίπτωσης επιδείνωσε σημαντικά τη λειτουργία της SATA με πρωτοφανή μείωση της ζήτησης (σε ποσοστό άνω του 40 %) από την πανδημία COVID-19 έως τώρα, με αποτέλεσμα ο αντίκτυπος στον δικαιούχο να είναι πρόδηλος και ουσιαστικός. Παρά τη δραστική μείωση του αριθμού των επιβατών, την οποία καμία πρόγνωση ή πρόβλεψη στον κλάδο (IATA, EUROCONTROL κ.λπ.) δεν είχε προβλέψει, ούτε το 2017 ούτε λίγο πριν από την έξαρση της πανδημίας, σύμφωνα με τις συμβατικές υποχρεώσεις που υπείχε έναντι της Περιφέρειας, ο δικαιούχος δεν μπορούσε να μειώσει τις υπηρεσίες του αποκλειστικά και μόνο για λόγους εμπορικών ή οικονομικών συμφερόντων. Η SATA συνέχισε να εκτελεί τις ΥΠΔΥ και να διασφαλίζει τη συνδεσιμότητα, ελλείψει εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, καθ' όλη τη διάρκεια μιας περιόδου κατά την οποία τα μέτρα περιορισμού και η μείωση της ζήτησης αεροπορικών μεταφορών στην Πορτογαλία ή το εξωτερικό λόγω της πανδημίας COVID-19 είχαν, και εξακολουθούν να έχουν, σημαντικές επιπτώσεις. Η διατήρηση της παροχής υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών μεταξύ των νησιών της Περιφέρειας και προς/από άλλες περιφέρειες (Μαδέρα και ηπειρωτική Πορτογαλία) με επαρκή συχνότητα διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο για τη διασφάλιση συνεχούς βασικής συνδεσιμότητας με τις Αζόρες, αλλά επιδείνωσε σημαντικά την οικονομική κατάσταση της SATA κατά τα τελευταία δύο έτη 2020 και 2021 (αιτιολογικές σκέψεις 34 έως 36) ⁽¹⁷⁴⁾, πολύ πέραν των άμεσων ζημιών που απορρέουν από τις ταξιδιωτικές απαγορεύσεις που επέβαλαν οι πορτογαλικές αρχές δημόσιας υγείας.
- (255) Η δυνατότητα εφαρμογής της εξαίρεσης του σημείου 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση πρέπει να εξεταστεί και να αξιολογηθεί στο τρέχον οικονομικό πλαίσιο της αναγκαιότητας αναδιάρθρωσης το οποίο επιδεινώθηκε ουσιαστικά λόγω της πανδημίας COVID-19: υπ' αυτή την έννοια, η SATA και ο ιδιοκτήτης της δεν ευθύνονται για τις εξαιρετικές και απρόβλεπτες περιστάσεις. Οι εξαιρετικές περιστάσεις της πανδημίας COVID-19 και οι επιπτώσεις της στη ζήτηση αεροπορικών μεταφορών, γενικά ή από τη SATA, δεν προβλέφθηκαν και δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά τη χορήγηση οποιασδήποτε από τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος ή λίγο πριν από την έξαρση

⁽¹⁷²⁾ Αιτιολογικές σκέψεις 90 και 91 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας και αιτιολογικές σκέψεις 79 και 80 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας.

⁽¹⁷³⁾ Αποφάσεις της Επιτροπής της 16ης Απριλίου 2021 στην υπόθεση SA.62505 (2021/N) COVID-19: Τροποποίηση της ενίσχυσης SA.56873 Καθεστώς επιχορήγησης και καθεστώς εγγύησης δανείου (EE C 177 της 7.5.2021, σ. 21), της 7ης Μαρτίου 2022 στην υπόθεση SA.100205 (2022/N) — Πορτογαλία — COVID-19: Επιχορηγήσεις σε πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις σε συγκεκριμένους τομείς, οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην εξόχως απόκεντρη Περιφέρεια Αζορών («ΑΡΟΙΑΡ.ΡΤ Azores») — Νοέμβριος 2021–Ιανουάριος 2022, μη δημοσιευθείσα, της 4ης Ιουνίου 2021 στην υπόθεση SA.63010 (2021/N) «COVID-19: Ενίσχυση υπέρ του τομέα των επιβατικών μεταφορών στις Αζόρες» (EE C 233 της 11.6.2021, σ. 33), της 13ης Σεπτεμβρίου 2021 στην υπόθεση SA.64599 (2021/N) «COVID-19: Ενίσχυση προς τον τομέα των επιβατικών μεταφορών στις Αζόρες για το 2021» (EE C 389 της 24.9.2021, σ. 16), της 6ης Απριλίου 2022 στην υπόθεση SA.102334 (2022/N) — Πορτογαλία — COVID-19: Ενίσχυση υπέρ του τομέα των επιβατικών μεταφορών στις Αζόρες για το 2022, μη δημοσιευθείσα (ιδίως αιτιολογικές σκέψεις 4, 36 και 37).

⁽¹⁷⁴⁾ Η Επιτροπή πραγματοποίησε παρόμοια ανάλυση, μεταξύ άλλων, στην απόφαση της 7ης Αυγούστου 2020 στην υπόθεση SA.57675 (2020/N) — Γερμανία — COVID-19 — καθεστώς για τις περιφερειακές και τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές (EE C 277 της 21.8.2020), αιτιολογικές σκέψεις 18 έως 20, 54, 55, 65 και 66, στην οποία η Επιτροπή έκρινε ότι είναι σαφές ότι η διαταραχή που προκάλεσε η πανδημία COVID-19 εκφεύγει της κανονικής λειτουργίας της αγοράς και επηρέασε ιδιαίτερα τους παρόχους δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των μεταφορών, καθώς «[δ]εν μπορούσαν να επιλέξουν να μειώσουν την ικανότητά τους και να μειώσουν με τον τρόπο αυτό τα πάγια έξοδά τους, όπως έπραξαν εταιρείες σε άλλους τομείς. Επομένως, υποχρεώθηκαν να συνεχίσουν να παρέχουν σχεδόν το σύνολο της ικανότητάς τους παρά τον συνεχιζόμενο πολύ μικρό αριθμό επιβατών» (αιτιολογική σκέψη 66). Βλ. επίσης απόφαση της Επιτροπής της 3ης Νοεμβρίου 2020, στην υπόθεση SA.58738 (2020/N) — Κάτω Χώρες — COVID-19 — Στήριξη για περιφερειακές και μεγάλων αποστάσεων δημόσιες επιβατικές μεταφορές (EE C 397 της 20.11.2020), αιτιολογικές σκέψεις 57 έως 62, καθώς και απόφαση της Επιτροπής της 7ης Ιανουαρίου 2021, στην υπόθεση SA.59747 (2020/N) COVID-19: Αποζημίωση σε επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών που συνήψαν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθαρού κόστους (EE C 50 της 12.2.2021), αιτιολογικές σκέψεις 58-62, 67 και 68.

της πανδημίας, η οποία ώθησε την Πορτογαλία να κοινοποιήσει την ανάγκη επείγουσας ενίσχυσης διάσωσης και πλέον ενίσχυσης αναδιάρθρωσης αναγκαίας για τη χρηματοδότηση σχεδίου αναδιάρθρωσης που θα διασφαλίσει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η SATA εκτελεί μη αντισταθμιζόμενες ΥΠΔΥ όσον αφορά συχνότητες, πτήσεις, τιμές και δρομολόγια, που βασίστηκαν στους στόχους δημόσιας πολιτικής του μόνου μετόχου της σχετικά με τη συνδεσιμότητα εξόχως απόκεντρης περιοχής της Ένωσης, οι οποίοι υπερίσχυαν των οικονομικών και εμπορικών συμφερόντων του δικαιούχου, ελλείψει οποιασδήποτε εκδήλωσης ενδιαφέροντος από ανταγωνιστές αερομεταφορείς για την εκτέλεση παρόμοιων υποχρεώσεων στην περιοχή (αιτιολογική σκέψη 21) ή για την εκτέλεση των σχετικών δρομολογίων (αιτιολογική σκέψη 28). Τέλος, η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι οι αυξήσεις κεφαλαίου στήριξαν οποιαδήποτε ριψοκίνδυνη εμπορική συμπεριφορά της SATA ή οποιαδήποτε επέκταση των δραστηριοτήτων της αεροπορικών μεταφορών ή διαχειρίσις αερολιμένων, μέσω της έναρξης εκτέλεσης νέων δρομολογίων ή της επέκτασης αερολιμενικών εγκαταστάσεων εντός της εσωτερικής αγοράς εις βάρος του ανταγωνισμού, κατά τη σχετική προηγούμενη περίοδο (2017-2020) ή κατά τη διάρκεια της προβλεπόμενης πλέον περιόδου αναδιάρθρωσης.

- (256) Συγχρόνως, η πλήρης επιστροφή με τόκους του ποσού του κεφαλαίου που η ΑΠΑ χορήγησε παράνομα μειώνει κάθε ενδεχόμενο ηθικό κίνδυνο που αναφέρεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προς στήριξη της συλλογιστικής της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης. Η πλήρης επιστροφή σημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση, ή σε άλλες περιπτώσεις, δεν παρέχεται κίνητρο για επαναλαμβανόμενες πράξεις αναδιάρθρωσης που στηρίζονται με θεωρητικά επαναλαμβανόμενα και μη αποτελεσματική διάρθρωση αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η επιστροφή μειώνει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που αναφέρονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και οι οποίες περιορίζονται ήδη στις αγορές στις οποίες η SATA και οι ελεγχόμενες θυγατρικές της δραστηριοποιούνται και θα συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται στη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, και συγκεκριμένα τις αεροπορικές μεταφορές εντός των Αζορών και τους μικρούς αερολιμένες των νησιών.
- (257) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SATA δεν έλαβε στο παρελθόν ενίσχυση η οποία θα ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής της αρχής της εφάπαξ ενίσχυσης, και ακόμη και αν οι αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, οι οποίες έχουν πλέον επιστραφεί, ισοδυναμούσαν με παλαιότερη ενίσχυση διάσωσης ή αναδιάρθρωσης, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης εμπίπτει στην εξαίρεση που προβλέπεται στο σημείο 72 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση και, ως εκ τούτου, δεν έχει αδικαιολόγητες αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές στην εσωτερική αγορά.

5.4.3.5. Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (258) Όπως εξηγείται στα σημεία 87 έως 93 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού θα πρέπει να είναι αναλογικά προς τα στρεβλωτικά αποτελέσματα της ενίσχυσης και ειδικότερα προς: i) το ύψος και τη φύση της ενίσχυσης και τους όρους και τις συνθήκες υπό τις οποίες χορηγείται· ii) το μέγεθος και τη σχετική σημασία του δικαιούχου στην αγορά και τα χαρακτηριστικά της οικείας αγοράς· και iii) τον βαθμό στον οποίο οι προβληματισμοί περί ηθικού κινδύνου εξακολουθούν να υφίστανται μετά την εφαρμογή των μέτρων περί ίδιας συμμετοχής και καταμερισμού των βαρών. Τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού δεν θα πρέπει να διακυβεύουν τις προοπτικές αποκατάστασης της βιωσιμότητας ούτε θα πρέπει να εφαρμόζονται σε βάρος των καταναλωτών και του ανταγωνισμού ⁽¹⁷³⁾.
- (259) Τα διαρθρωτικά μέτρα μπορεί να περιλαμβάνουν εκποίηση περιουσιακών στοιχείων ή περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας ή της παρουσίας στην αγορά. Θα πρέπει να ευνοούν την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά καθώς και την επέκταση των δραστηριοτήτων ελασσόνων ανταγωνιστών ή την ανάληψη διασυνοριακών δραστηριοτήτων, λαμβάνοντας υπόψη την αγορά ή τις αγορές στις οποίες ο δικαιούχος θα κατέχει σημαντική θέση μετά την αναδιάρθρωση, ιδίως εκείνες στις οποίες υπάρχει πλεονάζουσα μεταφορική ικανότητα. Τα μέτρα συμπεριφοράς θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι η ενίσχυση χρηματοδοτεί μόνο την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.
- (260) Όπως περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 62 ανωτέρω, η Πορτογαλία επιβεβαιώνει ότι η SATA θα λάβει τα ακόλουθα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, τα οποία θα εφαρμοστούν έως τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης την 31η Δεκεμβρίου 2025:
- πώληση πλειοψηφικής και ελέγχουσας συμμετοχής στη SATA Internacional–Azores Airlines, S.A., ίσης με τουλάχιστον το 51 % του μετοχικού κεφαλαίου της συγκεκριμένης εταιρείας·
 - απόσπαση και πώληση της επιχειρηματικής μονάδας που παρέχει επί του παρόντος υπηρεσίες εδάφους σε όλους τους αερολιμένες και όλα τα αεροδρόμια της Περιφέρειας·
 - ανώτατο όριο στον στόλο αεροσκαφών που δεν θα υπερβαίνουν τα 14 αεροσκάφη, κατά μέγιστο, και, μετά την πώληση της Azores Airlines, τα έξι αεροσκάφη για τις εναπομένουσες ελεγχόμενες επιχειρήσεις της SATA·

⁽¹⁷³⁾ Σημεία 87 έως 90 και 92 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

- δ) απαγόρευση διαφήμισης της ληφθείσας κρατικής ενίσχυσης· και
- ε) απαγόρευση εξαγορών.

Διαρθρωτικά μέτρα

- (261) Βάσει του σημείου 80 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού δεν θα πρέπει να επιφέρουν επιδείνωση της διάρθρωσης της αγοράς. Ως εκ τούτου, τα διαρθρωτικά μέτρα πρέπει κατά κανόνα να λαμβάνουν τη μορφή εκποιήσεων εν λειτουργία των βιώσιμων μεμονωμένων επιχειρήσεων οι οποίες, εάν τύχουν διαχείρισης από τον κατάλληλο αγοραστή, μπορούν μακροπρόθεσμα να αποβούν ουσιαστικά ανταγωνιστικές.
- (262) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε τα προτεινόμενα μέτρα εκποίησης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η SATA θα είναι βιώσιμη και αυτοτελής επιχείρηση η οποία μπορεί μακροπρόθεσμα να αποβεί ουσιαστικά ανταγωνιστική στις σχετικές αγορές στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης και πέραν αυτής (αιτιολογική σκέψη 260).

Εκποίηση ελέγχουσας συμμετοχής στην Azores Airlines

- (263) Όσον αφορά το πρώτο διαρθρωτικό μέτρο το οποίο η Πορτογαλία δεσμεύτηκε να εφαρμόσει [αιτιολογική σκέψη 260 στοιχείο α) σε συνδυασμό με στοιχείο γ)], η Επιτροπή επισημαίνει εξ αρχής ότι η SATA Air Azores είναι σχετικά μικρή περιφερειακή αεροπορική εταιρεία, της οποίας η επιχειρηματική δραστηριότητα αφορά κυρίως την εκτέλεση δρομολογίων ΥΠΑΥ προς και από την Περιφέρεια των Αζορών. Ομοίως, η Azores Airlines είναι επίσης μικρή αεροπορική εταιρεία, η οποία εκτελεί περιορισμένο αριθμό πτήσεων που επικεντρώνονται σε προορισμούς στις ΗΠΑ και στον Καναδά, σε συνδυασμό με περιορισμένο αριθμό ΥΠΑΥ (σε τέσσερα δρομολόγια, βάσει του κύριου βασικού σεναρίου, ή κανένα δρομολόγιο, βάσει του εναλλακτικού σεναρίου, στο οποίο δεν θα της ανατεθούν συμβάσεις ΥΠΑΥ), και περιορισμένο αριθμό ναυλωμένων πτήσεων και υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου. Επομένως, η εκποίηση της Azores Airlines θα συνιστά σημαντική εκποίηση περιουσιακών στοιχείων για τη SATA.
- (264) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης τα ακόλουθα: i) μολονότι η Azores Airlines καταγράφει όντως ζημιές εδώ και αρκετά έτη, αυτό οφειλόταν σε σημαντικό βαθμό στην παλαιότητα του στόλου της και στην έλλειψη αντιστάθμισης για τις πτήσεις ΥΠΑΥ, τις οποίες εκτελούσε μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των προορισμών στις Αζόρες· και ii) όπως προκύπτει από το σχέδιο αναδιάρθρωσης, το μεγαλύτερο μέρος των μέτρων αναδιάρθρωσης λαμβάνονται ακριβώς με σκοπό την αποκατάσταση της μακροχρόνιας κερδοφορίας της Azores Airlines. Όπως αξιολογήθηκε αναλυτικά στο τμήμα 2.3.1, τα εν λόγω μέτρα είναι κατάλληλα για την αντιμετώπιση των αιτίων των προβλημάτων, είναι δε αξιόπιστα και κατάλληλα βαθμονομημένα για τη διασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.
- (265) Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 78 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, η ΑΠΑ θα εκποιήσει την ελέγχουσα συμμετοχή στην Azores Airlines το αργότερο έως το τέλος του 2025, οπότε η Azores Airlines θα επιτύχει ομαλοποιημένα/επαναλαμβανόμενα EBITDA ύψους περίπου [...] εκατ. EUR, ήτοι επαρκή προκειμένου η επιχειρηματική δραστηριότητα να θεωρείται επικερδής. Βάσει του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Azores Airlines αναμένεται να [...], και να καταστεί επικερδής [...], με έσοδα τα οποία αναμένεται να ανέλθουν σε περίπου [...] εκατ. EUR το 2025, με στόλο οκτώ αεριωθούμενων ([...]) και EBIT [...] εκατ. EUR το 2025, με αποτέλεσμα περιθώριο EBIT περίπου [...] %, σε συμφωνία με τις τιμές αναφοράς του κλάδου (μεταξύ 8 % και 12 % κατά μέσο όρο για την ομάδα συγκρίσιμων εταιρειών). Επιπλέον, [...].
- (266) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εναλλακτικές λύσεις που παρουσίασε η Πορτογαλία, σύμφωνα τις οποίες μπορεί να μην ανατεθούν στο μέλλον ΥΠΑΥ στην Azores Airlines, είναι αξιόπιστες και ότι δυνητική αδυναμία εξασφάλισης τέτοιων συμβάσεων μετά τη λήξη των τρεχουσών συμφωνιών δεν θα διακυβεύσει τη βιωσιμότητα της αεροπορικής εταιρείας μετά την εκποίησή της.
- (267) Όπως περιγράφηκε ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 24 έως 26), η Azores Airlines εκτελεί ήδη μερικές εμπορικές πτήσεις, ιδίως στη Βόρεια Αμερική (Βοστώνη, Oakland, Τορόντο και Μόντρεαλ), επιπλέον των τεσσάρων δρομολογίων ΥΠΑΥ, και παρέχει επίσης υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων και μεταφοράς φορτίου. Επομένως, από την άποψη της παρουσίας στην αγορά, ακόμη και αν στη συνολική πορτογαλική αγορά αεροπορικών μεταφορών η SATA υστερεί σημαντικά ως προς τον μεγαλύτερο πάροχο υπηρεσιών (τον όμιλο TAP), έχει τη μεγαλύτερη παρουσία στην αγορά στα δρομολόγια προς/από τις Αζόρες ⁽¹⁷⁶⁾. Το 2020, η Azores Airlines κατείχε μερίδιο [35-45] % των αφίξεων επιβατών στις Αζόρες, ενώ, όσον αφορά τις υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίου, η Azores Airlines αντιπροσώπευε άνω του [60-70] % των αεροπορικών μεταφορών φορτίου από τις Αζόρες ή εκτός των Αζορών ⁽¹⁷⁷⁾. Επομένως, ανταγωνιστές θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν την ευκαιρία για να αντικαταστήσουν τη SATA σε θέση σχετικής σημασίας όσον αφορά τα συγκεκριμένα περιφερειακά δρομολόγια.

⁽¹⁷⁶⁾ Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) — Τριμηνιαίο στατιστικό δελτίο αριθ. 49, Ιανουάριος-Μάρτιος 2021.

⁽¹⁷⁷⁾ Πηγή: SREA και εταιρικά στοιχεία.

- (268) Ακόμη και αν [...], η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προβλεπόμενα μέτρα παρέχουν σε ανταγωνιστές τη δυνατότητα να εισέλθουν στην αγορά στην οποία η SATA θα παραμείνει παρούσα, μετά την αναδιάρθρωση, μολονότι κυρίως με δραστηριότητες ΥΠΔΥ και ΥΓΟΣ και με πολύ περιορισμένο στόλο ξέι αεροσκαφών, όπως διασφαλίζεται με το μέτρο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 260 (στοιχείο γ). Επομένως, μέσω της απόκτησης του ελέγχου της θυγατρικής, οι ανταγωνιστές της SATA μπορεί να αποφασίσουν να αντικαταστήσουν ή να συμπληρώσουν εν μέρει τα δρομολόγια ΥΠΔΥ της Azores Airlines παρέχοντας συνδέσεις με την ηπειρωτική Πορτογαλία και τη Μαδέρα σε εμπορική βάση, καθώς και να αναπτυχθούν σε άλλες διεθνείς πτήσεις ή εξειδικευμένες τουριστικές αγορές και υπηρεσίες ναυλωμένων πτήσεων.
- (269) Τέλος, λαμβανομένων υπόψη i) της εταιρικής αναδιοργάνωσης που πραγματοποιεί η SATA, βάσει της οποίας οι λειτουργικές εταιρείες θα διαχωριστούν σαφώς η μία από την άλλη και θα τεθούν υπό τον έλεγχο μητρικής εταιρείας, ii) της αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων της Azores Airlines σε πιο αποδοτική βάση, συμπεριλαμβανομένων της ενδεχόμενης αμοιβής των δραστηριοτήτων ΥΠΔΥ ή της παύσης ΥΠΔΥ που καταγράφουν ζημιές και, ενδεχομένως, της διαφοροποίησης σε νέες και βιώσιμες δραστηριότητες, καθώς και iii) του αναθεωρημένου χρονοδιαγράμματος για την εκποίηση, η οποία πρόκειται να πραγματοποιηθεί εντός της περιόδου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή δεν διατηρεί πλέον αμφιβολίες όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της εκποίησης για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που οφείλονται σε ενδεχόμενη σύγκρουση συμφερόντων των μετόχων της Azores Airlines (αιτιολογική σκέψη 75).

Εκποίηση της νέας επιχειρηματικής μονάδας υπηρεσιών εδάφους

- (270) Δεύτερον, το μέτρο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 260 (στοιχείο ε) αφορά μία ακόμη, μικρότερη, εκποίηση, συγκεκριμένα αυτήν της νέας επιχειρηματικής μονάδας υπηρεσιών εδάφους, η οποία συνδέεται κάθεται με τις βασικές δραστηριότητες των αεροπορικών εταιρειών της SATA. Η εν λόγω εκποίηση θα πραγματοποιηθεί το [...], ως πρόσθετο στοιχείο στη δέσμη διαρθρωτικών μέτρων, σε χρόνο που θα παράσχει τη δυνατότητα στον δικαιούχο να επιτύχει επαναλαμβανόμενα EBITDA ύψους περίπου [...] εκατ. EUR ετησίως για την επιχειρηματική δραστηριότητα υπηρεσιών εδάφους. Επιπλέον, σύμφωνα με τις προβλέψεις για τη νέα επιχειρηματική μονάδα υπηρεσιών εδάφους, τα EBIT είναι θετικά από [...] και έπειτα (βλ. πίνακα 1.A). Επομένως, μετά την αναδιάρθρωση, αναμένεται ότι η νέα επιχειρηματική δραστηριότητα υπηρεσιών εδάφους θα είναι επίσης βιώσιμη και αυτοτελής επιχείρηση.

Συμπεράσματα σχετικά με τα διαρθρωτικά μέτρα

- (271) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ της SATA βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 (στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ προορίζεται να χορηγηθεί υπό περιστάσεις σοβαρής διαταραχής της οικονομίας των κρατών μελών της Ένωσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 3 σημείο β) της ΣΛΕΕ. Οι οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 από τον Μάρτιο του 2020 υπήρξαν ιδιαίτερα έντονες στην προσφορά και τη ζήτηση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών και τουριστικών υπηρεσιών⁽¹⁷⁸⁾. Επιπλέον, η ενίσχυση αναδιάρθρωσης χορηγείται σε επιχείρηση εγκατεστημένη σε ενισχυόμενη περιοχή με στόχο να διασφαλιστεί ότι η SATA, η οποία είναι επιφορτισμένη επί του παρόντος με ΥΠΔΥ και ΥΓΟΣ στην κοινότητα των Αζορών, θα συνεχίσει να εγγυάται την εδαφική συνέχεια της Περιφέρειας Αζορών τόσο εσωτερικά όσο και με την ηπειρωτική χώρα και τη Μαδέρα καθώς και με άλλα κράτη μέλη.
- (272) Συναφώς, η SATA είναι μικρή περιφερειακή αεροπορική εταιρεία, με αρνητικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης πριν ακόμη από την πανδημία COVID-19, η οποία κατέστη πιο ευάλωτη λόγω της πανδημίας (τμήμα 2.3.1.4). Η επιχειρηματική δραστηριότητα που θα εκποιηθεί, συγκεκριμένα οι δραστηριότητες της Azores Airlines και των υπηρεσιών εδάφους, αντιπροσωπεύει επί του παρόντος [50-60] % των εσόδων του δικαιούχου. Στη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης, οπότε η εκποίηση πρέπει να έχει ολοκληρωθεί, το ποσοστό επί των εσόδων προβλέπεται ότι θα ανέρχεται σε [...] % (ή [...]). Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της τρέχουσας οικονομικής κατάστασής της, η Επιτροπή θεωρεί ότι η SATA δεν μπορεί να αντεπεξέλθει σε περαιτέρω εκποιήσεις ή περαιτέρω μειώσεις ικανότητας χωρίς να θιγεί η αποκατάσταση της βιωσιμότητάς της.
- (273) Επιπλέον, οι σχεδιαζόμενες εκποιήσεις φαίνονται κατάλληλες για την αντιστάθμιση της περιορισμένης ίδιας συμμετοχής της SATA στο κόστος αναδιάρθρωσης, η οποία γίνεται κατ' εξαίρεση δεκτή στην παρούσα υπόθεση, όπως εξηγήθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 231 έως 236, λόγω:
- του σχετικά μικρού μεγέθους και των συγκεκριμένων περιστάσεων του δικαιούχου, ο οποίος ανήκει εξ ολοκλήρου στην Περιφέρεια Αζορών·
 - των κοινωνικοοικονομικών προβλημάτων —ειδικότερα, όσον αφορά την άντληση νέας χρηματοδότησης από την αγορά — που αντιμετωπίζει η συγκεκριμένη εξόχως απόκεντρη Περιφέρεια, η οποία είναι επίσης ενισχυόμενη περιοχή της Ένωσης· και
 - του γεγονότος ότι τα προαναφερθέντα προβλήματα εντάθηκαν από την κρίση της πανδημίας COVID-19, δεδομένου ότι η οικονομία των Αζορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό.

⁽¹⁷⁸⁾ Σημεία 1 έως 4 του προσωρινού πλαισίου.

Μέτρα συμπεριφοράς

- (274) Με τη θέσπιση ανώτατου ορίου στο μέγεθος του στόλου [αιτιολογική σκέψη 260 στοιχείο γ)], η SATA θα μειώσει σημαντικά κατά 7 % το μέγεθος του στόλου αεροσκαφών σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε το 2019, πριν από την περίοδο αναδιάρθρωσης. Η συγκεκριμένη μείωση περιορίζει την ενδεχόμενη πλεονάζουσα προσφορά στην πορτογαλική αγορά αεροπορικών ταξιδιών στην οποία η SATA θα συνεχίσει να δραστηριοποιείται, σε βαθμό που είναι κατάλληλος υπό το πρίσμα της σχετικά περιορισμένης θέσης της στην εν λόγω αγορά. Συγκεκριμένα, με μειωμένο στόλο αεροσκαφών στον οποίο επιβάλλεται ανώτατο όριο μεγέθους, η SATA θα είναι σε θέση να εξυπηρετεί πελάτες και να αντεπεξέλθει στον ανταγωνισμό αεροπορικών εταιρειών που δεν υπόκεινται σε παρόμοιους περιορισμούς μόνον εάν μπορεί να χρησιμοποιεί τα αεροσκάφη με πιο αποδοτικό τρόπο, με υψηλότερους συντελεστές πληρότητας και υψηλότερη συχνότητα.
- (275) Η SATA θα περιοριστεί περαιτέρω όσον αφορά την ανάπτυξη μέσω εξωτερικών εξαγορών ανταγωνιστών ή προμηθευτών προϊόντων και υπηρεσιών συμπληρωματικών προς τα/τις δικά/-ές της έως τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης, εκτός εάν είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητάς της [αιτιολογική σκέψη 260 στοιχείο ε)]. Σε τέτοια περίπτωση, η Πορτογαλία θα πρέπει να κοινοποιήσει τη σχεδιαζόμενη εξαγορά στην Επιτροπή, να τεκμηριώσει τον προβαλλόμενο απαραίτητο χαρακτήρα της και να μην εφαρμόσει την εξαγορά έως ότου η Επιτροπή επιβεβαιώσει ότι η εξαγορά είναι αναγκαία για τη στήριξη της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της SATA.
- (276) Επιπλέον, η SATA δεν θα διαφημίζει την κρατική ενίσχυση ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κατά τη θέση σε εμπορία των προϊόντων και των υπηρεσιών της [αιτιολογική σκέψη 260 στοιχείο δ)].

Μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού

- (277) Σύμφωνα με το σημείο 83 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα εν λόγω μέτρα θα διασφαλίσουν ότι η ενίσχυση χρησιμοποιείται μόνο για τη χρηματοδότηση της αποκατάστασης της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας και ότι δεν χρησιμοποιείται καταχρηστικά για την παράταση σοβαρών και επίμονων διαρθρωτικών στρεβλώσεων της αγοράς ή για την προστασία του δικαιούχου από τον υγιή ανταγωνισμό.
- (278) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα περιορισμού των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού είναι κατάλληλα για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

5.4.3.6. Διαφάνεια

- (279) Σύμφωνα με το σημείο 38 στοιχείο ζ) των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, οι οικονομικοί παράγοντες και το κοινό πρέπει να διαθέτουν απρόσκοπτη πρόσβαση σε όλες τις ισχύουσες πράξεις και συναφείς πληροφορίες σχετικά με τη χορηγούμενη ενίσχυση. Επομένως, σύμφωνα με το σημείο 96 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση, οι πορτογαλικές αρχές δεσμεύονται να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις διαφάνειας και να καταστήσουν διαθέσιμες τις σχετικές πληροφορίες στον ακόλουθο ιστότοπο:

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

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ

- (280) Βάσει του άρθρου 9 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, οι αποφάσεις με τις οποίες περατώνεται η επίσημη διαδικασία έρευνας πρέπει να λαμβάνονται μόλις αρθούν οι αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα κοινοποιηθέντος μέτρου με την εσωτερική αγορά.
- (281) Υπό το πρίσμα των προεκτεθέντων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, παρότι οι αμφιβολίες που ήγειρε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας έχουν αρθεί, οι αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών είναι περιορισμένες, λαμβανομένων υπόψη του μικρού μεγέθους της SATA καθώς και των μέτρων για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού, των οποίων την εφαρμογή θα πρέπει να διασφαλίσει η Πορτογαλία. Ως εκ τούτου, εφόσον η Πορτογαλία διασφαλίσει την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης, οι θετικές συνέπειες της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας—όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές που διασφαλίζουν τη συνδεσιμότητα της Περιφέρειας Αζορών καθώς και τις σχετικές δραστηριότητες που επωφελούνται από αυτήν—υπερισχύουν των δυνητικών αρνητικών συνεπειών στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές, που, επομένως, δεν επηρεάζονται δυσμενώς σε βαθμό που θα αντέκειτο στο κοινό συμφέρον. Ως εκ τούτου, οι δεσμεύσεις που πρότεινε η Πορτογαλία θα πρέπει να τεθούν ως προϋποθέσεις για τη συμβατότητα της ενίσχυσης.
- (282) Συνεπώς, με τη συνολική αξιολόγησή της, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση αναδιάρθρωσης είναι σύμφωνη με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ καθώς προωθεί την ανάπτυξη των περιφερειακών αεροπορικών μεταφορών και σχετικών δραστηριοτήτων, ιδίως στον κλάδο του τουρισμού, στις Αζόρες, και δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό σε βαθμό που θα αντέβαινε στο κοινό συμφέρον.

- (283) Τέλος, η Επιτροπή υπενθυμίζει την υποχρέωση της Πορτογαλίας να μεριμνήσει ώστε ο δικαιούχος να εφαρμόσει πλήρως το σχέδιο αναδιάρθρωσης ⁽¹⁷⁹⁾, καθώς και να υποβάλλει τακτικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης κάθε έξι μήνες έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης. Στις εν λόγω εκθέσεις θα πρέπει να προσδιορίζονται, ειδικότερα, οι ημερομηνίες εκταμίευσης της χρηματοδότησης που ανέλαβε να καταβάλει η Πορτογαλία και της ίδιας συμμετοχής του δικαιούχου, οι εξελίξεις όσον αφορά τα αεροσκάφη και τη μεταφορική ικανότητα του στόλου της SATA, οποιαδήποτε απόκλιση από τη χρηματοοικονομική ή επιχειρησιακή πορεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης όσον αφορά τα έσοδα, τον έλεγχο δαπανών και τη μείωση του κόστους από τα μέτρα αναδιάρθρωσης και τα κέρδη, καθώς και τα διορθωτικά μέτρα που πρόβλεψε ή έλαβε η Πορτογαλία ή ο δικαιούχος, ανάλογα με την περίπτωση.
- (284) Όσον αφορά την ενίσχυση διάσωσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Πορτογαλία απέσυρε την κοινοποίηση της συγκεκριμένης ενίσχυσης και ότι η ενίσχυσης διάσωσης δεν χορηγήθηκε. Κατά συνέπεια, η επίσημη διαδικασία έρευνας σε σχέση με την ενίσχυση διάσωσης κατέστη άνευ αντικειμένου (αιτιολογική σκέψη 136).
- (285) Σε σχέση με τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος, η Επιτροπή θεωρεί ότι συνιστούν παράνομη ενίσχυση και ότι η εν λόγω ενίσχυση δεν είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά (αιτιολογική σκέψη 245). Ωστόσο, δεδομένου ότι η Πορτογαλία ανέκτησε το σχετικό ποσό εντόκως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μπορεί να περατώσει την έρευνα σε σχέση με τις αυξήσεις κεφαλαίου του παρελθόντος χωρίς να διατάξει την ανάκτησή τους,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση αναδιάρθρωσης την οποία η Πορτογαλία προτίθεται να χορηγήσει στη SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. και όλες τις ελεγχόμενες θυγατρικές της, με τη μορφή μέτρων ιδίων κεφαλαίων ύψους 318,25 εκατ. EUR και εγγύησης δανείων ύψους 135 εκατ. EUR, είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο άρθρο 2 της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Η Πορτογαλία διασφαλίζει ότι η SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., και/ή οι θυγατρικές της, ανάλογα με την περίπτωση, εφαρμόζουν πλήρως, εντός των σχετικών χρονοδιαγραμμάτων, τα μέτρα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης τα οποία περιγράφονται στην παρούσα απόφαση.
2. Η Πορτογαλία διασφαλίζει ότι η SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., και/ή οι θυγατρικές της, ανάλογα με την περίπτωση, εφαρμόζουν πλήρως, εντός των σχετικών χρονοδιαγραμμάτων και το αργότερο πριν από τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης την 31η Δεκεμβρίου 2025, τα μέτρα για τον περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού τα οποία περιγράφονται στην παρούσα απόφαση, και συγκεκριμένα:
 - α) πλήρη εκποίηση του 51 % τουλάχιστον του μετοχικού κεφαλαίου της SATA Internacional — Azores Airlines, S.A.·
 - β) πλήρη εκποίηση της επιχειρηματικής μονάδας που παρέχει επί του παρόντος υπηρεσίες εδάφους στους αερολιμένες και τα αεροδρόμια της Περιφέρειας Αζωρών υπό τον αποκλειστικό έλεγχο της SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.·
 - γ) τήρηση ανώτατου ορίου 14 αεροσκαφών, κατά μέγιστο, για τον στόλο αεροσκαφών υπό τον έλεγχο της of SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. και έξι αεροσκαφών, μετά την πώληση των μετοχών της SATA Internacional — Azores Airlines, S.A., όπως αναφέρεται στο σημείο α)·
 - δ) απαγόρευση απόκτησης μετοχών σε οποιαδήποτε εταιρεία, εκτός εάν τούτο είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας της SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., και/ή των θυγατρικών της, ανάλογα με την περίπτωση, και, στην περίπτωση αυτή, με την επιφύλαξη της προηγούμενης έγκρισης της Επιτροπής· και

⁽¹⁷⁹⁾ Σημείο 122 των κατευθυντήριων γραμμών για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση.

ε) απαγόρευση διαφήμισης της κρατικής στήριξης ως ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος κατά τη θέση σε εμπορία προϊόντων και υπηρεσιών της SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., και/ή των θυγατρικών της.

3. Η Πορτογαλία υποβάλλει στην Επιτροπή τακτικές εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης κάθε έξι μήνες από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης έως τη λήξη της περιόδου αναδιάρθρωσης την 31η Δεκεμβρίου 2025. Στις εν λόγω εκθέσεις προσδιορίζονται ειδικότερα: οι ημερομηνίες πραγματικής εκταμίευσης της χρηματοδότησης που ανέλαβε να καταβάλει η Πορτογαλία και της ίδιας συμμετοχής του δικαιούχου· οι εξελίξεις όσον αφορά το δίκτυο, τη θέση στην αγορά, τα αεροσκάφη και την ικανότητα του στόλου της SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.· οποιαδήποτε απόκλιση από τη χρηματοοικονομική ή επιχειρησιακή πορεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης όσον αφορά τα έσοδα, τον έλεγχο δαπανών και τη μείωση του κόστους και τα κέρδη που επιτυγχάνονται από τα μέτρα αναδιάρθρωσης· και οποιαδήποτε διορθωτικά μέτρα που πρόβλεψε ή έλαβε η Πορτογαλία ή ο δικαιούχος, ανάλογα με την περίπτωση.

Άρθρο 3

Η επίσημη διαδικασία έρευνας περατώνεται όσον αφορά την κρατική ενίσχυση με τη μορφή δημόσιας εγγύησης τραπεζικού δανείου ύψους 169 εκατ. EUR για τη διάσωση της SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., καθώς η διαδικασία κατέστη άνευ αντικειμένου, δεδομένου ότι η Πορτογαλία απέσυρε την κοινοποίηση της συγκεκριμένης κρατικής ενίσχυσης χωρίς να την εφαρμόσει.

Άρθρο 4

1. Οι τρεις αυξήσεις κεφαλαίου της SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. τις οποίες η Πορτογαλία κάλυψε από το 2017 για συνολικό ποσό 72,6 εκατ. EUR συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

2. Η εν λόγω κρατική ενίσχυση τέθηκε σε εφαρμογή από την Πορτογαλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

3. Δεδομένου ότι η Πορτογαλία έχει ήδη ανακτήσει από τον δικαιούχο την ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση εντόκως, από την ημερομηνία κατά την οποία καθεμία από τις τρεις αυξήσεις κεφαλαίου τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου έως την πραγματική ανάκτησή τους, η Επιτροπή δεν έχει λόγο να απαιτήσει την ανάκτηση της ενίσχυσης.

Άρθρο 5

Η Πορτογαλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έχει λάβει ή πρόκειται να λάβει για να συμμορφωθεί προς αυτή.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Πορτογαλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 7 Ιουνίου 2022.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης
L-2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL