



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement délégué (UE) 2023/1219 de la Commission du 17 mai 2023 modifiant le règlement délégué (UE) 2016/1675 par l'ajout du Nigeria et de l'Afrique du Sud au tableau figurant au point I de l'annexe et le retrait du Cambodge et du Maroc de ce tableau ⁽¹⁾.....** 1
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2023/1220 de la Commission du 16 juin 2023 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Lesachtaler Brot» (IGP)].....** 5
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2023/1221 de la Commission du 19 juin 2023 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Pitã de Pecica» (IGP)].....** 6
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2023/1222 de la Commission du 19 juin 2023 approuvant une modification non mineure du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Strachitunt» (AOP)].....** 7
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2023/1223 de la Commission du 19 juin 2023 approuvant une modification non mineure du cahier des charges de l'indication géographique protégée «Carota dell'Altopiano del Fucino» (IGP).....** 8
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2023/1224 de la Commission du 19 juin 2023 approuvant une modification non mineure du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Riviera Ligure» (AOP)].....** 10

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

- ★ Règlement délégué (UE) 2023/1225 de la Commission du 22 juin 2023 relatif à des mesures temporaires exceptionnelles dérogeant à certaines dispositions du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en vue de remédier aux perturbations du marché dans le secteur vitivinicole dans certains États membres et dérogeant au règlement délégué (UE) 2016/1149 de la Commission 12
- ★ Règlement d'exécution (UE) 2023/1226 de la Commission du 22 juin 2023 modifiant les annexes V, XIV et XV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 en ce qui concerne les mentions relatives au Canada, au Chili et au Royaume-Uni dans les listes des pays tiers en provenance desquels l'entrée dans l'Union d'envois de volailles et de produits germinaux de volailles ainsi que de viandes fraîches de volailles et de gibier à plumes est autorisée ⁽¹⁾ 19

DÉCISIONS

- ★ Décision (UE) 2023/1227 du Conseil du 20 juin 2023 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de la Commission instituée par la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est en ce qui concerne les modifications de la décision OSPAR 2021/01 relative à l'établissement de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov et de la recommandation OSPAR 2021/01 relative à la gestion de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov 31
- ★ Décision d'exécution (UE) 2023/1228 de la Commission du 7 juin 2023 relative à l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil à l'attribution des marchés concernant l'activité liée à la fourniture de services de livraison exprès de colis en Lituanie [notifiée sous le numéro C(2023) 3641] ⁽¹⁾ 33
- ★ Décision (UE) 2023/1229 de la Commission du 7 juin 2022 concernant les aides d'État SA.58101 (2020/C ex 2020/N) et SA.62043 (2021/C ex 2021/N) que le Portugal envisage de mettre à exécution pour le sauvetage et la restructuration du groupe SATA [notifiée sous le numéro C(2022) 3816] ⁽¹⁾ 39

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2023/1219 DE LA COMMISSION

du 17 mai 2023

modifiant le règlement délégué (UE) 2016/1675 par l'ajout du Nigeria et de l'Afrique du Sud au tableau figurant au point I de l'annexe et le retrait du Cambodge et du Maroc de ce tableau

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2015/849 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2015 relative à la prévention de l'utilisation du système financier aux fins du blanchiment de capitaux ou du financement du terrorisme, modifiant le règlement (UE) n° 648/2012 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2005/60/CE du Parlement européen et du Conseil et la directive 2006/70/CE ⁽¹⁾ de la Commission, et notamment son article 9, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Union se doit de protéger efficacement l'intégrité et le bon fonctionnement de son système financier et du marché intérieur contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme. La directive (UE) 2015/849 prévoit en conséquence que la Commission recense les pays tiers à haut risque dont les dispositifs de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme («LBC/FT») présentent des carences stratégiques qui font peser une menace significative sur le système financier de l'Union.
- (2) Le règlement délégué (UE) 2016/1675 ⁽²⁾ de la Commission recense les pays tiers à haut risque présentant des carences stratégiques.
- (3) Compte tenu du niveau élevé d'intégration du système financier international, de l'étroitesse des liens qui existent entre les opérateurs de marché, du volume élevé des transactions transfrontières depuis ou vers l'Union et du degré d'ouverture des marchés, toute menace en matière de blanchiment de capitaux et de financement du terrorisme qui pèse sur le système financier international est également une menace pour le système financier de l'Union.
- (4) Conformément à l'article 9, paragraphe 4, de la directive (UE) 2015/849, la Commission tient compte des informations récentes disponibles, en particulier des récentes déclarations publiques du Groupe d'action financière (GAFI), de sa liste des juridictions devant faire l'objet d'une surveillance renforcée et des rapports de son groupe d'examen de la coopération internationale en ce qui concerne les risques posés par certains pays tiers.

⁽¹⁾ JO L 141 du 5.6.2015, p. 73.

⁽²⁾ Règlement délégué (UE) 2016/1675 de la Commission du 14 juillet 2016 complétant la directive (UE) 2015/849 du Parlement européen et du Conseil par le recensement des pays tiers à haut risque présentant des carences stratégiques (JO L 254 du 20.9.2016, p. 1).

- (5) Depuis les dernières modifications apportées au règlement délégué (UE) 2016/1675, le GAFI a modifié sa liste des juridictions devant faire l'objet d'une surveillance renforcée. Lors de sa réunion plénière de février 2023, le GAFI a ajouté le Nigeria et l'Afrique du Sud à cette liste et en a retiré le Cambodge et le Maroc. Compte tenu de ces changements, la Commission a réalisé une évaluation en vue du recensement des pays tiers à haut risque conformément à l'article 9 de la directive (UE) 2015/849.
- (6) En février 2023, le Nigeria a pris l'engagement politique à haut niveau de travailler avec le GAFI et le Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest (GIABA), un organisme régional de type GAFI, en vue de renforcer l'efficacité de son dispositif de LBC/FT. Depuis l'adoption, en août 2021, du rapport d'évaluation mutuelle, le Nigeria a réalisé des progrès concernant certaines mesures recommandées dans ce rapport en vue d'améliorer son dispositif, notamment en améliorant son cadre législatif en matière de LBC/FT et en mettant à jour son évaluation des risques intrinsèques de blanchiment de capitaux, de financement du terrorisme et de financement de la prolifération; ce pays a également renforcé sa mise en œuvre de sanctions financières ciblées. Le Nigeria s'attachera à mettre en œuvre le plan d'action convenu avec le GAFI: 1) en achevant son évaluation des risques résiduels de BC/FT et en mettant à jour sa stratégie nationale de LBC/FT afin de garantir l'alignement avec d'autres stratégies nationales pertinentes pour les infractions sous-jacentes à haut risque; 2) en renforçant la coopération formelle et informelle au niveau international conformément aux risques de blanchiment de capitaux et de financement du terrorisme; 3) en améliorant la surveillance fondée sur les risques en matière de LBC/FT des établissements financiers et des entreprises et professions non financières désignées, et en renforçant la mise en œuvre de mesures préventives pour les secteurs à haut risque; 4) en veillant à ce que les autorités compétentes aient accès en temps utile à des informations exactes et à jour sur les bénéficiaires effectifs concernant les personnes morales, et en appliquant des sanctions en cas d'infractions aux obligations relatives aux bénéficiaires effectifs; 5) en démontrant une augmentation de la communication des renseignements financiers par la cellule de renseignement financier et de leur utilisation par les services répressifs; 6) en démontrant une augmentation durable des enquêtes et des poursuites en matière de blanchiment de capitaux, compte tenu des risques de blanchiment de capitaux; 7) en détectant de manière proactive les violations des obligations de déclaration d'argent liquide, et en appliquant des sanctions appropriées et en conservant des données complètes sur les avoirs gelés, saisis, confisqués et cédés; 8) en démontrant une augmentation durable des enquêtes et des poursuites concernant différents types d'acteurs du financement du terrorisme en fonction des risques, et en renforçant la coopération interservices sur les enquêtes en matière de financement du terrorisme; et 9) en menant des actions de sensibilisation ciblées et fondées sur les risques auprès des organisations à but non lucratif exposées au risque d'abus à des fins de financement du terrorisme et en mettant en œuvre une surveillance fondée sur les risques pour le sous-ensemble des organisations à but non lucratif qui sont exposées au risque d'abus à des fins de financement du terrorisme, sans perturber ni décourager les activités légitimes des organisations à but non lucratif.
- (7) En février 2023, l'Afrique du Sud a pris l'engagement politique à haut niveau de travailler avec le GAFI et le Groupe anti-blanchiment en Afrique orientale et australe (GABAOA), un organisme régional de type GAFI, en vue de renforcer l'efficacité de son dispositif de LBC/FT. Depuis l'adoption, en juin 2021, du rapport d'évaluation mutuelle, l'Afrique du Sud a réalisé des progrès significatifs concernant bon nombre de mesures recommandées dans ce rapport en vue d'améliorer son dispositif, notamment en élaborant des politiques nationales de LBC/FT pour parer aux risques plus élevés et en modifiant récemment le cadre juridique en matière de financement du terrorisme et de sanctions financières ciblées, entre autres. L'Afrique du Sud s'attachera à mettre en œuvre le plan d'action convenu avec le GAFI: 1) en démontrant une augmentation durable des demandes d'entraide judiciaire sortantes qui contribuent à faciliter les enquêtes sur le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme et les confiscations de différents types d'avoirs en fonction du profil de risque; 2) en améliorant la surveillance fondée sur les risques des entreprises et professions non financières désignées, et en démontrant que toutes les autorités de surveillance LBC/FT appliquent des sanctions proportionnées et efficaces en cas de non-conformité; 3) en veillant à ce que les autorités compétentes aient accès en temps utile à des informations exactes et à jour sur les bénéficiaires effectifs concernant les personnes morales et constructions juridiques, et en appliquant des sanctions en cas d'infractions aux obligations relatives aux bénéficiaires effectifs commises par des personnes juridiques; 4) en démontrant une augmentation durable des demandes de renseignements financiers de la part des services répressifs au centre de renseignement financier dans le cadre de leurs enquêtes sur le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme; 5) en démontrant une augmentation durable des enquêtes et des poursuites concernant les cas de blanchiment de capitaux graves et complexes et l'éventail complet des acteurs du financement du terrorisme, en fonction du profil de risque; 6) en améliorant l'identification, la saisie et la confiscation des produits et instruments d'un éventail plus large d'infractions principales, en fonction du profil de risque; 7) en mettant à jour son évaluation des risques de financement du terrorisme afin de contribuer à la mise en œuvre d'une stratégie nationale globale de lutte contre le financement du terrorisme; et 8) en assurant la mise en œuvre effective de sanctions financières ciblées et en démontrant l'existence d'un mécanisme efficace permettant d'identifier les personnes et les entités qui remplissent les critères de désignation nationale.

- (8) Au terme de son analyse, la Commission conclut donc que le Nigeria et l'Afrique du Sud devraient être considérés comme des pays tiers dont le dispositif de LBC/FT présente des carences stratégiques qui font peser une menace significative sur le système financier de l'Union. Le Nigeria et l'Afrique du Sud devraient par conséquent être ajoutés au tableau du point I de l'annexe du règlement délégué (UE) 2016/1675.
- (9) La Commission a examiné les progrès accomplis pour remédier aux carences stratégiques du Cambodge et du Maroc. Ces pays figurent dans le règlement délégué (UE) 2016/1675 mais, en février 2023, ils ont été retirés de la liste des juridictions devant faire l'objet d'une surveillance renforcée du GAFI.
- (10) Le GAFI a salué les progrès notables accomplis par le Cambodge et le Maroc dans l'amélioration de leurs dispositifs de LBC/FT et a noté que ces pays avaient mis en place les cadres juridiques et réglementaires nécessaires pour honorer les engagements pris dans leurs plans d'action respectifs en vue de remédier aux carences stratégiques qu'il avait identifiées. Le Cambodge et le Maroc ne font donc plus l'objet d'un suivi du GAFI dans le cadre de son processus permanent visant la conformité aux normes de LBC/FT à l'échelle mondiale et ils continueront de travailler avec leurs organismes régionaux de type GAFI pour renforcer encore leurs dispositifs de LBC/FT.
- (11) Étant donné que le Cambodge et le Maroc ont renforcé l'efficacité de leurs dispositifs de LBC/FT et en ont corrigé les déficiences techniques de façon à honorer l'engagement, pris dans leurs plans d'action respectifs, de remédier aux carences stratégiques identifiées par le GAFI, l'évaluation des informations disponibles qu'a effectuée la Commission l'amène à conclure que le Cambodge et le Maroc ne présentent plus de carences stratégiques dans leurs dispositifs de LBC/FT. Le Cambodge et le Maroc devraient par conséquent être retirés du tableau du point I de l'annexe du règlement délégué (UE) 2016/1675.
- (12) Il convient, dès lors, de modifier le règlement délégué (UE) 2016/1675 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le tableau figurant au point I de l'annexe du règlement délégué (UE) 2016/1675 est remplacé par le tableau figurant à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 mai 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

«N°	Pays tiers à haut risque ⁽¹⁾
1	Afghanistan
2	Barbade
3	Burkina
4	Îles Caïmans
5	République démocratique du Congo
6	Gibraltar
7	Haïti
8	Jamaïque
9	Jordanie
10	Mali
11	Mozambique
12	Myanmar/Birmanie
13	Nigeria
14	Panama
15	Philippines
16	Sénégal
17	Afrique du Sud
18	Soudan du Sud
19	Syrie
20	Tanzanie
21	Trinité-et-Tobago
22	Ouganda
23	Émirats arabes unis
24	Vanuatu
25	Yémen

⁽¹⁾ Sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne la souveraineté et la juridiction à l'égard de Gibraltar.»

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1220 DE LA COMMISSION**du 16 juin 2023****enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Lesachtaler Brot» (IGP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012, la demande d'enregistrement de la dénomination «Lesachtaler Brot» déposée par l'Autriche, a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.
- (2) Aucune déclaration d'opposition motivée, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la dénomination «Lesachtaler Brot» doit donc être enregistrée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination «Lesachtaler Brot» (IGP) est enregistrée.

La dénomination visée au premier alinéa identifie un produit de la classe 2.3 — Produits de la boulangerie, pâtisserie, confiserie ou biscuiterie de l'annexe XI du règlement d'exécution (UE) n° 668/2014 de la Commission ⁽³⁾.*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 juin 2023.

Par la Commission,
au nom de la présidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 78 du 2.3.2023, p. 31.

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 668/2014 de la Commission du 13 juin 2014 portant modalités d'application du règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires (JO L 179 du 19.6.2014, p. 36).

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1221 DE LA COMMISSION**du 19 juin 2023****enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Pită de Pecica» (IGP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012, la demande d'enregistrement de la dénomination «Pită de Pecica» déposée par la Roumanie a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾.
- (2) Aucune déclaration d'opposition motivée, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la dénomination «Pită de Pecica» doit donc être enregistrée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

La dénomination «Pită de Pecica» (IGP) est enregistrée.

La dénomination visée au premier alinéa identifie un produit de la classe 2.3. Produits de la boulangerie, pâtisserie, confiserie et biscuiterie de l'annexe XI du règlement d'exécution (UE) n° 668/2014 de la Commission ⁽³⁾.*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19 juin 2023.

Par la Commission,
au nom de la présidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 80 du 3.3.2023, p. 79.

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 668/2014 de la Commission du 13 juin 2014 portant modalités d'application du règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires (JO L 179 du 19.6.2014, p. 36).

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1222 DE LA COMMISSION**du 19 juin 2023****approuvant une modification non mineure du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Strachitunt» (AOP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 1151/2012, la Commission a examiné la demande de l'Italie pour l'approbation d'une modification du cahier des charges de l'appellation d'origine protégée «Strachitunt», enregistrée en vertu du règlement d'exécution (UE) n° 244/2014 de la Commission ⁽²⁾.
- (2) La modification en question n'étant pas mineure au sens de l'article 53, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1151/2012, la Commission a publié la demande de modification, en application de l'article 50, paragraphe 2, point a), dudit règlement, au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽³⁾.
- (3) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la modification du cahier des charges doit être approuvée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*La modification du cahier des charges publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* concernant la dénomination «Strachitunt» (AOP) est approuvée.*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19 juin 2023.

*Par la Commission,
au nom de la présidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membre de la Commission*

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 244/2014 de la Commission du 7 mars 2014 enregistrant une dénomination dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Strachitunt (AOP)] (JO L 74 du 14.3.2014, p. 31).

⁽³⁾ JO C 82 du 6.3.2023, p. 8.

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1223 DE LA COMMISSION**du 19 juin 2023****approuvant une modification non mineure du cahier des charges de l'indication géographique protégée «Carota dell'Altopiano del Fucino» (IGP)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) 2021/2117 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, les règles applicables avant le 7 décembre 2021 continuent de s'appliquer aux demandes d'approbation de modification d'un cahier des charges qui sont reçues par la Commission au titre du règlement (UE) n° 1151/2012 avant le 8 juin 2022.
- (2) La Commission a reçu le 15 avril 2022 de l'Italie une demande d'approbation d'une modification du cahier des charges de l'indication géographique protégée «Carota dell'Altopiano del Fucino », enregistrée en vertu du règlement (CE) n° 148/2007 de la Commission ⁽³⁾ tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n° 162/2014 ⁽⁴⁾.
- (3) La Commission a examiné la demande de l'Italie conformément à l'article 50, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1151/2012, en combinaison avec l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, dudit règlement, comme applicable avant le 7 décembre 2021.
- (4) La modification en question n'étant pas mineure au sens de l'article 53, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1151/2012, comme applicable avant le 7 décembre 2021, la Commission a publié la demande de modification, en application de l'article 50, paragraphe 2, point a), dudit règlement, au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁵⁾.
- (5) Aucune déclaration d'opposition motivée, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la modification du cahier des charges doit être approuvée.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*La modification du cahier des charges publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* concernant l'indication géographique protégée «Carota dell'Altopiano del Fucino» est approuvée.⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.⁽²⁾ Règlement (UE) 2021/2117 du Parlement européen et du Conseil du 2 décembre 2021 modifiant les règlements (UE) n° 1308/2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits agricoles, (UE) n° 1151/2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires, (UE) n° 251/2014 concernant la définition, la description, la présentation, l'étiquetage et la protection des indications géographiques des produits vinicoles aromatisés et (UE) n° 228/2013 portant mesures spécifiques dans le domaine de l'agriculture en faveur des régions ultrapériphériques de l'Union (JO L 435 du 6.12.2021, p. 262).⁽³⁾ Règlement (CE) n° 148/2007 de la Commission du 15 février 2007 enregistrant certaines dénominations dans le «Registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées» (JO L 46 du 16.2.2007, p. 14).⁽⁴⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 162/2014 de la Commission du 19 février 2014 approuvant une modification non mineure du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Carota dell'Altopiano del Fucino (IGP)] (JO L 52 du 21.2.2014, p. 11).⁽⁵⁾ JO C 80 du 3.3.2023, p. 71.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout Etat membre.

Fait à Bruxelles, le 19 juin 2023.

*Par la Commission,
au nom de la présidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membre de la Commission*

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/1224 DE LA COMMISSION**du 19 juin 2023****approuvant une modification non mineure du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [«Riviera Ligure» (AOP)]**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires ⁽¹⁾, et notamment son article 52, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, du règlement (UE) n° 1151/2012, la Commission a examiné la demande de l'Italie pour l'approbation d'une modification du cahier des charges de l'appellation d'origine protégée «Riviera Ligure», enregistrée en vertu du règlement (CE) n° 123/97 de la Commission ⁽²⁾ tel que modifié par le règlement (UE) n° 718/2011 de la Commission ⁽³⁾.
- (2) La modification en question n'étant pas mineure au sens de l'article 53, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1151/2012, la Commission a publié la demande de modification, en application de l'article 50, paragraphe 2, point a), dudit règlement, au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁴⁾.
- (3) Aucune déclaration d'opposition, conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012, n'ayant été notifiée à la Commission, la modification du cahier des charges doit être approuvée,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*La modification du cahier des charges publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* concernant la dénomination «Riviera Ligure» (AOP) est approuvée.*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.⁽²⁾ Règlement (CE) n° 123/97 de la Commission du 23 janvier 1997 complétant l'annexe du règlement (CE) n° 1107/96 de la Commission relatif à l'enregistrement des indications géographiques et des appellations d'origine au titre de la procédure prévue à l'article 17 du règlement (CEE) n° 2081/92 (JO L 22 du 24.1.1997, p. 19).⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 718/2011 de la Commission du 20 juillet 2011 approuvant une modification non mineure du cahier des charges d'une dénomination enregistrée dans le registre des appellations d'origine protégées et des indications géographiques protégées [Riviera Ligure (AOP)] (JO L 193 du 23.7.2011, p. 15).⁽⁴⁾ JO C 78 du 2.3.2023, p. 14.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 19 juin 2023.

*Par la Commission,
au nom de la présidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membre de la Commission*

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2023/... DE LA COMMISSION**du 22 juin 2023****relatif à des mesures temporaires exceptionnelles dérogeant à certaines dispositions du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en vue de remédier aux perturbations du marché dans le secteur vitivinicole dans certains États membres et dérogeant au règlement délégué (UE) 2016/1149 de la Commission**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 219, en liaison avec son article 228,

considérant ce qui suit:

- (1) La situation économique actuelle se caractérise par un coût de la vie globalement élevé, qui influe sur la consommation et les ventes de vin, ainsi que par une augmentation du coût des intrants employés pour la production agricole et l'élaboration du vin, qui ont une incidence sur les prix du vin. Ces circonstances menacent de perturber considérablement le marché vitivinicole de l'Union, car elles touchent plusieurs grands États membres producteurs en gonflant les stocks de vin disponibles, qui risquent d'atteindre des niveaux insoutenables compte tenu de la prochaine saison de récolte et de production, et en causant des difficultés financières et des problèmes de trésorerie aux producteurs de vin.
- (2) L'inflation mondiale et la réduction du pouvoir d'achat qu'elle entraîne pour les consommateurs viennent encore exacerber la tendance générale à la baisse de la consommation de vin observée ces dernières années. Le déclin apparent de la consommation sur la campagne en cours est estimé à 7 % en Italie, 10 % en Espagne, 15 % en France, 22 % en Allemagne et 34 % au Portugal, par rapport à la situation de marché précédant la pandémie de COVID-19. Cette tendance touche en particulier certains segments du marché vitivinicole, à savoir les vins rouges et rosés.
- (3) Les chiffres disponibles montrent une baisse des ventes de vin au cours de la campagne de commercialisation en cours, qui correspond au tassement observé dans la demande intérieure: on constate par exemple une baisse des ventes de 5,3 % en Espagne et en France, où certaines zones sont fortement touchées et enregistrent un recul des ventes de 25 % à 35 % par rapport à la même période de la campagne précédente. Dans l'intervalle, les exportations de vin de l'Union pour la période allant de janvier à avril 2023 sont inférieures de 8,5 % à celles de la même période de 2022.
- (4) L'augmentation générale des coûts des principaux intrants employés pour la production agricole, à savoir par exemple les coûts des engrais, de l'énergie et des bouteilles nécessaires à la production de vin, qui est aussi partiellement imputable à la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine, a entraîné une hausse exceptionnelle des coûts de production, qui ont bondi, dans certains États membres, de 30 % à 40 %. Ces circonstances exercent une pression supplémentaire sur les producteurs de vin de l'Union et réduisent leur capacité à mener des actions de commercialisation et à réaliser des investissements. En outre, malgré l'augmentation des coûts sur toute la chaîne de production du vin, les données disponibles indiquent une chute brutale des prix de certains vins dans les régions les plus touchées par la crise, par rapport à la situation antérieure à la COVID-19. C'est ainsi, par exemple, que, dans certaines régions de France, on constate une chute des prix allant de 10 % à 26 %.
- (5) L'examen cumulatif de ces facteurs révèle une diminution générale de la demande et des ventes de vins de l'Union, dans un contexte où la production a augmenté de 4 % dans l'Union par rapport à la campagne de commercialisation précédente, venant gonfler encore le niveau déjà élevé des stocks initiaux (+ 2 % par rapport à la dernière moyenne sur cinq ans). Si rien n'est fait dans les meilleurs délais pour réduire cette offre excédentaire qui ne fait que s'accroître, la situation risque de perturber gravement le marché en provoquant un déséquilibre majeur et général sur le marché, au plus tard au moment de l'arrivée de la nouvelle récolte, lorsque les producteurs de vin ne disposeront plus d'aucune capacité de stockage pour la nouvelle production et seront contraints de vendre à des prix encore plus bas.

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

- (6) À ce stade, les conditions actuelles du marché provoquent des perturbations du marché disparates dans le secteur vitivinicole dans différentes régions de production, en raison du fait que le marché vitivinicole de l'Union est fortement segmenté. Dans certaines régions de plusieurs États membres, il s'agit de perturbations importantes qui touchent en particulier les segments de marché des vins rouges et rosés. Parmi les exemples illustrant cette fragmentation du marché on observe qu'en Estrémadure (Espagne) le niveau des stocks dépasse de 27 % la moyenne sur cinq ans, que, dans les régions de Lisbonne et de l'Alentejo (Portugal), le niveau des stocks dépasse de, respectivement, 24 % et 14 % celui de l'année dernière, et que dans le Languedoc-Roussillon (France), les stocks de vin rosé dépassaient de 26 %, au début de la campagne en cours, le niveau constaté au début de la dernière campagne.
- (7) Dans le même temps, le marché vitivinicole de l'Union a aussi pâti de circonstances aggravantes, en particulier tout au long des années 2019, 2020 et 2021, en raison de restrictions commerciales antérieures, de la baisse de la consommation pendant la pandémie de COVID-19 et de plusieurs phénomènes climatiques extrêmes. Les circonstances difficiles qui prévalent actuellement sont un nouveau coup porté à un secteur déjà fragile et entraînent d'importantes pertes de revenus pour tous les acteurs concernés. Les viticulteurs des régions les plus durement touchées des États membres connaissent des difficultés financières et des problèmes de trésorerie. C'est pourquoi il est nécessaire d'agir aussi sans délai à cet égard, de manière à réagir efficacement face à une situation de marché aussi hétérogène en permettant aux États membres de réorienter une partie des ressources financières allouées à leurs programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole et d'apporter une aide mieux ciblée aux différents acteurs du secteur.
- (8) Dans les régions les plus touchées, le retrait du marché de certaines quantités de vin qui ne trouvent pas de débouchés appropriés devrait contribuer à remédier aux déséquilibres du marché et à éviter que les perturbations actuelles n'évoluent en perturbations plus graves ou prolongées de l'ensemble du secteur vitivinicole de l'Union. Lorsque cela se justifie, il convient d'autoriser à titre temporaire que la distillation du vin devienne une mesure admissible au titre des programmes de soutien au secteur vitivinicole, afin de contribuer à améliorer l'équilibre du marché et la situation économique des producteurs de vin dans les régions de production les plus touchées. Pour éviter toute distorsion de la concurrence, il convient qu'il ne soit pas autorisé d'utiliser l'alcool ainsi obtenu dans le secteur de l'alimentation et des boissons et que l'emploi de cet alcool soit limité à des fins industrielles, notamment la désinfection, aux usages pharmaceutiques, et à des fins énergétiques. Afin d'éviter tout abus ou toute surcompensation consécutive à la mise en œuvre de cette mesure exceptionnelle, il est opportun de demander aux États membres de cibler la mesure sur les régions présentant un déséquilibre du marché, de la fonder sur des critères objectifs et de limiter la compensation qu'ils verseront aux prix du marché récemment constatés.
- (9) La mesure de «vendange en vert» prévue à l'article 47 du règlement (UE) n° 1308/2013 est utilisée comme mesure de gestion du marché lorsqu'on s'attend à une production excessive de raisins. Pour aider les opérateurs à réagir à l'état actuel du marché et réduire le risque que cette situation ne se reproduise au cours de la campagne de commercialisation à venir, il convient d'accorder une certaine souplesse dans la mise en œuvre de cette mesure au cours de l'exercice 2023. En particulier, il est nécessaire, à titre de mesure exceptionnelle, de prévoir des dérogations à l'article 47, paragraphes 1 et 3, du règlement (UE) n° 1308/2013 afin de permettre la destruction ou la suppression totales des grappes de raisins immatures dans une partie d'une exploitation, pour autant que l'opération soit effectuée sur des parcelles entières, et de prévoir une augmentation temporaire de la contribution maximale de l'Union à cette mesure.
- (10) L'ajout de la «distillation de crise» aux mesures éligibles et la flexibilité introduite pour la «vendange en vert» représentent une forme de soutien financier qui, toutefois, ne nécessite pas de financement supplémentaire de l'Union, étant donné que les limites budgétaires applicables aux programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole pour l'exercice 2023, fixées à l'annexe VII du règlement (UE) 2021/2115 du Parlement européen et du Conseil ^(?), continuent de s'appliquer. Les États membres ne peuvent donc décider d'allouer des montants plus élevés aux mesures en question que dans les limites du budget annuel prévu dans ladite annexe. L'aide financière en faveur des deux mesures de crise ci-dessus vise par conséquent à soutenir le secteur, qui traverse une période d'instabilité du marché, sans avoir à mobiliser des fonds supplémentaires.

^(?) Règlement (UE) 2021/2115 du Parlement européen et du Conseil du 2 décembre 2021 établissant des règles régissant l'aide aux plans stratégiques devant être établis par les États membres dans le cadre de la politique agricole commune (plans stratégiques relevant de la PAC) et financés par le Fonds européen agricole de garantie (FEAGA) et par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader), et abrogeant les règlements (UE) n° 1305/2013 et (UE) n° 1307/2013 (JO L 435 du 6.12.2021, p. 1).

- (11) Afin d'accroître l'efficacité des ressources financières de l'Union qui peuvent être allouées à ces mesures de crise, il convient que les États membres soient autorisés à compléter l'aide financière de l'Union par des paiements nationaux couvrant jusqu'à 50 % du soutien accordé pour les deux mesures de crise prévues par le présent règlement.
- (12) L'évolution négative du marché, la hausse des coûts et les problèmes de trésorerie qui en résultent pour les opérateurs du secteur vitivinicole rendent difficile la mise en œuvre des mesures des programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole à un moment où il est particulièrement nécessaire d'améliorer l'orientation du secteur vers le marché. Afin de garantir l'efficacité de la mise en œuvre des programmes dans le contexte économique et commercial prévalant dans le secteur vitivinicole, il est opportun d'augmenter temporairement la contribution maximale de l'Union aux mesures «promotion», «restructuration et reconversion des vignobles», «vendange en vert» et «investissements».
- (13) En outre, il importe également d'offrir aux bénéficiaires des marges de manœuvre appropriées pour la mise en œuvre de leurs opérations dans le cadre des programmes de soutien nationaux, afin qu'ils puissent réagir aux incertitudes actuelles du marché et, le cas échéant, adapter ces opérations. Ces facilités constituent des mesures supplémentaires de soutien du marché visant à éviter que les perturbations économiques actuelles n'évoluent en perturbations plus graves ou prolongées du marché vitivinicole de l'Union et garantissent que les autres mesures exceptionnelles prévues dans le présent règlement, une fois décidées par un État membre, peuvent être mises en œuvre efficacement au niveau des bénéficiaires également. Par conséquent, il est nécessaire, à titre de mesure exceptionnelle supplémentaire, de déroger au règlement délégué (UE) 2016/1149 de la Commission ⁽³⁾ afin de permettre aux États membres d'accorder une certaine marge de manœuvre aux bénéficiaires pour qu'ils puissent adapter les opérations prévues selon une procédure simplifiée, et d'autoriser que, dans des cas dûment justifiés, ces opérations ne soient mises en œuvre que partiellement.
- (14) Pour autant que les raisons de relever les taux de financement de l'Union pour certaines mesures et de permettre une certaine marge de manœuvre dans la gestion des programmes soient liées à la situation économique actuelle du secteur vitivinicole, et compte tenu du fait qu'il s'agit de mesures temporaires, il est opportun d'en limiter le champ d'application aux opérations dont la mise en œuvre a débuté au cours de l'exercice 2023. En revanche, ces mesures ne devraient pas s'appliquer, par exemple, aux opérations mises en œuvre au cours des exercices précédents et uniquement payées au cours de l'exercice 2023.
- (15) Pour des raisons d'urgence impérieuse, compte tenu des perturbations persistantes du marché ainsi que du peu de temps dont disposent les États membres pour mettre en œuvre les mesures prévues par le présent règlement au cours de l'exercice en cours, et en vue de prévenir une nouvelle détérioration du marché, il est nécessaire de prendre des mesures immédiates. D'une part, dans les régions les plus touchées, l'offre excédentaire doit être éliminée du marché dès que possible et, en tout état de cause, avant le début de la nouvelle vendange, d'ici à la fin du mois d'août ou au début du mois de septembre 2023, faute de quoi la situation du marché continuera de se détériorer et le déséquilibre actuel se reportera sur la nouvelle campagne de commercialisation, au risque de plonger l'ensemble du marché vitivinicole de l'Union dans une crise de longue durée. D'autre part, toutes les mesures prévues par le présent règlement doivent être mises en œuvre avant l'expiration des programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole actuellement en vigueur, qui ne s'appliquent que jusqu'au 15 octobre 2023, comme le prévoit l'article 5, paragraphe 7, du règlement (UE) 2021/2117 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾. En vertu de cette disposition, les articles 39 à 54 du règlement (UE) n° 1308/2013 continuent de s'appliquer après le 31 décembre 2022 en ce qui concerne les dépenses encourues et les paiements effectués pour les opérations mises en œuvre avant le 16 octobre 2023. Tout retard risquerait par conséquent de rendre difficile, voire impossible, la mise en œuvre des mesures par les États membres concernés au cours de l'exercice 2023, qui est la dernière année de mise en œuvre des actuels programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole.
- (16) Eu égard à l'urgence impérieuse exposée ci-dessus, il convient que le présent règlement soit adopté conformément à la procédure d'urgence prévue à l'article 228 du règlement (UE) n° 1308/2013.

⁽³⁾ Règlement délégué (UE) 2016/1149 de la Commission du 15 avril 2016 complétant le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole et modifiant le règlement (CE) n° 555/2008 de la Commission (JO L 190 du 15.7.2016, p. 1).

⁽⁴⁾ Règlement (UE) 2021/2117 du Parlement européen et du Conseil du 2 décembre 2021 modifiant les règlements (UE) n° 1308/2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits agricoles, (UE) n° 1151/2012 relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires, (UE) n° 251/2014 concernant la définition, la description, la présentation, l'étiquetage et la protection des indications géographiques des produits vinicoles aromatisés et (UE) n° 228/2013 portant mesures spécifiques dans le domaine de l'agriculture en faveur des régions ultrapériphériques de l'Union (JO L 435 du 6.12.2021, p. 262).

- (17) Compte tenu de la nécessité d'agir immédiatement, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Dérogations temporaires à l'article 43 et à l'article 44, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1308/2013

1. Par dérogation à l'article 43 du règlement (UE) n° 1308/2013, les mesures prévues à l'article 2 du présent règlement peuvent être financées au titre des programmes de soutien au secteur vitivinicole.
2. Par dérogation à l'article 44, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1308/2013, les États membres peuvent financer par des paiements nationaux jusqu'à 50 % de l'aide octroyée au titre de l'article 2 du présent règlement et de l'article 47 du règlement (UE) n° 1308/2013.

Article 2

Mesure temporaire de distillation de crise du vin

1. Une aide peut être accordée pour la distillation de vin dans les conditions énoncées au présent article. Cette aide est proportionnée, dûment justifiée par l'État membre et ciblée sur les vins et les régions de production les plus touchés, conformément au deuxième alinéa. Elle peut être mise en œuvre au niveau national ou régional pour les vins rouges ou rosés, séparément ou conjointement pour les deux couleurs de vins, qui peuvent être des vins bénéficiant d'une appellation d'origine protégée ou d'une indication géographique protégée ou des vins sans appellation d'origine protégée ou indication géographique protégée.

Les États membres qui décident de mettre en œuvre cette mesure démontrent, pour chaque type et chaque couleur de vin admissible, soit au niveau régional, soit au niveau national, selon le cas, l'existence d'une ou de plusieurs des conditions de marché suivantes:

- a) une augmentation substantielle des derniers stocks de vin disponibles au niveau de la production, soit par comparaison avec le volume moyen des stocks pour la même période au cours des cinq campagnes de commercialisation précédentes, soit par comparaison avec le volume moyen des stocks pour la même période au cours des cinq campagnes de commercialisation précédentes, abstraction faite des valeurs les plus élevées et des valeurs les plus faibles;
- b) une baisse substantielle du prix moyen du marché au niveau de la production pour la campagne de commercialisation en cours, soit par comparaison avec le prix moyen des trois campagnes précédentes, soit par comparaison avec le prix moyen des cinq campagnes de commercialisation précédentes, abstraction faite des valeurs les plus élevées et les plus faibles des moyennes annuelles;
- c) une baisse substantielle des ventes cumulées sur le marché au niveau de la production pour la campagne de commercialisation en cours, soit par comparaison avec la moyenne des trois campagnes de commercialisation précédentes pour la même période, soit par comparaison avec la moyenne des cinq campagnes de commercialisation précédentes, abstraction faite des valeurs les plus élevées et les plus basses des ventes cumulées pour la même période, et à condition que la baisse ne résulte pas d'une diminution de la production.

2. L'alcool qui résulte de la distillation bénéficiant de l'aide visée au paragraphe 1 est utilisé exclusivement à des fins industrielles, notamment la désinfection ou les usages pharmaceutiques, ou à des fins énergétiques, de manière à éviter une distorsion de concurrence.

3. Les bénéficiaires de l'aide visée au paragraphe 1 sont des entreprises vitivinicoles produisant ou commercialisant les produits visés à l'annexe VII, partie II, du règlement (UE) n° 1308/2013, des organisations de producteurs de vin, des associations de deux ou de plusieurs producteurs, des organisations interprofessionnelles ou des distillateurs de produits de la vigne.

4. Seuls les coûts liés à la fourniture du vin aux distillateurs et à la distillation de ce vin sont admissibles au bénéfice de l'aide. Le vin à distiller au titre de la présente mesure est originaire de l'Union et conforme aux exigences de commercialisation dans l'Union ainsi qu'au cahier des charges correspondant dans le cas des vins bénéficiant d'une appellation d'origine protégée ou d'une indication géographique protégée.

5. Dans leurs programmes nationaux de soutien, les États membres peuvent affecter des critères de priorité aux bénéficiaires. Ces critères de priorité sont fondés sur la stratégie et les objectifs spécifiques énoncés dans le programme de soutien et sont objectifs et non discriminatoires.

6. Aux fins de l'aide visée au paragraphe 1, les États membres établissent des règles concernant la procédure de présentation des demandes, qui comportent notamment des dispositions concernant:

- a) les personnes physiques ou morales qui peuvent présenter des demandes;
- b) la présentation et la sélection des demandes, comprenant au moins les délais pour la présentation des demandes, pour l'examen de l'opportunité de chacune des actions proposées et pour la notification des résultats de la procédure de sélection aux opérateurs;
- c) la vérification du respect des dispositions relatives aux actions et aux coûts admissibles visés au paragraphe 4, ainsi qu'aux critères de priorité, lorsque de tels critères sont appliqués;
- d) la sélection des demandes, comprenant au moins la pondération attribuée à chaque critère de priorité, lorsque des critères de priorité sont appliqués;
- e) les dispositions relatives au paiement d'avances et à la constitution de garanties.

7. Les États membres fixent le montant de l'aide apportée aux bénéficiaires sur la base de critères objectifs et non discriminatoires. Le montant de l'aide est fixé au niveau régional ou national, selon le cas, pour chaque type et chaque couleur des vins admissibles visés au paragraphe 1. Le montant de l'aide ne peut dépasser 80 % du prix moyen mensuel le plus bas constaté au niveau de la production au cours de la campagne de commercialisation 2022-2023 pour chaque type et couleur de vin admissible auquel la mesure s'applique, dans la région concernée ou sur le territoire de l'État membre. Lorsque les prix du marché constatés ne sont pas disponibles, ils peuvent être estimés par une autorité compétente de l'État membre concerné sur la base des meilleures données disponibles.

8. Les articles 1^{er} et 2, l'article 43, les articles 48 à 54 et l'article 56 du règlement délégué (UE) 2016/1149 de la Commission ⁽⁵⁾ ainsi que les articles 1^{er}, 2 et 3, les articles 19 à 23, les articles 25 à 31, l'article 32, paragraphe 1, deuxième alinéa, et les articles 33 à 40 du règlement d'exécution (UE) 2016/1150 de la Commission ⁽⁶⁾ s'appliquent, mutatis mutandis, à l'aide à la distillation de crise du vin.

9. Pour le 31 août 2023 au plus tard, les États membres communiquent à la Commission les types et couleurs des vins admissibles et les régions dans lesquelles la mesure doit s'appliquer, ainsi que sa justification, conformément au paragraphe 1, les montants de la compensation à appliquer conformément au paragraphe 7 et leur justification, ainsi que les volumes qu'il est prévu de distiller.

Article 3

Dérogation temporaire à l'article 47, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1308/2013 relatif à la vendange en vert

Par dérogation à l'article 47, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1308/2013, pendant l'exercice financier 2023, on entend par «vendange en vert» la destruction totale ou la suppression des grappes de raisins encore immatures sur l'ensemble de l'exploitation ou sur une partie de celle-ci, à condition que cette vendange en vert soit appliquée sur des parcelles entières.

⁽⁵⁾ Règlement délégué (UE) 2016/1149 de la Commission du 15 avril 2016 complétant le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les programmes nationaux de soutien au secteur vitivinicole et modifiant le règlement (CE) n° 555/2008 de la Commission (JO L 190 du 15.7.2016, p. 1).

⁽⁶⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/1150 de la Commission du 15 avril 2016 portant modalités d'application du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les programmes d'aide nationaux dans le secteur vitivinicole (JO L 190 du 15.7.2016, p. 23).

*Article 4***Dérogations temporaires à l'article 45, paragraphe 3, à l'article 46, paragraphe 6, à l'article 47, paragraphe 3, et à l'article 50, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 1308/2013 en ce qui concerne les taux de financement**

1. Par dérogation à l'article 45, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 1308/2013, pendant l'exercice financier 2023, la participation de l'Union aux mesures d'information ou de promotion ne dépasse pas 60 % des dépenses admissibles.
2. Par dérogation à l'article 46, paragraphe 6, du règlement (UE) n° 1308/2013, pendant l'exercice financier 2023, la participation de l'Union aux coûts réels de la restructuration et de la reconversion des vignobles ne dépasse pas 60 % desdits coûts. Dans les régions moins développées, la participation de l'Union aux coûts de restructuration et de reconversion ne dépasse pas 80 % desdits coûts.
3. Par dérogation à l'article 47, paragraphe 3, deuxième phrase, du règlement (UE) n° 1308/2013, pendant l'exercice financier 2023, l'aide accordée pour la vendange en vert ne peut excéder 60 % de la somme des coûts directs de la destruction ou de la suppression des grappes de raisins et des pertes de recettes consécutives à ladite destruction ou suppression.
4. Par dérogation à l'article 50, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 1308/2013, pendant l'exercice financier 2023, les taux d'aide maximaux ci-après concernant les coûts d'investissement admissibles s'appliquent à la participation de l'Union:
 - a) 60 % dans les régions moins développées;
 - b) 50 % dans les régions autres que les régions moins développées;
 - c) 80 % dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité;
 - d) 75 % dans les îles mineures de la mer Égée telles qu'elles sont définies à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 229/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁷⁾.

*Article 5***Dérogations temporaires au règlement délégué (UE) 2016/1149**

1. Par dérogation à l'article 22 du règlement délégué (UE) 2016/1149, au cours de l'exercice financier 2023, la vendange en vert est autorisée sur une même parcelle deux années de suite ou davantage.
2. Par dérogation à l'article 53, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2016/1149, au cours de l'exercice 2023:
 - a) les États membres peuvent autoriser que les modifications apportées par les bénéficiaires à l'opération initialement approuvée et intervenant au plus tard le 15 octobre 2023 soient mises en œuvre sans l'approbation préalable des autorités compétentes, pour autant qu'elles n'aient pas d'incidence sur l'admissibilité d'une partie de l'opération et de ses objectifs généraux et que le montant total des aides approuvées pour l'opération ne soit pas dépassé. Ces modifications sont notifiées à l'autorité compétente par les bénéficiaires dans les délais fixés par les États membres;
 - b) les États membres peuvent, dans des cas dûment justifiés, autoriser les bénéficiaires à soumettre des modifications intervenant au plus tard le 15 octobre 2023 et modifiant l'objectif de l'ensemble de l'opération déjà approuvée au titre des mesures visées aux articles 45, 46, 50 et 51 du règlement (UE) n° 1308/2013, à condition que toute action individuelle en cours s'inscrivant dans le cadre d'une opération globale soit achevée. Ces modifications sont notifiées à l'autorité compétente par les bénéficiaires dans le délai fixé par les États membres et nécessitent l'approbation préalable de cette dernière.

⁽⁷⁾ Règlement (UE) n° 229/2013 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 portant mesures spécifiques dans le domaine de l'agriculture en faveur des îles mineures de la mer Égée et abrogeant le règlement (CE) n° 1405/2006 du Conseil (JO L 78 du 20.3.2013, p. 41).

3. Par dérogation à l'article 54, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2016/1149, lorsqu'une modification d'une opération déjà approuvée a été notifiée à l'autorité compétente et approuvée par elle conformément au paragraphe 2, point b), du présent article, l'aide est payée pour les actions individuelles déjà mises en œuvre dans le cadre de cette opération si ces actions ont été mises en œuvre dans leur intégralité et si elles ont été soumises à des contrôles administratifs et, le cas échéant, à des contrôles sur place conformément au chapitre IV, section 1, du règlement d'exécution (UE) 2016/1150 de la Commission ⁽⁸⁾.

4. Par dérogation à l'article 54, paragraphe 4, troisième, quatrième, cinquième et sixième alinéas, du règlement délégué (UE) 2016/1149, pendant l'exercice financier 2023, en ce qui concerne les demandes de paiement présentées au plus tard le 15 octobre 2023, lorsque des opérations soutenues au titre de l'article 46 du règlement (UE) n° 1308/2013 ne sont pas mises en œuvre sur la superficie totale pour laquelle l'aide a été demandée, les États membres calculent le montant de l'aide à payer sur la base de la superficie déterminée par les contrôles sur place effectués après la mise en œuvre.

Article 6

Application des mesures de marché exceptionnelles temporaires

Les articles 1^{er}, 2 et 3 s'appliquent aux opérations sélectionnées par les autorités compétentes des États membres à partir de la date d'entrée en vigueur du présent règlement et mises en œuvre pour le 15 octobre 2023 au plus tard.

Les articles 4 et 5 s'appliquent aux opérations dont la mise en œuvre a commencé au cours de l'exercice financier 2023.

Article 7

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 juin 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2016/1150 de la Commission du 15 avril 2016 portant modalités d'application du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les programmes d'aide nationaux dans le secteur vitivinicole (JO L 190 du 15.7.2016, p. 23).

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/... DE LA COMMISSION**du 22 juin 2023****modifiant les annexes V, XIV et XV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 en ce qui concerne les mentions relatives au Canada, au Chili et au Royaume-Uni dans les listes des pays tiers en provenance desquels l'entrée dans l'Union d'envois de volailles et de produits germinaux de volailles ainsi que de viandes fraîches de volailles et de gibier à plumes est autorisée****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2016/429 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 relatif aux maladies animales transmissibles et modifiant et abrogeant certains actes dans le domaine de la santé animale («législation sur la santé animale») ⁽¹⁾, et notamment son article 230, paragraphe 1, et son article 232, paragraphes 1 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2016/429 dispose que, pour pouvoir entrer dans l'Union, les envois d'animaux, de produits germinaux et de produits d'origine animale doivent provenir d'un pays tiers ou territoire, ou d'une zone ou compartiment de celui-ci, inscrits sur une liste conformément à l'article 230, paragraphe 1, dudit règlement.
- (2) Le règlement délégué (UE) 2020/692 de la Commission ⁽²⁾ expose les conditions de police sanitaire applicables à l'entrée dans l'Union d'envois de certaines espèces et catégories d'animaux, de produits germinaux et de produits d'origine animale provenant de pays tiers ou de territoires, de zones ou de compartiments de pays tiers, dans le cas des animaux d'aquaculture.
- (3) Le règlement d'exécution (UE) 2021/404 de la Commission ⁽³⁾ établit les listes des pays tiers et territoires et des zones ou compartiments de pays tiers ou territoire en provenance desquels l'entrée dans l'Union d'espèces et de catégories d'animaux, de produits germinaux et de produits d'origine animale relevant du champ d'application du règlement délégué (UE) 2020/692 est autorisée.
- (4) Les annexes V et XIV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 dressent en particulier les listes des pays tiers et territoires ou des zones de pays tiers ou territoire en provenance desquels l'entrée dans l'Union d'envois de volailles et de produits germinaux de volailles, d'une part, et d'envois de viandes fraîches de volailles et de gibier à plumes, d'autre part, est autorisée.
- (5) Le Chili a notifié à la Commission l'apparition d'un foyer d'influenza aviaire hautement pathogène (IAHP) chez des volailles dans la région de Metropolitana, confirmé le 4 juin 2023 par des analyses de laboratoire (RT-PCR).
- (6) Après la découverte de ce récent foyer d'IAHP, les autorités vétérinaires du Chili ont établi une zone réglementée d'au moins 10 km autour de l'établissement touché et ont pratiqué un abattage sanitaire afin de contrôler la présence de l'IAHP et de limiter la propagation de cette maladie.
- (7) Le Chili a communiqué à la Commission des informations sur la situation épidémiologique sur son territoire et sur les mesures qu'il a prises pour empêcher la propagation de l'IAHP.

⁽¹⁾ JO L 84 du 31.3.2016, p. 1.

⁽²⁾ Règlement délégué (UE) 2020/692 de la Commission du 30 janvier 2020 complétant le règlement (UE) 2016/429 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les règles applicables à l'entrée dans l'Union d'envois de certains animaux, produits germinaux et produits d'origine animale, ainsi qu'aux mouvements et à la manipulation de ces envois après leur entrée dans l'Union (JO L 174 du 3.6.2020, p. 379).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2021/404 de la Commission du 24 mars 2021 établissant les listes des pays tiers, territoires et zones de pays tiers et territoires en provenance desquels l'entrée dans l'Union d'animaux, de produits germinaux et de produits d'origine animale est autorisée conformément au règlement (UE) 2016/429 du Parlement européen et du Conseil (JO L 114 du 31.3.2021, p. 1).

- (8) Ces informations ont été évaluées par la Commission. La Commission considère que, compte tenu de la situation zoosanitaire dans la zone soumise à des restrictions établies par les autorités sanitaires du Chili, il convient de suspendre l'entrée dans l'Union d'envois de volailles, de produits germinaux de volailles et de viandes fraîches de volailles et de gibier à plumes en provenance de cette zone, afin de protéger le statut zoosanitaire de l'Union.
- (9) Le Canada et le Royaume-Uni ont communiqué des informations actualisées concernant les situations qui ont donné lieu à la suspension de l'entrée de certains produits dans l'Union.
- (10) En particulier, le Canada a communiqué des informations actualisées sur la situation épidémiologique sur son territoire concernant deux foyers d'IAHP dans des établissements avicoles situés dans les provinces de l'Ontario et du Québec, qui avaient été confirmés, respectivement, le 5 avril 2023 et le 18 avril 2023.
- (11) De plus, le Royaume-Uni a présenté des informations actualisées concernant la situation épidémiologique sur son territoire au sujet de quatre foyers d'IAHP dans des établissements avicoles situés dans les comtés suivants: Powys au Pays-de-Galles (3) et South Yorkshire en Angleterre (1), Royaume-Uni, qui avaient été confirmés entre le 13 avril 2023 et le 29 avril 2023.
- (12) Le Canada et le Royaume-Uni ont également présenté des informations sur les mesures qu'ils avaient prises pour empêcher la propagation de l'IAHP. En particulier, à la suite de l'apparition de ces foyers, le Canada et le Royaume-Uni ont mis en œuvre une politique d'abattage sanitaire afin de lutter contre cette maladie et de limiter sa propagation, et ils ont également accompli les opérations de nettoyage et de désinfection requises à la suite de la mise en œuvre de la politique d'abattage sanitaire dans les établissements avicoles infectés situés sur leurs territoires.
- (13) La Commission a évalué les informations présentées par le Canada et le Royaume-Uni. La Commission considère que le Canada et le Royaume-Uni ont fourni des garanties appropriées que la situation zoosanitaire qui avait donné lieu aux suspensions ne représente plus une menace pour la santé animale ou la santé publique dans l'Union et que, par conséquent, il convient d'autoriser à nouveau l'entrée dans l'Union de produits de volailles en provenance de ces zones qui avait été suspendue.
- (14) Il convient dès lors de modifier les annexes V et XIV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 afin de tenir compte de la situation épidémiologique actuelle en ce qui concerne l'IAHP au Canada, au Chili et au Royaume-Uni.
- (15) De plus, le règlement d'exécution (UE) 2022/215 de la Commission (*) a modifié l'annexe V et l'annexe XIV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 en ajoutant la zone CA-2.1 aux mentions relatives au Canada à l'annexe V et à l'annexe XIV. Une erreur ayant été détectée, il convient de rectifier en conséquence la ligne concernant la zone CA-2 dans la partie 2 de l'annexe V.
- (16) Par ailleurs, les mentions de l'annexe XV, section A, partie 1, du règlement d'exécution (UE) 2021/404 ont été fréquemment modifiées. Par souci de clarté, il convient de remplacer entièrement cette section de l'annexe XV.
- (17) Compte tenu de la situation épidémiologique actuelle au Canada, au Chili et au Royaume-Uni en ce qui concerne l'IAHP et du risque grave d'introduction de celle-ci dans l'Union, les modifications à apporter aux annexes V et XIV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 par le présent règlement devraient prendre effet de toute urgence.
- (18) La correction de la mention concernant le Canada à la ligne correspondant à la zone CA-2 dans l'annexe V, partie 2, du règlement d'exécution (UE) 2021/404 devrait s'appliquer à compter de la date d'application du règlement d'exécution (UE) 2022/215.
- (19) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

(*) Règlement d'exécution (UE) 2022/215 de la Commission du 17 février 2022 modifiant les annexes V et XIV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 en ce qui concerne les mentions relatives au Canada et aux États-Unis d'Amérique dans les listes des pays tiers en provenance desquels l'entrée dans l'Union d'envois de volailles et de produits germinaux de volailles ainsi que de viandes fraîches de volailles et de gibier à plumes est autorisée (JO L 37 du 18.2.2022, p. 28).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications du règlement d'exécution (UE) 2021/404

Les annexes V, XIV et XV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 sont modifiées conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Rectification du règlement d'exécution (UE) 2021/404

À l'annexe V, partie 2, dans la mention relative au Canada, la ligne concernant la zone CA-2 est remplacée par le texte suivant:

«Canada	CA-2	Territoire du Canada correspondant à:»
---------	------	--

Article 3

Entrée en vigueur et applicabilité

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Toutefois, l'article 2 est applicable à partir du 19 février 2022.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 22 juin 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Les annexes V et XIV du règlement d'exécution (UE) 2021/404 sont modifiées comme suit:

1) L'annexe V est modifiée comme suit:

a) dans la partie 1, la section B est modifiée comme suit:

i) dans la mention relative au Canada, la ligne concernant la zone CA-2.181 est remplacée par le texte suivant:

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

ii) dans la mention relative au Canada, la ligne concernant la zone CA-2.187 est remplacée par le texte suivant:

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

iii) dans la mention relative au Chili, la ligne suivante concernant la zone CL-2.11 est ajoutée après la ligne concernant la zone CL-2.10:

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

iv) dans la mention relative au Royaume-Uni, la ligne concernant la zone GB-2.298 est remplacée par le texte suivant:

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

v) dans la mention relative aux Royaume-Uni, les lignes concernant les zones GB-2.300, GB-2.301 et GB-2.302 sont remplacées par le texte suivant:

«GB Royaume-Uni	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»

b) dans la partie 2, dans la mention relative au Chili, la description suivante de la zone CL-2.11 est ajoutée après la description de la zone CL-2.10:

«Chili	CL-2.11.	Région de Metropolitana, Province de Melipilla, Commune de San Pedro Latitude -33.9728 Longitude -71.2964 PZ: Communautés: Santa Rosa de la Sierra, Lo Chacón et Las Palmas SZ: Communautés: Santa Rosa de la Sierra, El Membrillo, El Ajial, San Vicente, El Peumo et Longovilo»
--------	----------	--

2) À l'annexe XIV, dans la partie 1, la section B est modifiée comme suit:

i) dans la mention relative au Canada, les lignes concernant la zone CA-2.181 sont remplacées par le texte suivant:

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

ii) dans la mention relative au Canada, les lignes concernant la zone CA-2.187 sont remplacées par le texte suivant:

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

iii) dans la mention relative au Chili, les lignes suivantes concernant la zone CL-2.11 sont ajoutées après la ligne concernant la zone CL-2.10:

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

iv) dans la mention relative au Royaume-Uni, les lignes concernant la zone GB-2.298 sont remplacées par le texte suivant:

«GB Royaume-Uni	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		13.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		13.4.2023	7.6.2023»

v) dans la mention relative aux Royaume-Uni, les lignes concernant les zones GB-2.300, GB-2.301 et GB-2.302 sont remplacées par le texte suivant:

«GB Royaume-Uni	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) À l'annexe XV, partie 1, la section A est remplacée par le texte suivant:

«**Section A:** Liste des pays tiers, des territoires ou des zones de pays tiers en provenance desquels est autorisée l'entrée dans l'Union d'envois de produits à base de viande transformés qui ont subi le traitement non spécifique d'atténuation des risques A (*) ou les traitements B, C ou D pour les produits à base de viande [conformément à l'annexe XXVI du règlement délégué (UE) 2020/692], requis pour chaque espèce d'origine des viandes

Code ISO et nom du pays tiers ou territoire	Zone délimitée dans la partie 2	Espèces d'origine des viandes transformées, voir les définitions visées à l'article 2											
		Bovins	Ovins et caprins	Porcins	Ongulés détenus en tant que gibier d'élevage (à l'exception des porcins)	Porcins détenus en tant que gibier d'élevage (à l'exception des races domestiques de porcins)	Ongulés appartenant au gibier sauvage (à l'exception des porcins)	Porcins appartenant au gibier sauvage (à l'exception des races domestiques de porcins)	Volailles autres que des ratites	Ratites	Gibier à plumes sauvage	Certificats zoosanitaires	Conditions particulières fixées dans la partie 3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AR Argentine	AR-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
	AR-1	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
	AR-2	A	A	C	A	A	C	C	D	D	D	MPNT (**) MPST	
AU Australie	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	MPNT (**) MPST	
BA Bosnie-Herzégovine	BA-0	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	A	Non autorisé	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
BH Bahreïn	BH-0	B	B	B	B	B	C	C	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
BR Brésil	BR-0	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	D	D	D	MPST	
	BR-1	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	D	A	A	MPNT (**) MPST	

	BR-2	C	C	C	C	C	C	C	Non autorisé	D	D	D	MPST	
	BR-3	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	A	D	D	MPNT (**) MPST	
	BR-4	B	Non autorisé	Non autorisé	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	D	D	D	MPST	
BW Botswana	BW-0	B	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	D	Non autorisé	MPST	
BY Biélorussie	BY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
CA Canada	CA-0	A	A	A	A	A	A	A	A	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
	CA-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST	
	CA-2	A	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	MPNT (**) MPST	
CH Suisse	CH-0	Sous réserve de l'accord mentionné à l'annexe I, point 7												
CL Chili	CL-0	A	A	A	A	A	B	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
	CL-1	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	A	MPNT (**) MPST	
	CL-2	A	A	A	A	A	B	B	D	D	D	D	MPNT (**) MPST	
CN Chine	CN-0	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	B	MPST	
	CN-1	B	B	B	B	B	B	B	B	D	B	B	MPST	

CO Colombie	CO-0	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	A	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
ET Éthiopie	ET-0	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
GB Royaume-Uni	GB-0	A	A	A	A	A	A	A	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	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	D	D	D	MPNT (**) MPST	
GG Guernesey	GG-0	Non autorisé											
GL Groenland	GL-0	Non autorisé	A	MPNT (**) MPST									
HK Hong Kong	HK-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Non autorisé	MPST	
IL Israël	IL-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	MPST	
IM Île de Man	IM-0	Non autorisé	A	Non autorisé	MPNT (**) MPST								
IN Inde	IN-0	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
JE Jersey	JE-0	Non autorisé											

JP Japon	JP-0	A	Non autorisé	B	A	B	Non autorisé	Non autorisé	D	Non autorisé	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
KE Kenya	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
KR Corée du Sud	KR-0	Non autorisé	D	D	D	MPST							
MA Maroc	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
MD Moldavie	MD-0	Non autorisé	D	Non autorisé	Non autorisé	MPST							
ME Monténégro	ME-0	A	A	D	A	D	D	D	D	D	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
MG Madagascar	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	MPST	
MK Macédoine du Nord	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Non autorisé	Non autorisé	MPNT (**) MPST	
MU Maurice	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
MX Mexique	MX-0	A	D	D	A	D	D	D	D	D	D	MPNT (**) MPST	
MY Malaisie	MY-0	Non autorisé											

MY-1	Non autorisé	D	D	D	MPST								
NA Namibie	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	B	D	A	D	MPNT (**) MPST
NC Nouvelle-Calédonie	NC-0	A	Non autorisé	Non autorisé	A	Non autorisé	A	Non autorisé	MPNT (**) MPST				
NZ Nouvelle-Zélande	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST
PM Saint Pierre et Miquelon	PM-0	Non autorisé	D	Non autorisé	Non autorisé	MPST							
PY Paraguay	PY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST
RS Serbie	RS-0	A	A	B ou C	A	D	D	D	D	D	D	Non autorisé	MPNT (**) MPST
RU Russie	RU-0	Non autorisé	C	C	D	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST				
	RU-2	C ou D1	C	C	D	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST				
SG Singapour	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Non autorisé	MPST

SZ Eswatini	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	MPST	
TH Thaïlande	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	D	MPNT (**) MPST	
TN Tunisie	TN-0	C	C	B	C	B	B	B	A	A	D	MPNT (**) MPST	
TR Turquie	TR-0	Non autorisé	D	D	D	MPST							
UA Ukraine	UA-0	Non autorisé											
	UA-1	Non autorisé	A	A	A	MPNT (**) MPST							
	UA-2	Non autorisé	D	D	D	MPST							
US États-Unis	US-0	A	A	A	A	A	A	A	Non autorisé	Non autorisé	Non autorisé	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	D	D	D	MPNT (**) MPST	
UY Uruguay	UY-0	C	C	B	C	B	Non autorisé	Non autorisé	D	A	D	MPNT (**) MPST	
XK Kosovo	XK-0	Non autorisé	C ou D	Non autorisé	Non autorisé	MPST	1						

ZA Afrique du Sud	ZA-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
ZW Zimbabwe	ZW-0	C	C	B	C	B	B	B	D	D	D	MPST	

(*) "A" signifie qu'aucun des traitements d'atténuation des risques B, C ou D [conformément à l'annexe XXVI du règlement délégué (UE) 2020/692] n'est requis.

(**) Uniquement pour les produits associés au traitement "A".».

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2023/1227 DU CONSEIL

du 20 juin 2023

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de la Commission instituée par la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est en ce qui concerne les modifications de la décision OSPAR 2021/01 relative à l'établissement de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov et de la recommandation OSPAR 2021/01 relative à la gestion de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est ⁽¹⁾ (ci-après dénommée la «convention»), à laquelle l'Union est partie contractante, est entrée en vigueur le 25 mars 1998.
- (2) En vertu de l'article 10, paragraphe 3, de la convention, la Commission établie par l'article 10, paragraphe 1, de la convention (ci-après dénommée la «Commission OSPAR») peut adopter des décisions et des recommandations conformément à l'article 13 de la convention.
- (3) Le 1^{er} octobre 2021, la Commission OSPAR a adopté, lors du segment ministériel de sa 24^e réunion annuelle, la décision OSPAR 2021/01 relative à l'établissement de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov (ci-après dénommée «décision OSPAR 2021/01») et la recommandation OSPAR 2021/01 relative à la gestion de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov (ci-après dénommée «recommandation OSPAR 2021/01»). Parallèlement, il a également été décidé que le périmètre de conservation de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov (ci-après dénommée «AMP NACES») devrait être réexaminé, en vue de son extension.
- (4) Un réexamen du périmètre de la conservation de l'AMP NACES a été effectué et a abouti à la proposition de deux actes de la Commission OSPAR: une décision modifiant la décision OSPAR 2021/01 et une recommandation modifiant la recommandation OSPAR 2021/01. La Commission OSPAR doit adopter la décision envisagée et la recommandation envisagée lors de sa 26^e réunion ordinaire, qui se tiendra le 26 juin 2023.
- (5) La décision envisagée de la Commission OSPAR étend le périmètre de conservation de l'AMP NACES existante et indique les coordonnées géographiques (latitude et longitude) de ses limites.
- (6) La recommandation envisagée par la Commission OSPAR vise à guider les parties contractantes dans leurs actions et dans l'adoption de mesures visant à atteindre les objectifs de conservation révisés, conformément au périmètre de conservation étendu de la décision envisagée.
- (7) Comme il existe un lien étroit entre les deux actes envisagés par la Commission OSPAR, il y a lieu qu'ils soient couverts par la même position de l'Union.

⁽¹⁾ JO L 104 du 3.4.1998, p. 2.

- (8) Les actes envisagés ont trait à la protection de l'environnement, qui relève d'une compétence partagée entre l'Union et ses États membres au titre de l'article 4, paragraphe 2, point e), du traité. Les actes envisagés ne relèvent pas d'un domaine qui est largement couvert par les règles de l'Union relatives à cette protection. L'Union n'entend pas faire usage de la possibilité d'exercer sa compétence externe à l'égard des domaines couverts par lesdits actes pour lesquels sa compétence n'a pas encore été exercée en interne.
- (9) Il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de la Commission OSPAR en ce qui concerne les propositions de modifications de la décision OSPAR 2021/01 et de la recommandation OSPAR 2021/01, étant donné que la décision qui sera adoptée par la Commission OSPAR sera contraignante pour l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 26^e réunion de la Commission OSPAR consiste à soutenir l'adoption d'une décision modifiant la décision OSPAR 2021/01 relative à l'établissement de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov, en ce qui concerne l'extension de son périmètre de conservation, et à soutenir l'adoption d'une recommandation modifiant la recommandation OSPAR 2021/01 relative à la gestion de l'aire marine protégée du courant Nord Atlantique et du bassin maritime d'Evlanov, en ce qui concerne l'extension de ses objectifs de conservation.

Article 2

Les représentants de l'Union, en consultation avec les États membres, peuvent convenir, lors de réunions de coordination sur place, d'affiner la position visée à l'article 1^{er} en fonction de l'évolution de la situation lors de la 26^e réunion de la Commission OSPAR, sans que le Conseil doive adopter une nouvelle décision.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Luxembourg, le 20 juin 2023

Par le Conseil
La présidente
R. POURMOKHTARI

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2023/1228 DE LA COMMISSION**du 7 juin 2023****relative à l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil à l'attribution des marchés concernant l'activité liée à la fourniture de services de livraison exprès de colis en Lituanie***[notifiée sous le numéro C(2023) 3641]***(Le texte en langue lituanienne est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 35, paragraphe 3,

après consultation du comité consultatif pour les marchés publics,

considérant ce qui suit:

1. FAITS

- (1) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité consultatif pour les marchés publics.
- (2) Le 6 janvier 2023, Lietuvos paštas, AB (ci-après le «demandeur») a présenté à la Commission une demande au titre de l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE (ci-après la «demande»). La demande satisfait aux exigences formelles énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la décision d'exécution (UE) 2016/1804 de la Commission ⁽²⁾ et à l'annexe I de cette même décision.
- (3) Le demandeur est un prestataire de services postaux en Lituanie et une entité adjudicatrice au sens de l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2014/25/UE. Le demandeur est la seule entité adjudicatrice en Lituanie fournissant des services postaux au sens de l'article 13, paragraphe 2, point b), de la directive 2014/25/UE. La demande concerne certains services postaux, visés à l'article 13, paragraphe 1, point a), de la directive 2014/25/UE, fournis par le demandeur sur le territoire de la Lituanie, en particulier des services de livraison exprès de colis ⁽³⁾. Les services de livraison ordinaire de colis ne font pas l'objet de la demande. Le demandeur fournit des services de livraison exprès de colis sous la marque «LP Express», qui comprennent la livraison de colis depuis un point d'enlèvement (par exemple, domicile du client, entreprise, casier à colis) jusqu'à un point de livraison spécifié par le client (domicile, bureau, bureau de poste ou casiers à colis) ⁽⁴⁾.
- (4) La demande n'était pas assortie d'une position motivée et justifiée, adoptée par une autorité nationale indépendante compétente pour l'activité concernée, qui analyse de manière approfondie les conditions de l'applicabilité de l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE à l'activité concernée, conformément aux paragraphes 2 et 3 dudit article. Conformément à l'annexe IV, paragraphe 1, point a), de la directive 2014/25/UE, la Commission doit adopter une décision d'exécution concernant la demande dans un délai de 105 jours ouvrables, étant donné que le libre accès au marché peut être supposé exister sur la base de l'article 34, paragraphe 3, premier alinéa, de ladite directive.

⁽¹⁾ JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

⁽²⁾ Décision d'exécution (UE) 2016/1804 de la Commission du 10 octobre 2016 relative aux modalités d'application des articles 34 et 35 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 275 du 12.10.2016, p. 39).

⁽³⁾ Demande, point 6.

⁽⁴⁾ Demande, point 6.

- (5) À la suite d'une demande de la Commission le 13 février 2023, le demandeur a présenté des informations complémentaires le 20 février 2023. Le 23 février 2023, la Commission a adressé une nouvelle demande d'informations au demandeur. Ce même jour, la Commission a envoyé une demande d'informations aux autorités lituaniennes. Le demandeur a fourni des informations complémentaires le 9 mars 2023 et les autorités lituaniennes ont répondu à la demande d'informations le 14 mars 2023.

2. CADRE JURIDIQUE

- (6) La directive 2014/25/UE s'applique à l'attribution de marchés pour l'exercice d'activités liées aux services postaux visés à l'article 13, paragraphe 2, point b), de ladite directive.
- (7) Conformément à l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE, les marchés destinés à permettre la prestation d'une activité visée par ladite directive ne sont pas soumis aux dispositions de celle-ci, si l'activité exercée dans l'État membre concerné est directement exposée à la concurrence sur des marchés dont l'accès n'est pas limité.
- (8) L'exposition directe à la concurrence doit être évaluée sur la base de critères objectifs prenant en considération les caractéristiques spécifiques du secteur concerné. Cette évaluation est toutefois limitée par la brièveté des délais applicables et par la nécessité de s'appuyer sur les informations dont dispose la Commission. Ces informations proviennent soit de sources déjà disponibles, soit d'informations obtenues dans le cadre de la demande au titre de l'article 35 de la directive 2014/25/UE et ne peuvent être complétées en recourant à des méthodes exigeant plus de temps, y compris, en particulier, des enquêtes publiques auprès des opérateurs économiques concernés.
- (9) L'exposition directe à la concurrence sur un marché donné doit être évaluée en fonction d'une série de critères qui, pris isolément, ne sont pas déterminants.
- (10) Pour établir si les activités concernées sont soumises à une concurrence directe sur les marchés relevant de la présente décision, il doit être tenu compte de la part de marché des principaux acteurs et du nombre d'acteurs sur le marché.

3. ÉVALUATION

- (11) La présente décision a pour objectif de déterminer si les activités concernées par la demande sont, sur des marchés dont l'accès n'est pas limité au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE, exposées à un niveau de concurrence tel que, même en l'absence de la discipline de passation de marchés apportée par les règles détaillées de passation des marchés énoncées dans la directive 2014/25/UE, les marchés destinés à l'exercice de l'activité concernée pourront être passés de manière transparente et non discriminatoire, et reposeront sur des critères permettant aux acheteurs de déterminer la solution d'ensemble la plus avantageuse au niveau économique.
- (12) La présente décision se fonde sur la situation de droit et de fait de janvier 2023 et sur les informations fournies par le demandeur, les autorités lituaniennes ainsi que sur des informations accessibles au public. Elle pourra être révisée si, à la suite de changements significatifs dans la situation de droit ou de fait, les conditions d'applicabilité de l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE ne sont plus remplies.

3.1. Accès non limité au marché

- (13) L'accès au marché est considéré comme étant non limité si l'État membre concerné a mis en œuvre et appliqué les actes juridiques pertinents de l'Union concernant l'ouverture d'un secteur donné ou d'une partie de celui-ci. Ces actes juridiques figurent à l'annexe III de la directive 2014/25/UE qui, pour les services postaux, inclut la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service (JO L 15 du 21.1.1998, p. 14).

- (14) Comme l'a confirmé la Lituanie ⁽⁶⁾, et sur la base des informations dont dispose la Commission, la Lituanie a transposé ⁽⁷⁾ la directive 97/67/CE. Par conséquent, l'accès au marché en cause est considéré comme étant non limité conformément à l'article 34, paragraphe 3, de la directive 2014/25/UE.

3.2. Évaluation de la concurrence

3.2.1. Définition du marché de produits en cause

- (15) Selon le demandeur, les marchés de produits en cause peuvent être segmentés comme suit: a) services intérieurs de livraison exprès (messagerie); b) services internationaux de livraison exprès (messagerie) (services internationaux sortants et services internationaux entrants) ⁽⁸⁾.
- (16) Dans des décisions antérieures ⁽⁹⁾, la Commission a déclaré que le marché des services de distribution de courrier peut être segmenté en services de livraison exprès et services de livraison ordinaires (ou «en différé»). Cette segmentation tient compte du fait que les services exprès sont plus rapides et plus fiables qu'un service ordinaire, que chacun de ces services exige une infrastructure différente et que les services exprès présentent des caractéristiques supplémentaires à valeur ajoutée, comme les services de suivi et de localisation, et sont aussi généralement plus onéreux.
- (17) Dans des décisions antérieures ⁽¹⁰⁾, la Commission avait également établi une distinction entre les services intérieurs et internationaux de livraison de colis. Elle a considéré que les services intérieurs de livraison de colis sont fournis par des sociétés exploitant des réseaux de distribution nationaux, tandis que les services internationaux de livraison de colis consistent en la collecte de colis à acheminer et à livrer à l'étranger.
- (18) Le demandeur estime que les marchés de produits en cause pour les services de livraison exprès de colis correspondent aux deux types de services postaux concernant les colis couverts par la demande et décrits aux points a) et b) du considérant 15. Cette approche est conforme à la pratique antérieure de la Commission.
- (19) Des définitions plus étroites du marché pourraient être envisagées dans certains cas [en distinguant les services intérieurs de livraison exprès de colis pour les particuliers (C2X), qui comprennent les services de particulier à particulier et les services de particulier à entreprise, et les services intérieurs de livraison exprès de colis pour les entreprises (B2X), qui comprennent les services d'entreprise à particulier et les services d'entreprise à entreprise]. Toutefois, la définition précise du marché en cause peut être laissée ouverte aux fins de la présente décision. Le résultat de l'analyse reste inchangé, que l'on considère une définition étroite ou une définition large ⁽¹¹⁾.

⁽⁶⁾ Réponse des autorités lituaniennes à la demande d'informations du 14 mars 2023.

⁽⁷⁾ Loi postale de la République de Lituanie, 15 avril 1999 n° VIII-1141. Nouvelle version de la loi depuis le 1^{er} janvier 2013: N° XI-2379 du 8 novembre 2012, Journal officiel 2012, n° 135-6867 (22 novembre 2012).

⁽⁸⁾ Demande, points 33 et 39.

⁽⁹⁾ Décision d'exécution (UE) 2020/737 de la Commission du 27 mai 2020 sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil aux marchés attribués pour les activités relatives à la prestation de certains services postaux au Danemark (JO L 172 du 3.6.2020, p. 23), décision d'exécution (UE) 2019/1204 de la Commission du 12 juillet 2019 concernant l'applicabilité de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil aux marchés attribués pour certaines activités liées à la fourniture de certains services postaux et de services autres que les services postaux en Croatie (JO L 189 du 15.7.2019, p. 75). Décision d'exécution 2013/154/UE de la Commission du 22 mars 2013 exemptant certains services du secteur postal en Hongrie de l'application de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 86 du 26.3.2013, p. 22). Voir également la décision 90/456/CEE de la Commission du 1^{er} août 1990 relative à la prestation en Espagne de services de courrier rapide international (JO L 233 du 28.8.1990, p. 19), la décision du 21 avril 2009 dans l'affaire COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S et la décision de la Commission du 30 janvier 2013 dans l'affaire COMP/M.6570 – UPS/TNT Express.

⁽¹⁰⁾ Décision d'exécution (UE) 2020/737 de la Commission du 27 mai 2020 sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil aux marchés attribués pour les activités relatives à la prestation de certains services postaux au Danemark (JO L 172 du 3.6.2020, p. 23), décision d'exécution (UE) 2019/1204 de la Commission du 12 juillet 2019 concernant l'applicabilité de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil aux marchés attribués pour certaines activités liées à la fourniture de certains services postaux et de services autres que les services postaux en Croatie (JO L 189 du 15.7.2019, p. 75). Voir également la décision du 21 avril 2009 dans l'affaire COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, point 54.

⁽¹¹⁾ Voir à ce sujet l'annexe 16 de la demande, dans laquelle le demandeur fournit des estimations de sa part de marché et de celle de ses principaux concurrents, en se fondant sur des définitions plus étroites du marché.

3.2.2. Définition du marché géographique en cause

- (20) Selon le demandeur, le marché géographique en cause, tant pour les services intérieurs de livraison exprès que pour les services internationaux de livraison exprès, devrait être défini comme étant national et comprendre le territoire de la République de Lituanie ⁽¹²⁾.
- (21) S'agissant du marché géographique, la Commission a estimé dans sa pratique antérieure ⁽¹³⁾ que les marchés de livraison exprès de colis, indépendamment de la distinction entre les services intérieurs et les services internationaux, revêtent une dimension nationale. La position du demandeur est conforme à la pratique de la Commission.
- (22) Le demandeur fournit à la fois des services intérieurs et des services internationaux de livraison de colis en Lituanie.
- (23) En l'absence de toute indication concernant une autre étendue du marché géographique, il peut être considéré, aux fins de l'évaluation dans le cadre de la présente décision et sans préjudice du droit de la concurrence, que l'étendue géographique des services intérieurs et internationaux de livraison exprès de colis est le territoire de la Lituanie.

3.2.3. Analyse du marché

3.2.3.1. Fourniture de services intérieurs de livraison exprès de colis

- (24) La Lituanie compte environ 60 prestataires de services de livraison exprès de colis ⁽¹⁴⁾. Sur la base des informations fournies par le demandeur, 4 prestataires de services postaux détiennent plus de 10 % du marché des services intérieurs de livraison exprès de colis ⁽¹⁵⁾. Selon les informations disponibles, la part de marché du demandeur dans ce segment du marché était de [20-25] % pour la période comprise entre 2019 et 2021, tant en valeur qu'en volume ⁽¹⁶⁾.
- (25) Les parts de marché des concurrents du demandeur sont comparables à celles du demandeur ou plus importantes. Les parts de marché de ses principaux concurrents tant en valeur qu'en volume ⁽¹⁷⁾ pour la période comprise entre 2019 et 2021 sont les suivantes: DPD Lietuva: [30-35] %, Venipak Lietuva: [15-20] % et Omniva LT: [10-15] %.
- (26) Même si les autres marchés de produits sont définis (services intérieurs de livraison exprès de colis C2X et services intérieurs de livraison exprès de colis B2X), la situation reste inchangée du point de vue de la concurrence. De fait, en ce qui concerne les services intérieurs C2X de livraison exprès de colis, le premier opérateur sur ce segment, Omniva LT, détenait une part de [35-40] % entre 2019 et 2021, tant en valeur qu'en volume. Cet opérateur figure en première position sur ce segment du marché. La part du demandeur était de [30-35] % pour la période comprise entre 2019 et 2021, tant en valeur qu'en volume. DPD Lietuva et Venipak Lietuva détenaient respectivement [15-20] % et [5-10] % de parts de marché. En ce qui concerne les services intérieurs B2X de livraison exprès de colis, 4 prestataires de services postaux possèdent une part de marché supérieure à 10 % sur ce segment. Selon les informations disponibles, la part de marché du demandeur dans ce segment du marché était de [15-20] % pour la période comprise entre 2019 et 2021, tant en valeur qu'en volume. Les parts de marché des concurrents du demandeur sont comparables à celle du demandeur ou plus élevées. Ses concurrents les plus importants détenaient pour la période comprise entre 2019 et 2021 les parts de marché suivantes, tant en valeur qu'en volume: DPD Lietuva: [35-40] %, Venipak Lietuva: [25-30] % et Omniva LT: [10-15] % ⁽¹⁸⁾.

⁽¹²⁾ Demande, point 56.

⁽¹³⁾ Décision d'exécution (UE) 2019/1204 de la Commission du 12 juillet 2019 concernant l'applicabilité de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil aux marchés attribués pour certaines activités liées à la fourniture de certains services postaux et de services autres que les services postaux en Croatie (JO L 189 du 15.7.2019, p. 75). Voir également la décision du 21 avril 2009 dans l'affaire COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, points 66 et 74.

⁽¹⁴⁾ Informations fondées sur la connaissance du marché du demandeur, qui tiennent compte également de l'évaluation du nombre de prestataires de services postaux figurant dans le rapport de l'autorité de régulation des communications de la République de Lituanie (RRT). Dans leur réponse du 14 mars 2023, les autorités lituaniennes ont confirmé que le pays comptait un grand nombre d'opérateurs de services intérieurs de livraison exprès de colis.

⁽¹⁵⁾ Voir à ce sujet l'annexe 16 de la demande, dans laquelle le demandeur fournit des estimations de sa part de marché et de celle de ses principaux concurrents, en se fondant sur des définitions plus étroites du marché.

⁽¹⁶⁾ Ibidem.

⁽¹⁷⁾ Ibidem.

⁽¹⁸⁾ Ibidem.

- (27) Sur la base des informations fournies par le demandeur ⁽¹⁹⁾, il n'existe pas d'obstacles réglementaires à l'entrée sur le marché de la fourniture de services intérieurs de livraison exprès de colis. La prestation d'activités postales ne nécessite aucune autorisation formelle des institutions de l'État. Selon les informations transmises par le demandeur ⁽²⁰⁾, et comme le confirment les informations communiquées par les autorités lituaniennes ⁽²¹⁾, la seule obligation incombant au fournisseur consiste à notifier la date de début de la fourniture des services à l'autorité de régulation des communications de la République de Lituanie (RRT) et à se conformer aux exigences fixées pour le prestataire de services postaux ⁽²²⁾.
- (28) En outre, la Commission relève, en se fondant sur les informations fournies par le demandeur, que certains concurrents ont élargi leurs services en introduisant des infrastructures de casiers à colis. De plus, tous les principaux concurrents prévoient de nouveaux investissements et l'extension des infrastructures de casiers à colis ⁽²³⁾. Selon les informations publiées par la RRT, les casiers à colis connaissent d'une manière générale un succès croissant et constituent désormais l'un des deux points de livraison les plus appréciés. En effet, la livraison par messagerie et la livraison par dépôt dans les casiers à colis représentent respectivement 50 à 60 % et 35 à 46 % de l'ensemble des livraisons de colis en Lituanie, tandis que la livraison dans les bureaux de poste ne représente que 2 % environ de ce total ⁽²⁴⁾. Sur ce point, bien que le demandeur exploite un réseau de bureaux de poste, ce qui n'est pas le cas des autres prestataires de services par messagerie, on ne saurait considérer que cela constitue un facteur conférant au demandeur un avantage compétitif important par rapport à ses concurrents sur ce segment du marché.
- (29) Aux fins de la présente décision et sans préjudice du droit de la concurrence, il convient de considérer que les facteurs décrits aux considérants 24, 25, 26, 27 et 28 indiquent que cette activité est exposée à la concurrence en Lituanie. Par conséquent, étant donné que les conditions énoncées à l'article 34 de la directive 2014/25/UE sont remplies, il y a lieu de constater que la directive 2014/25/UE ne s'applique pas à la passation de marchés destinés à permettre l'exercice de cette activité en Lituanie.

3.2.3.2. Fourniture de services internationaux de livraison exprès de colis

- (30) Il existe de solides prestataires de services actifs dans le secteur des services internationaux de livraison exprès de colis, dont des opérateurs du marché international tels que DHL ou FedEx. D'après les informations disponibles, le demandeur détenait une part de [0-5] % dans ce segment du marché pour la période comprise entre 2019 et 2021, en valeur et en volume ⁽²⁵⁾.
- (31) La part du demandeur sur ce segment du marché est très faible par rapport à celle de ses concurrents. Les informations disponibles montrent que le premier opérateur dans ce segment du marché, DPD Lietuva, détenait une part de [40-45] % pour la période comprise entre 2019 et 2021, tant en valeur qu'en volume. La part de DHL était de [10-15] % pour la période comprise entre 2019 et 2021, tant en valeur qu'en volume. Deux autres concurrents, Omniva LT et Venipak Lietuva, possédaient [10-15] % de parts de marché pendant la période comprise entre 2019 et 2021, en valeur et en volume, soit des parts comparables à celles de DHL ⁽²⁶⁾. Étant donné que la part de marché du demandeur dans ce segment est très faible, il n'est pas nécessaire d'évaluer séparément sa part de marché des services internationaux de livraison exprès de colis C2X et B2X. En raison de leurs parts de marché, les concurrents sont en effet en mesure d'exercer une forte pression concurrentielle sur le demandeur dans ce segment.

⁽¹⁹⁾ Demande, point 111.

⁽²⁰⁾ Demande, point 64.

⁽²¹⁾ Réponse des autorités lituaniennes à la demande d'informations du 14 mars 2023.

⁽²²⁾ L'article 10 de la loi postale prévoit les exigences relatives aux droits et obligations des prestataires de services postaux, qui comprennent les modalités de distribution et de retour des envois postaux, l'obligation de publier les conditions applicables aux services postaux, les lieux d'activité du prestataire et d'autres informations pertinentes, l'obligation de répondre aux clients dans un délai de 14 jours et la notification à la RRT. Les règles relatives à la prestation de services postaux adoptées par la RRT précisent les exigences applicables aux services postaux (décision n° 1V-332 du directeur de l'autorité de régulation des communications de la République de Lituanie du 28 février 2013).

⁽²³⁾ Demande, point 106.

⁽²⁴⁾ Rapport de la RRT (2021, 4^e trimestre), annexe n° 9 de la demande.

⁽²⁵⁾ Voir à ce sujet l'annexe 16 de la demande, dans laquelle le demandeur fournit des estimations de sa part de marché et de celle de ses principaux concurrents, en se fondant sur des définitions plus étroites du marché.

⁽²⁶⁾ Ibidem.

- (32) Aux fins de la présente décision et sans préjudice du droit de la concurrence, il y a lieu de considérer les facteurs indiqués aux considérants 30 et 31 comme une indication de l'exposition à la concurrence de cette activité en Lituanie. Par conséquent, étant donné que les conditions énoncées à l'article 34 de la directive 2014/25/UE sont remplies, il convient de constater que la directive 2014/25/UE ne s'applique pas à la passation de marchés destinés à permettre l'exercice de cette activité en Lituanie.

4. CONCLUSION

- (33) Au vu des facteurs examinés aux considérants 6 à 32, la condition d'exposition directe à la concurrence posée à l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE devrait être considérée comme remplie en Lituanie en ce qui concerne l'activité liée aux services intérieurs de livraison exprès de colis et l'activité liée aux services internationaux de livraison exprès de colis.
- (34) La condition de l'accès non limité au marché étant réputée satisfaite, la directive 2014/25/UE ne devrait pas s'appliquer lorsque des entités adjudicatrices attribuent des marchés destinés à permettre, en Lituanie, les activités visées au considérant 33 de la présente décision, ni lorsqu'elles organisent des concours en vue de l'exercice de telles activités dans cette zone géographique.
- (35) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles de l'Union concernant la concurrence et d'autres dispositions du droit de l'Union. En particulier, les critères et la méthode utilisés pour évaluer l'exposition directe à la concurrence en vertu de l'article 34 de la directive 2014/25/UE ne sont pas nécessairement identiques à ceux utilisés pour effectuer une évaluation conformément à l'article 101 ou 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou au règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽²⁷⁾, ainsi que l'a confirmé le Tribunal ⁽²⁸⁾,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La directive 2014/25/UE ne s'applique pas aux marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exercice, en Lituanie, des activités suivantes:

- fourniture de services intérieurs de livraison exprès de colis;
- fourniture de services internationaux de livraison exprès de colis.

Article 2

La République de Lituanie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 juin 2023.

Par la Commission
Thierry BRETON
Membre de la Commission

⁽²⁷⁾ Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).

⁽²⁸⁾ Arrêt du tribunal du 27 avril 2016, *Österreichische Post AG/Commission*, T-463/14, EU:T:2016:243, point 28. Voir également le considérant 44 de la directive 2014/25/UE.

DÉCISION (UE) 2023/1229 DE LA COMMISSION**du 7 juin 2022****concernant les aides d'État SA.58101 (2020/C ex 2020/N) et SA.62043 (2021/C ex 2021/N) que le Portugal envisage de mettre à exécution pour le sauvetage et la restructuration du groupe SATA***[notifiée sous le numéro C(2022) 3816]***(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

vu les décisions par lesquelles la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à l'égard des aides SA.58101(2020/C) ⁽¹⁾ et SA.62043 (2021/C) ⁽²⁾,

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions susmentionnées, et compte tenu des observations reçues d'une partie intéressée et d'autres tiers,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 13 août 2020, modifiée et complétée le 14 août 2020, le Portugal a notifié à la Commission son intention d'octroyer une aide au sauvetage à SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. (ci-après «SATA» ou le «bénéficiaire») sous la forme d'une garantie publique sur un prêt bancaire de 169 millions d'EUR, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE»).
- (2) Le 18 août 2020, la Commission a informé le Portugal de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE afin d'apprécier la compatibilité de l'aide au sauvetage susmentionnée au regard des lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (ci-après les «lignes directrices S&R») ⁽³⁾. La Commission a décidé d'ouvrir la procédure étant donné qu'elle avait des doutes quant au respect du principe de non-réurrence en l'espèce, c'est-à-dire quant à savoir si les trois augmentations de capital de SATA pour un total de 72,6 millions d'EUR souscrites par la Région

⁽¹⁾ JO C 294 du 4.9.2020, p. 41.

⁽²⁾ JO C 223 du 11.6.2021, p. 37.

⁽³⁾ Communication de la Commission – Lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (JO C 249 du 31.7.2014, p. 1).

autonome des Açores (ci-après la «RAA» ou la «région») depuis 2017, mentionnées au considérant 13 de la décision (ci-après les «augmentations de capital antérieures»), constituaient une précédente aide au sauvetage et à la restructuration. Dans la même décision, sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), et de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE, la Commission a approuvé un soutien de trésorerie de 133 millions d'EUR à SATA pour lui permettre de remplir ses véritables obligations de service public (ci-après les «OSP») et de fournir des services d'intérêt économique général (ci-après les «SIEG») dans ses petits aéroports et d'assurer la connectivité de la région ultrapériphérique des Açores.

- (3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* (ci-après la «décision d'ouverture») ⁽⁴⁾ le 4 septembre 2020. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations.
- (4) La Commission a reçu des observations de dix-neuf parties. Le 13 octobre 2020, elle a transmis ces observations au Portugal, qui y a répondu par écrit par lettre du 16 novembre 2020.
- (5) Le 17 février 2021, le Portugal a présenté un plan de restructuration pour SATA. Le 14 avril 2021, le Portugal a notifié à la Commission son intention d'octroyer une aide à la restructuration à l'appui du plan de restructuration, sous la forme d'une augmentation de capital de 186,7 millions d'EUR et d'une garantie publique de 144,2 millions d'EUR sur des prêts.
- (6) Par lettres du 29 mars 2021 et du 16 avril 2021, la RAA a demandé que les garanties sur les prêts autorisées par la Commission le 18 août 2020 soient prolongées jusqu'au 18 novembre 2021 et que de nouvelles garanties, jusqu'à concurrence d'un montant additionnel de 122,5 millions d'EUR, soient autorisées pour une période de sept mois, dans l'attente de l'évaluation du plan de restructuration.
- (7) Par lettre du 30 avril 2021, la Commission a informé le Portugal de sa décision d'étendre la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE à l'égard de l'aide à la restructuration notifiée et a autorisé, sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), et de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE, un soutien de trésorerie supplémentaire de 122,5 millions d'EUR pour garantir la poursuite des OSP et SIEG jusqu'au 21 novembre 2021 ou jusqu'à ce que la Commission ait pris une décision définitive, la date la plus proche étant retenue. Cette décision a également été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* (ci-après la «décision d'extension») ⁽⁵⁾ le 11 juin 2021.
- (8) Le Portugal a présenté ses observations sur la décision d'extension par lettre du 10 juin 2021 et a modifié et mis à jour le plan de restructuration le 15 juillet et le 2 décembre 2021.
- (9) Le 1^{er} juin 2021 et le 30 novembre 2021, le Portugal a informé la Commission que le bénéficiaire avait remboursé les augmentations de capital antérieures à la RAA majorées des intérêts, conformément au chapitre V du règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission ⁽⁶⁾.
- (10) La Commission a reçu de quatorze parties des observations concernant la décision d'extension. Le 14 juillet 2021, la Commission les a transmises au Portugal qui a présenté à son tour ses observations par lettre du 12 août 2021.
- (11) Le 5 novembre 2021, la Commission a autorisé, sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), et de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE, une modification et une prolongation dans le temps du soutien de trésorerie approuvé à SATA dans l'attente de la clôture de la procédure ⁽⁷⁾.
- (12) Le 6 avril 2022, le Portugal a retiré la notification de l'aide au sauvetage en faveur de SATA et a confirmé que l'aide au sauvetage n'avait pas été octroyée. Dans la même communication du 6 avril 2022, le Portugal a également fourni des informations actualisées supplémentaires.

⁽⁴⁾ JO C 294 du 4.9.2020, p. 41.

⁽⁵⁾ JO C 223 du 11.6.2021, p. 37.

⁽⁶⁾ Règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1).

⁽⁷⁾ Décision de la Commission du 5 novembre 2021, SA.58101 et SA.62043 – Portugal – Aide au sauvetage et à la restructuration en faveur de SATA – Soutien de trésorerie urgent, publiée sur le site web de la Commission européenne (https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101), dans laquelle la Commission n'a soulevé aucune objection, dans les limites du budget déjà autorisé de 255,5 millions d'EUR, i) à la prolongation des garanties sur les prêts déjà octroyées, ou ii) au remplacement de ces prêts par des prêts d'associés directement fournis à SATA Azores Airlines.

- (13) Le Portugal a accepté, à titre exceptionnel, de renoncer aux droits découlant de l'article 342 du TFUE en liaison avec l'article 3 du règlement (CE) n° 1/1958 ⁽⁸⁾ et de permettre l'adoption et la notification de cette décision en anglais conformément à l'article 297 du TFUE.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

2.1. Le bénéficiaire: filiales d'exploitation et activités

- (14) SATA est une compagnie aérienne active, une Sociedade Anónima (société anonyme) ⁽⁹⁾, qui détient des participations dans d'autres sociétés établies dans la RAA. SATA a été constituée en 1941 et est détenue à 100 % par le gouvernement régional. SATA est l'actionnaire unique de SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (ci-après «Azores Airlines»), de Gestão de Aeródromos, S.A. (ci-après «SATA Gestão de Aeródromos» ou «SGA») et de l'organisateur de voyages Azores Vacations America, Inc. (ci-après «Azores Vacations America»), qui est inactif et fait actuellement l'objet d'une procédure de liquidation. En outre, SATA était l'actionnaire unique d'un autre organisateur de voyages, Azores Vacations Canada, Inc. (ci-après «Azores Vacations Canada»), qui a déjà été liquidé (considérant 62).
- (15) Toute référence à SATA ou à l'entreprise bénéficiaire soutenue par l'aide à la restructuration dans la présente décision inclut SATA Air Açores et toutes ses filiales, sauf indication contraire destinée à distinguer ses activités de transporteur aérien (exploitées sous le nom de «SATA Air Açores») des activités de ses filiales.
- (16) SATA emploie environ 1 400 personnes, dont 1 150 localement dans la région, ce qui correspond à environ 10 % de l'emploi total dans le secteur du tourisme et à 1 % de l'emploi total aux Açores, et 250 à Lisbonne ⁽¹⁰⁾. Comme décrit dans la décision d'ouverture ⁽¹¹⁾ et dans la décision d'extension ⁽¹²⁾, SATA fournit: i) directement et par l'intermédiaire de sa filiale détenue à 100 %, Azores Airlines, des services de transport aérien de passagers et de fret sur des liaisons soumises à des OSP et sur une base commerciale; et ii) un SIEG par l'intermédiaire de SGA en ce qui concerne les petits aéroports et les aérodromes de la région. Les sections 2.1.1 à 2.1.3 décrivent séparément les deux ensembles d'activités.

2.1.1. OSP satisfaites par SATA et Azores Airlines

- (17) Afin d'assurer la continuité de la fourniture du service aérien régulier sur les liaisons desservant les Açores, certains services réguliers de transport aérien de passagers dans la région ont été soumis à des OSP en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾. Ces obligations portent, entre autres, sur la fréquence minimale des vols, les horaires, la catégorie des aéronefs utilisés et la capacité maximale de configuration interne, les tarifs, la continuité du service et la ponctualité et la commercialisation des vols ⁽¹⁴⁾. Les OSP contribuent à compenser l'isolement de l'archipel des Açores dû à la distance par rapport au continent et aux conditions météorologiques, en particulier en hiver.
- (18) SATA Air Açores n'exploite que des vols interiles soumis à des OSP avec exclusivité et compensation, tandis qu'Azores Airlines exploite des vols au départ des Açores vers le Portugal continental, vers Madère et vers des destinations internationales, avec des OSP sur des liaisons à destination du Portugal continental et de Madère sans exclusivité et sans compensation. Dans les deux cas, ces obligations sont inscrites dans des contrats de service public

⁽⁸⁾ Règlement n° 1 du Conseil du 15 avril 1958 portant fixation du régime linguistique de la Communauté Économique européenne (JO L 17 du 6.10.1958, p. 385/58).

⁽⁹⁾ La Sociedade Anónima est reprise à l'annexe I [Formes d'entreprises visées à l'article 1^{er}, paragraphe 1, point a)] de la directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil (JO L 182 du 29.6.2013, p. 19).

⁽¹⁰⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 21-24.

⁽¹¹⁾ Décision d'ouverture, considérant 7.

⁽¹²⁾ Décision d'extension, considérants 7 à 9.

⁽¹³⁾ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

⁽¹⁴⁾ À titre d'exemple, la loi 105/2019, qui modifie le décret-loi 134/2015 (relatif à l'octroi d'une allocation de mobilité sociale aux citoyens bénéficiaires, dans le cadre des services aériens et maritimes entre le continent et la région autonome de Madère et entre cette dernière et la région autonome des Açores, à des fins de cohésion sociale et territoriale) prévoit que le coût maximum du billet est de 30,00 EUR.

(ci-après les «CSP») ou dans des mandats qui imposent des exigences minimales en matière de continuité, de régularité, de tarifs et de capacité, qui doivent notamment être appropriées, dans des circonstances normales, à la fourniture de services aériens réguliers sur les liaisons en question. En 2019, SATA Air Açores a effectué plus de 15 000 vols, avec six avions Dash Bombardier, et a transporté environ 766 000 passagers.

- (19) En particulier, SATA Air Açores dessert les neuf îles de la région dans le cadre du transport aérien interîles, pour un total de 14 liaisons à l'intérieur des Açores, ce qui correspond à 100 % du transport aérien dans la région ⁽¹⁵⁾, en vertu d'une OSP depuis 1996. SATA Air Açores est la seule compagnie aérienne à avoir déposé des offres pour ces liaisons OSP ⁽¹⁶⁾. Les OSP ont été confiées pour la dernière fois en exclusivité à SATA Air Açores en vertu d'un nouveau contrat de service public prévoyant une compensation au titre du règlement (CE) n° 1008/2008, contrat signé le 28 septembre 2021 ⁽¹⁷⁾ pour une nouvelle période de cinq ans débutant le 1^{er} novembre 2021 ⁽¹⁸⁾.
- (20) Azores Airlines a été créée en 1990 sous le nom «OceanAir» et a été reprise par SATA en décembre 1994. Elle dispose d'une plateforme administrative à Ponta Delgada et d'une base opérationnelle à Lisbonne. Azores Airlines exploite: i) trois liaisons OSP (OSP ouvertes sans exclusivité et sans compensation) reliant trois points d'accès aux Açores (îles Santa Maria, Horta et Pico) au Portugal continental, et ii) une liaison OSP (OSP ouverte sans exclusivité et sans compensation) reliant Ponta Delgada à Funchal (île de Madère). Aucun autre transporteur aérien ne concurrence Azores Airlines sur ces liaisons, bien que le CSP ne prévoie aucune exclusivité, comme expliqué ci-dessus (considérant 18).
- (21) Comme l'a souligné le Portugal, les OSP sur ces quatre liaisons ne sont pas fondées sur la rentabilité économique, mais plutôt sur l'intérêt de la région à assurer la continuité de ces liaisons pour des raisons d'intérêt public ⁽¹⁹⁾. En effet, bien que les quatre liaisons OSP soient ouvertes à tous les opérateurs, Azores Airlines est le seul opérateur à avoir manifesté son intérêt à assurer les OSP sans compensation. Le 27 mars 2021, une OSP d'urgence liée à la COVID-19 ⁽²⁰⁾ a été imposée sur deux liaisons (Lisbonne-Horta-Lisbonne et Lisbonne-Santa Maria-Lisbonne) pour la saison d'été IATA 2021 (Association du transport aérien international) et, le 28 octobre 2021, elle a été prolongée pour la saison d'hiver IATA 2021-2022. Le Portugal évalue actuellement conjointement avec la RAA la situation sur ces quatre liaisons et leurs éventuelles modifications à l'avenir ⁽²¹⁾ (considéranants 57 à 59 et 106).

⁽¹⁵⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 24.

⁽¹⁶⁾ Les liaisons considérées comme des OSP interîles et publiées au Journal officiel (voir les communications publiées au JO C 29 du 28.1.2020, p. 8 et 9) sont les 15 liaisons suivantes, qui sont essentiellement organisées en trois pôles de centres urbains principaux correspondant à Ponta Delgada, Terceira et Horta: a) Ponta Delgada-Santa Maria-Ponta Delgada (PDL-SMA-PDL), b) Ponta Delgada-Terceira-Ponta Delgada (PDL-TER-PDL), c) Ponta Delgada-Graciosa-Ponta Delgada (PDL-GRW-PDL), d) Ponta Delgada-Horta-Ponta Delgada (PDL-HOR-PDL), e) Ponta Delgada-Pico-Ponta Delgada (PDL-PIX-PDL), f) Ponta Delgada-São Jorge-Ponta Delgada (PDL-SJZ-PDL), g) Ponta Delgada-Flores-Ponta Delgada (PDL-FLW-PDL), h) Ponta Delgada-Corvo-Ponta Delgada (PDL-CVU-PDL), i) Terceira-Graciosa-Terceira (TER-GRW-TER), j) Terceira-São Jorge-Terceira (TER-SJZ-TER), k) Terceira-Pico-Terceira (TER-PIX-TER), l) Terceira-Horta-Terceira (TER-HOR-TER), m) Terceira-Flores-Terceira (TER-FLW-TER), n) Horta-Flores-Horta (HOR-FLW-HOR) et o) Horta-Corvo-Horta (HOR-CVU-HOR). Étant donné que certaines liaisons peuvent être regroupées, notamment PDL-FLW-PDL peut être combinée avec TER-FLW-TER ou HOR-FLW-HOR et HOR-CVU-HOR avec HOR-FLW-HOR, le nombre réel de liaisons OSP exploitées par SATA Air Açores est actuellement de 14.

⁽¹⁷⁾ Site officiel du gouvernement des Açores, publication intitulée «Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores» du 29 octobre 2021: <https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>

⁽¹⁸⁾ En particulier, le gouvernement régional des Açores a approuvé, le 2 juin 2021, la résolution n° 141/2021, par laquelle il a officiellement autorisé le lancement de l'appel d'offres international pour les OSP interîles en vue de l'attribution d'un contrat d'une durée de 5 ans, conformément à la procédure prévue par le règlement (CE) n° 1008/2008.

⁽¹⁹⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 24.

⁽²⁰⁾ Voir *Aperçu des règles en matière d'aides d'État et des obligations de service public applicables au secteur du transport aérien pendant la pandémie de COVID-19*, disponible à l'adresse https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf

⁽²¹⁾ L'autorité compétente pour conclure les contrats de service public est la République portugaise, et non la RAA, en vertu du droit national (décret-loi n° 138/99 du 23 avril 1999).

2.1.2. SIEG fournis par SGA

- (22) SGA, constituée par SATA en 2005, gère les aéroports de Pico, de Graciosa, de Corvo et de São Jorge, ainsi que le terminal de l'île de Flores, dans le cadre d'un SIEG jusqu'à l'expiration de son mandat en juillet 2025⁽²²⁾. Le trafic aérien dans chacun de ces aéroports et au niveau de ce terminal a été inférieur à 200 000 passagers par an au cours des trois dernières années⁽²³⁾. Par conséquent, le Portugal a communiqué à la Commission le SIEG concernant ces cinq aéroports en 2016-2017⁽²⁴⁾. En effet, le Portugal considère que la nécessité d'assurer la connectivité d'une zone isolée de l'Union justifie le SIEG, compte tenu de l'absence de moyens de transport alternatifs disponibles et à la lumière des critères énoncés dans les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes⁽²⁵⁾ (ci-après les «lignes directrices sur l'aviation»).
- (23) Le Portugal estime qu'en raison du trafic limité, essentiellement saisonnier, et de leur éloignement géographique, la gestion de ces aéroports n'est pas économiquement attrayante pour les entreprises privées, contrairement aux aéroports de São Miguel et de Terceira. La concession attribuée à SGA pour les services d'exploitation et de gestion des aérodromes de Graciosa, de Pico, de São Jorge et de Corvo prévoit le versement à SGA d'une compensation pour le SIEG fourni pour chaque année de durée du contrat. La compensation pour la période allant de 2020 à 2025 a été fixée à 17 millions d'EUR.

2.1.3. Services offerts par SATA sur une base commerciale

- (24) Outre les OSP et les SIEG fournis, SATA propose également des services de transport aérien sur une base commerciale, tels que le fret aérien et, par l'intermédiaire d'Azores Airlines, des services de transport de passagers sur des liaisons libéralisées, y compris des vols destinés à faciliter les déplacements de l'importante diaspora portugaise aux États-Unis d'Amérique et au Canada, ainsi qu'à offrir de meilleures conditions d'accès aux voyageurs se rendant dans les Açores. Toutefois, en ce qui concerne les liaisons avec l'Union, en dehors du Portugal continental, SATA n'opère que deux vols directs vers d'autres destinations européennes, à savoir Londres et Francfort, comme expliqué plus en détail ci-dessous (considérant 28)⁽²⁶⁾.
- (25) En particulier, SATA Air Açores assure 100 % du transport de fret aérien régional dans les neuf îles de l'archipel, ce qui correspond à environ 2 900 tonnes de marchandises par an, tandis qu'Azores Airlines transporte plus de [60-70] % du fret aérien en provenance et à destination des Açores, ce qui correspond à plus de 1 300 tonnes de fret, y compris le poisson, le courrier et les fournitures médicales⁽²⁷⁾. En concurrence avec Azores Airlines, seule TAP exploite des services de fret à destination ou en provenance des Açores, avec une part de marché d'environ [30-40] % en 2019⁽²⁸⁾.
- (26) En ce qui concerne les vols internationaux, qui jouent un rôle important dans l'économie de la région, principalement du fait des investissements et des dépenses privées, Azores Airlines exploite des liaisons régulières dans l'Atlantique Nord vers Boston, Oakland, Toronto et Montréal. Azores Airlines exploite également des marchés touristiques de niche et des services de vols charter. Au total, en 2019, Azores Airlines a effectué environ 7 000 vols (y compris sur les liaisons OSP) au moyen de six avions moyen-courriers Airbus 320 et a transporté environ 946 000 passagers, ce qui correspond à 40 % des passagers transportés vers les Açores depuis l'étranger.
- (27) En outre, en vue de relier l'Amérique du Nord, le Portugal continental et la région tout au long de l'année, SATA contrôlait depuis 1985 deux voyagistes en Amérique du Nord, Azores Vacations America et Azores Vacations Canada.

⁽²²⁾ La concession relative aux services publics aéroportuaires à l'appui de l'aviation civile dans les îles de Graciosa, de Pico, de São Jorge et de Corvo a été attribuée à SGA par contrat du 1^{er} juillet 2005, mis en œuvre en vertu de la résolution du gouvernement régional n° 102/2005 du 16 juin 2005, pour une durée de 10 ans, renouvelable par périodes de cinq ans pour une durée maximale de 20 ans.

⁽²³⁾ En 2019, lorsque le nombre de passagers (au départ et à l'arrivée) entre 2017 et 2019 était le plus élevé dans les cinq aéroports, le nombre de passagers était le suivant: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825), São Jorge (80 629) et Flores (63 568).

⁽²⁴⁾ Le rapport peut être consulté à l'adresse https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_en.pdf

⁽²⁵⁾ Points 72 et 75 a) des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, JO C 99 du 4.4.2014, p. 3. Au point 72, la Commission considère que la gestion globale d'un aéroport peut être considérée comme un SIEG, en particulier dans le cas des régions ultrapériphériques, insulaires, et au point 75 a), la Commission rappelle que la décision n° 2012/21/UE couvre les compensations de service public octroyées aux aéroports dont le trafic annuel moyen ne dépasse pas 200 000 passagers sur la durée du mandat.

⁽²⁶⁾ Réponse du Portugal du 6 août 2020 à une demande de renseignements de la Commission.

⁽²⁷⁾ Données pour 2019, communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan stratégique et plan de restructuration 2021-2025 de SATA, p. 24.

⁽²⁸⁾ Source: *Services d'information – Parts de marché*, dans la réponse du Portugal du 6 août 2020, citée ci-dessus.

- (28) En concurrence avec SATA, les liaisons commerciales entre l'archipel des Açores et le reste du territoire de l'Union sont exploitées, par ordre d'importance, par TAP-Transportes Aéreos Portugueses S.A., Ryanair, Arkefly et Jetairfly, bien que certaines de ces liaisons aient été interrompues après la pandémie de COVID-19. En ce qui concerne les liaisons directes, en 2019, Ryanair reliait les Açores à Lisbonne et Porto (au Portugal), ainsi qu'à Londres, Manchester et Francfort (en dehors du Portugal). Sur les liaisons avec Londres et Francfort, en 2019, Azores Airlines détenait des parts de marché de, respectivement, 70 % et 23,6 %, tandis que les parts de marché de Ryanair étaient de 30 % et 76,4 %⁽²⁹⁾. Jetairfly opérait une liaison reliant les Açores à Bruxelles. Arkefly reliait les Açores à Amsterdam et à Tenerife dans les îles Canaries (Espagne)⁽³⁰⁾.
- (29) Enfin, en ce qui concerne les modes de transport alternatifs, les ferries n'assurent que les liaisons entre les deux îles les plus proches (Faial et Pico) et entre celles-ci et l'île de São Jorge, avec une fréquence quotidienne pendant la période estivale, mais seulement une fréquence hebdomadaire pendant l'hiver. Par conséquent, en raison de la distance géographique et des conditions météorologiques, comme l'a montré le Portugal⁽³¹⁾, la population des Açores dépend du transport aérien tout au long de l'année pour la mobilité interîles, ainsi que pour ses déplacements en dehors de l'archipel⁽³²⁾.

2.2. Description de la situation financière du bénéficiaire et origines des difficultés financières

2.2.1. Situation financière en matière de fonds propres, pertes et capital social souscrit

- (30) Comme indiqué dans les décisions d'ouverture et d'extension⁽³³⁾, SATA est confrontée à des difficultés financières depuis au moins 2014 et présentait des pertes d'exploitation constantes et substantielles et des fonds propres négatifs de – 55,8 millions d'EUR en 2014. Au cours des années suivantes, en raison de l'accumulation constante de pertes, SATA a enregistré une détérioration de ses fonds propres négatifs (– 94,6 millions d'EUR en 2016, – 135,6 millions d'EUR en 2017⁽³⁴⁾ et – 156,3 millions d'EUR en 2018⁽³⁵⁾). En 2019, SATA a présenté un montant total de fonds propres négatifs considérablement plus important de – 230,3 millions d'EUR. Cette situation a fait apparaître que la société avait perdu plus de la moitié, et même la totalité en réalité, de son capital social souscrit. En outre, en 2019, environ 70 % de la dette totale envers les fournisseurs était en souffrance et les 464 millions d'EUR du passif dépassaient largement ses actifs, d'une valeur de 234 millions d'EUR. Par conséquent, SATA remplissait également les critères prévus par le droit national pour être soumise à une procédure collective d'insolvabilité à la demande de ses créanciers.
- (31) La situation en matière de fonds propres et la situation financière de SATA se sont encore détériorées depuis les décisions d'ouverture et d'extension. Le résultat net de SATA était négatif en 2020 (– 87,1 millions d'EUR) et devrait le rester selon les estimations en 2021 (– 32,7 millions d'EUR) et en 2022 ([...] millions d'EUR). En conséquence, les fonds propres ont été négatifs en 2020 (– 369,3 millions d'EUR) et en 2021 (– 319,5 millions d'EUR) et devraient le rester en 2022 ([...] millions d'EUR)⁽³⁶⁾.

2.2.2. Causes structurelles et sources de difficultés financières et opérationnelles

- (32) Le Portugal explique qu'outre le sous-financement de ses opérations soumises à des OSP/SIEG (considérants 17 à 23, 57 et 129), la situation globalement difficile de SATA était et demeure principalement due aux mauvais résultats d'Azores Airlines. À titre d'illustration, en 2019, SATA Air Açores a enregistré 84 millions d'EUR de recettes, un résultat positif de 2 millions d'EUR avant intérêts et impôts (EBIT) et un bénéfice net également positif de 2 millions d'EUR. SGA a enregistré des recettes de 3 millions d'EUR, un EBIT proche de zéro mais néanmoins positif et un bénéfice net de 0,1 million d'EUR. En revanche, Azores Airlines a enregistré des recettes de 157 millions d'EUR, mais un EBIT négatif de – 33 millions d'EUR et des pertes nettes de 56 millions d'EUR, qui ont annulé les bénéfices nets des autres filiales d'exploitation.

⁽²⁹⁾ Source: Amadeus market Insight, dans la réponse du Portugal du 6 août 2020, citée ci-avant. Les données ne font référence qu'aux liaisons directes. Il existe d'autres offres indirectes, proposées par TAP Air Portugal, via Lisbonne.

⁽³⁰⁾ Communication du Portugal du 20 juillet 2020, annexe 6 – Le paysage concurrentiel de l'aviation sur le marché des Açores.

⁽³¹⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 18.

⁽³²⁾ Communication du Portugal du 20 juillet 2020, points 42 et suivants.

⁽³³⁾ Décision d'ouverture, considérants 11 à 22, et décision d'extension, considérants 13 et 14.

⁽³⁴⁾ Notification du Portugal du 13 août 2020, comptes annuels consolidés et annexe 2.2 de la notification.

⁽³⁵⁾ Notification du Portugal du 13 août, annexe 1.1. – Bilan consolidé du groupe SATA pour 2018 et 2019.

⁽³⁶⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 4 – Besoins de financement de SATA, p. 10.

- (33) Sur la base des informations fournies par le Portugal, six facteurs clés ont contribué à l'origine aux difficultés d'Azores Airlines ⁽³⁷⁾: i) une utilisation des capacités réduite (40-50 % en dessous du nombre d'heures de vol de référence par avion, son plan de réseau dépendant historiquement fortement du trafic saisonnier et de l'absence de vols de nuit), ii) une augmentation des coûts de compensation en raison d'irrégularités dans la planification horaire: de 1,5 million d'EUR en 2015 à 4,5 millions d'EUR en 2019, alors que, pour la seule année 2018, le coût des aéronefs loués pour faire face aux perturbations s'élevait à plus de 15 millions d'EUR, iii) les coûts d'entretien élevés liés à la flotte existante ayant nécessité une maintenance corrective lourde en 2019 et la mise en place de réserves importantes en 2019), iv) les coûts supplémentaires dérivant de la mise en œuvre du remplacement de la flotte (la livraison tardive d'un avion A321 en 2019 a entraîné la nécessité de louer un avion supplémentaire, ainsi que des retards dans la formation des équipages à l'utilisation de la nouvelle flotte, ce qui a provoqué des annulations pendant la haute saison en 2017), v) des recettes et des performances insuffisantes compte tenu des exigences des OSP (limitations des horaires pour les quatre liaisons OSP, ce qui a eu un effet sur l'optimisation du réseau, de la flotte et de l'équipage; tarifs réglementés dans le cadre de l'OSP, ce qui a limité le potentiel de recettes, les quatre liaisons OSP ayant eu une incidence négative de 13 millions d'EUR sur la marge EBIT en 2019), vi) une pression accrue à la suite de la libéralisation, après 2015, de la liaison Ponta Delgada-Lisbonne, ouverte à des transporteurs à bas coûts, avec l'arrivée de Ryanair, et à la suite de l'organisation d'un plus grand nombre de vols exploités par TAP au départ de la plateforme de Ponta Delgada de SATA, par exemple vers des destinations nord-américaines.

2.2.3. Effets de la pandémie de COVID-19 sur le fonctionnement et les résultats du bénéficiaire

- (34) Les effets de la pandémie de COVID-19 sur les secteurs de l'aviation et du tourisme ont aggravé les difficultés de SATA. La pandémie a provoqué un choc important et durable au niveau de la demande, choc principalement dû aux restrictions en matière de voyages et de commerce mises en place au Portugal, dans d'autres États membres et en Amérique du Nord afin de freiner sa propagation à partir de mars 2020, et qui ont un effet visible sur l'économie réelle des Açores (ainsi que dans la région autonome de Madère ⁽³⁸⁾).
- (35) Alors qu'elle avait opéré 44 000 vols au cours des deux années précédant la pandémie de COVID-19 entre mars 2018 et février 2020, SATA a assuré 34 821 vols au cours de la période comprise entre mars 2020 et février 2022 et a donc réduit son offre de 21 %. Au cours de la même période et en raison de cette incidence sur le fonctionnement de SATA, le nombre de passagers transportés a chuté de 43,5 %, passant de 3,36 millions à 1,9 million, les sièges disponibles par kilomètre ont baissé de 43,2 %, passant de 5 843 millions à 3 326 millions, et les recettes par passager et par kilomètre ont reculé de 58 %, passant de 4 582 millions à 1 928 millions. De même, le nombre de passagers au départ et à l'arrivée dans les aéroports exploités par SGA a chuté de 33 %, passant de 0,56 million à 0,38 million, et les recettes d'exploitation ont diminué de 46 % ⁽³⁹⁾.
- (36) En ce qui concerne les pertes de recettes depuis le début de la pandémie de COVID-19, même en supposant prudemment que les recettes de SATA auraient augmenté à un taux de croissance de 5 %, à savoir un taux inférieur aux 7,8 % enregistrés par SATA Air Açores et aux 5,1 % enregistrés par Azores Airlines entre 2015 et 2019, la comparaison fait apparaître une perte de recettes s'élevant, respectivement, à 35,3 millions d'EUR pour SATA Air Açores et à 180,3 millions d'EUR pour Azores Airlines. En dépit des mesures prises pour réduire les coûts non fixes ou semi-fixes, l'incidence sur l'EBITDA de SATA peut être estimée à environ 80 millions d'EUR, avec une perte de revenu net de 54,5 millions d'EUR pour la période mars 2020-février 2022 par rapport à la période mars 2018-février 2020.
- (37) Le 30 avril 2021, la Commission a autorisé, en vertu de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE, une compensation de 12 millions d'EUR en faveur de SATA Air Açores et d'Azores Airlines pour les dommages directs subis en raison des restrictions de déplacement imposées par la RAA, le Portugal et les autorités d'autres pays de destination entre le 19 mars 2020 et le 30 juin 2020 afin de limiter la propagation de la pandémie de COVID-19 ⁽⁴⁰⁾. Toutefois, la forte baisse de la demande causée par la pandémie de COVID-19 a persisté après juin 2020 et l'incidence sur les recettes et les pertes de SATA est à ce jour de cinq à six fois supérieure aux pertes couvertes par l'aide à la compensation des dommages.

⁽³⁷⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 9.

⁽³⁸⁾ Décision de la Commission du 30 avril 2021 dans l'affaire SA.62505 (2021/N) COVID-19: modification dans l'affaire SA.56873 – Régime de subventions directes et de garanties de prêts (JO C 195 du 21.5.2021, p. 22).

⁽³⁹⁾ Réponse du Portugal à la demande de renseignements de la Commission présentée le 6 avril 2022, p. 8 à 10.

⁽⁴⁰⁾ Décision de la Commission du 30 avril 2021 dans l'affaire SA.61771 (2021/N) – COVID-19 – SATA – Compensation des dommages résultant d'événements extraordinaires (JO C 285 du 16.7.2021, p. 7).

2.3. Description du plan de restructuration et des mesures de restructuration

2.3.1. Restructuration des activités

- (38) L'aide à la restructuration soutient la mise en œuvre d'un plan de restructuration déjà mis à exécution depuis la fin de 2020 ⁽⁴¹⁾ et qui s'achève à la fin 2025. Le plan de restructuration prévoit une relance des activités de SATA sur la base d'une réorganisation de la gouvernance d'entreprise de SATA en tant que groupe et se concentre sur le transport aérien afin d'assurer la connectivité essentielle de la région, tout en réduisant les liaisons non essentielles et en introduisant des mesures visant à améliorer l'efficacité des opérations de transport aérien.
- (39) Les sections suivantes décrivent chaque mesure de restructuration séparément, chacune d'entre elles constituant, selon le Portugal, une caractéristique distincte de la stratégie globale visant à assurer le retour à la viabilité à long terme du bénéficiaire au terme du plan. En outre, la description comprend une section détaillant les mesures proposées pour limiter les distorsions de concurrence causées par l'aide à la restructuration et une section sur la nécessité d'une intervention de l'État, comme défendu par le Portugal.

2.3.1.1. Réorganisation de la structure de l'entreprise

- (40) Le Portugal prévoit de simplifier la structure d'entreprise de SATA afin de la rendre plus attrayante pour des investisseurs privés potentiels à l'avenir. La réorganisation a débuté à la fin 2021 et impliquera la création d'une nouvelle société holding («SATA SGPS»), constituée par la région, qui deviendra la société holding du groupe SATA. Par conséquent, SATA Air Açores et ses filiales actuelles, à savoir Azores Airlines et SGA, ainsi que la nouvelle entité résultant de la scission des activités d'assistance en escale, deviendront des filiales qui seront entièrement détenues par la région par l'intermédiaire de la société SATA SGPS nouvellement créée ⁽⁴²⁾.
- (41) La réorganisation de l'entreprise comporte les étapes suivantes: i) la constitution de la nouvelle entité SGPS SATA par la région; ii) le transfert de SATA et de ses filiales à SATA SGPS; iii) la vente de [...].
- (42) La réorganisation de l'entreprise serait nécessaire pour rationaliser et optimiser la structure du groupe SATA, afin de le préparer à la cession d'actifs prévue dans le plan (considéranants 62 et 63), ainsi que pour distinguer clairement les différentes missions de chaque filiale.

2.3.1.2. Amélioration de l'efficacité et réduction des coûts

- (43) Le plan de restructuration repose sur l'hypothèse selon laquelle SATA aura retrouvé la position de marché qu'elle occupait avant la COVID-19 d'ici à 2023 (Europe occidentale, transports régionaux et transports internationaux) en matière de volumes de trafic et de recettes ⁽⁴³⁾, et les Açores sont une destination touristique de plus en plus prisée du fait de la demande accrue de la diaspora portugaise en Amérique du Nord. Toutefois, les autorités portugaises soulignent également que la capacité de SATA sera concentrée sur les opérations essentielles, en particulier les OSP et les SIEG, pour lesquels SATA dispose d'une moindre marge de réduction, compte tenu du type de service et de la nature du trafic, tandis que les itinéraires non essentiels restants seront réduits au minimum indispensable pour améliorer l'utilisation du réseau et l'optimiser. Néanmoins, selon les dernières informations fournies par le Portugal, les résultats de SATA excèdent déjà les projections du plan d'affaires et les performances des compagnies aériennes de SATA, en matière de passagers transportés, sont bien supérieures aux chiffres européens et mondiaux. Plus précisément, alors que, selon l'IATA, la demande de transport international de passagers était en 2021 inférieure de 75,5 % aux niveaux de 2019, dans le cas d'Azores Airlines elle n'était que de 31 % inférieure aux niveaux de 2019 (niveau inférieur de 25 % en incluant le trafic interîles assuré par Air Açores), tandis qu'au cours du second semestre de 2021, les volumes de passagers n'étaient que de 10 % inférieurs à ceux de la même période en 2019. En outre, le

⁽⁴¹⁾ Communication du Portugal du 10 juin 2021, p. 8, énumérant les contrats déjà négociés avec les fournisseurs, les syndicats, les banques, etc.

⁽⁴²⁾ Communication du Portugal du 22 octobre 2021, p. 7.

⁽⁴³⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 3, résultats du groupe SATA et performance YTD 2021, novembre 2021, p. 11, et communication du 6 avril 2022, p. 12 et 13. Le Portugal explique que, concernant les données historiques, le plan d'entreprise de SATA utilise les données de marché de Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (DGG) et d'OAG; en ce qui concerne l'évolution du marché et les estimations de croissance, le plan de restructuration est fondé sur les prévisions de la demande de transport aérien 2019-2025 de l'IATA/Oxford Economics (publiées en novembre 2020); en outre, le Portugal utilise les données de l'Organisation de l'aviation civile internationale [OACI – Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Montréal, Canada, 12 janvier 2022].

Portugal montre que les performances de SATA en matière de passagers transportés au cours de l'année écoulée sont bien supérieures aux chiffres européens et mondiaux, puisqu'elles n'enregistrent qu'un recul de 25 % du nombre de passagers par rapport à 2019 (pour les deux compagnies aériennes confondues), ce qui est nettement supérieur à l'estimation de l'OACI pour l'Europe (- 56 %) ou pour le monde (- 49 %).

- (44) Comme l'a expliqué le Portugal, le plan de restructuration repose sur deux stratégies principales: i) l'amélioration des opérations et des horaires et ii) la réduction des coûts d'exploitation.
- (45) L'amélioration de la capacité et de l'utilisation de la flotte repose sur l'abandon progressif des avions plus anciens qui sont en fin de cycle de vie et sur la réduction du nombre d'avions de 15 à 13 et, après l'achèvement du plan de restructuration et la cession d'Azores Airlines, à 6 aéronefs seulement. D'ici à 2025, Azores Airlines exploiterait sept avions (A-320 et A-320/21 NEO), en plus d'un éventuel aéronef supplémentaire dans le cadre d'un contrat horaire ⁽⁴⁴⁾, vers 17 destinations et SATA Air Açores exploiterait six avions (Q400 et Q200) vers neuf destinations. Les heures de vol par avion et par jour augmenteraient de [...] en 2019 et [...] actuellement à [...] d'ici à 2025, de sorte que la plus petite capacité en matière d'avions et de sièges serait utilisée de manière plus intensive. Azores Airlines augmenterait sa capacité de [...] % jusqu'en 2025, ce qui améliorerait la connectivité dans le réseau de la région en réponse à une augmentation constante de la demande.
- (46) En ce qui concerne la réduction des coûts d'exploitation, le plan repose sur quatre piliers: i) la restructuration de la flotte par l'intégration de nouveaux avions dont les besoins d'entretien et la consommation de carburant sont moindres, ce qui réduit les coûts; ii) le renforcement de l'efficacité opérationnelle par des initiatives concernant le carburant, la restauration, l'équipage et la distribution; iii) la renégociation des principaux contrats conclus avec les fournisseurs afin d'obtenir de meilleures conditions; iv) des mesures de productivité visant à adapter la main-d'œuvre aux besoins actuels de SATA. L'effet combiné des mesures de restructuration réduirait les coûts actuels d'Azores Airlines par siège disponible par kilomètre d'environ 36 % jusqu'en 2025, passant de [...] centimes d'EUR à [...] centimes d'EUR. Les réductions de coûts cumulées découlant de ces mesures d'efficacité et de ces économies sont estimées à environ [...] millions d'EUR d'ici à 2025 (considérant 49).

2.3.1.3. Coûts de restructuration et sources de financement

- (47) Dans sa communication du 2 décembre 2021, le Portugal a estimé les coûts de restructuration à [...] millions d'EUR. Ils ont ensuite été revus le 6 avril 2022 à [...] millions d'EUR ⁽⁴⁵⁾. Ces coûts comprennent [...] millions d'EUR de [...] et divers autres coûts d'exploitation qui ne devraient pas être couverts par les recettes d'exploitation normales, les aides d'État ou une contribution propre à hauteur de [...] millions d'EUR. En particulier, selon le Portugal, le montant total des coûts de restructuration a dû être augmenté par rapport aux estimations initiales, en raison i) des effets inattendus de la pandémie de COVID-19 sur le premier semestre de 2021 (ayant entraîné la révision ultérieure des projections financières), ii) de l'inclusion des montants de l'amortissement de la «dette héritée» en ce qui concerne les coûts de restructuration et iii) des ajustements dus à une plus importante utilisation des bons, à la mise à jour de la fidélisation des acheteurs, des réserves et des pensions, ainsi qu'aux ajustements du fonds de roulement résultant des accords conclus avec les fournisseurs concernant l'endettement ⁽⁴⁶⁾.
- (48) Compte tenu de la forme et du montant des mesures de restructuration prévues dans le plan de restructuration pour rétablir la viabilité du bénéficiaire, destiné à permettre, notamment, à SATA d'atteindre un ratio dette financière nette/EBITDA ⁽⁴⁷⁾ d'au moins [...] x d'ici à [...], le Portugal a également revu le 2 décembre 2021 le montant global de l'aide à la restructuration, qui est passé de 330,09 millions d'EUR initialement à 453,25 millions d'EUR. En particulier, l'aide à la restructuration a été ajustée pour tenir compte: i) des besoins de liquidités de SATA dans l'attente de l'approbation du plan de restructuration et des prolongations consécutives des prêts associés au soutien de trésorerie, ainsi que (ii) des contraintes budgétaires de la RAA, qui ont entraîné des modifications des instruments d'aide d'État prévus dans le plan de restructuration ⁽⁴⁸⁾. L'aide à la restructuration se compose donc actuellement des mesures suivantes (conjointement, les «mesures» ou l'«aide à la restructuration»):
- a) une injection progressive de fonds propres à hauteur de 144,5 millions d'EUR, à octroyer en deux tranches:
- i) 82,5 millions d'EUR, correspondant à la conversion en capital d'un prêt direct par l'actionnaire unique de SATA (RAA) ⁽⁴⁹⁾ d'un montant maximal de 82,5 millions d'EUR, dès que l'aide à la restructuration aura été autorisée, et ii) 62 millions d'EUR en 2022;

⁽⁴⁴⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, p. 1.

⁽⁴⁵⁾ Communication du Portugal du 6 avril 2022, p. 18.

⁽⁴⁶⁾ Communication du Portugal du 18 février 2022, p. 5.

⁽⁴⁷⁾ Le ratio dette financière nette/EBITDA mesure la capacité d'une entreprise à rembourser sa dette (à court et à long terme), en indiquant le nombre d'années nécessaire pour que l'entreprise puisse rembourser l'intégralité de sa dette si elle opère aux niveaux actuels de la dette et de l'EBITDA.

⁽⁴⁸⁾ Communication du Portugal du 18 février 2022, p. 5.

⁽⁴⁹⁾ Ce prêt a été accordé pour remplacer un prêt précédemment garanti par la RAA, conformément aux considérants 13 et 18 de la décision de la Commission du 5 novembre 2021 visée au considérant 11.

- b) une reprise de dette par la RAA et la conversion ultérieure de cette dette en capital pour un montant total de 173,75 millions d'EUR, dont [...] millions d'EUR pour [...], et [...] millions d'EUR pour [...];
- c) une garantie publique accordée par la RAA sur les prêts octroyés par des banques ou d'autres entités financières, pour un montant de 135 millions d'EUR. Les conditions de prêt comprennent un [...].
- (49) Selon le Portugal, SATA contribuerait au plan de restructuration par des réductions de coûts découlant des mesures d'efficacité et d'économie estimées à environ [...] millions d'EUR d'ici à 2025 ⁽⁵⁰⁾, comme suit:
- a) un rendement d'exploitation accru de [...] millions d'EUR, consistant en des économies d'utilisation de carburant (environ [...] millions d'EUR), une réduction des coûts de distribution (environ [...] millions d'EUR) et [...] ([...] millions d'EUR) ⁽⁵¹⁾;
- b) la réduction des coûts d'exploitation ([...] millions d'EUR) par:
- 1) la restructuration de la flotte en 2021 ([...]), pour un montant de [...] millions d'EUR;
 - 2) les négociations avec les fournisseurs pour un montant de [...] millions d'EUR, comprenant: i) l'optimisation des économies sur les achats, telles que la réduction des frais d'hébergement et la renégociation des contrats de manutention ([...] millions d'EUR), ii) la réduction des coûts d'entretien [...], ([...] millions d'EUR), iii) la renégociation des leasings par des contrats horaires pour les moteurs et par une réduction des redevances ([...] millions d'EUR), iv) d'autres négociations avec les fournisseurs ([...] millions d'EUR, dont [...] millions d'EUR [...]), et v) la négociation des réclamations des passagers ([...] millions d'EUR);
 - 3) la rationalisation de la main-d'œuvre pour un montant d'environ [...] millions d'EUR, y compris:
 - des mesures d'économie, telles que des réductions du salaire du personnel d'environ [...] % en 2021 et 2022 ([...] millions d'EUR), la renégociation des conventions de travail avec les syndicats afin d'améliorer la productivité des équipages ([...] millions d'EUR), ainsi que
 - des mesures de réduction des effectifs ([...] millions d'EUR), consistant en [...] ⁽⁵²⁾ et en [...] ⁽⁵³⁾; et
 - 4) d'autres mesures de réduction des coûts (pour un montant total de [...] millions d'EUR), dont [...] ([...] millions d'EUR).
- (50) En outre, le plan de restructuration serait étayé par les ressources propres suivantes fournies par SATA, telles que présentées par le Portugal le 2 décembre 2021:
- 1) l'amortissement de [...] déjà exécuté avec les recettes propres générées par les activités de SATA ([...] millions d'EUR);
 - 2) les recettes provenant des activités déjà générées par Azores Airlines ([...] millions d'EUR);
 - 3) les économies réalisées sur le «[...]» auprès des institutions bancaires, comprenant des renégociations de la dette (réduction des marges et allongement de la durée des prêts) et des mesures d'économie ([...] millions d'EUR), comme suit: [...] ⁽⁵⁴⁾; et
 - 4) un nouveau financement en capital, non garanti par la région, devant être fourni à partir de 2022 [...] ⁽⁵⁵⁾; ou [...] ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁰⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 3, présentation des résultats du groupe SATA et performance YTD 2021, novembre 2021, telle que mise à jour par le Portugal dans sa réponse à la demande de renseignements de la Commission présentée le 6 avril 2022, p. 18 et annexe 8.

⁽⁵¹⁾ Réponse du Portugal à la demande de renseignements de la Commission présentée le 6 avril 2022, p. 18 et annexe 8.

⁽⁵²⁾ Réponse du Portugal à la demande de renseignements de la Commission présentée le 6 avril 2022, p. 18 et annexe 8.

⁽⁵³⁾ Réponse du Portugal à la demande de renseignements de la Commission présentée le 6 avril 2022, p. 18 et annexes 12 et 13.

⁽⁵⁴⁾ Communication du Portugal du 28 octobre 2021, p. 6.

⁽⁵⁵⁾ Notation de l'instrument [...] plus une marge de [...] sous réserve de [...].

⁽⁵⁶⁾ Échéance en [...] et taux d'intérêt [...] majoré d'une marge de [...] conformément au [...].

- (51) Enfin, outre les mesures susmentionnées, le Portugal prévoit de céder une participation de contrôle dans Azores Airlines et de scinder et vendre l'ensemble des activités d'assistance en escale afin de contribuer à la restructuration. La vente de ces actifs doit avoir lieu d'ici la fin 2025 ⁽⁵⁷⁾ et, en ce qui concerne Azores Airlines, elle implique un engagement de la région à transférer le contrôle de gestion aux nouveaux investisseurs par la cession d'une participation de 51 %. Ainsi, selon le Portugal, compte tenu des recettes attendues de la privatisation d'Azores Airlines (environ [...] millions d'EUR) et de la privatisation de la nouvelle activité d'assistance en escale (environ [...] millions d'EUR), la contribution propre de SATA aux coûts de restructuration serait estimée à [...] millions d'EUR, ce qui représenterait environ [...] % des coûts de restructuration ([...] millions d'EUR).

2.3.1.4. Projections financières du plan de restructuration: scénario de référence et scénario défavorable

- (52) Le Portugal a soumis le scénario de référence actualisé du plan de restructuration le 15 juillet 2021 et le 2 décembre 2021. Dans sa communication du 15 juillet 2021, le Portugal avait revu ses projections et les avait ajustées afin de tenir compte de la baisse du niveau d'exploitation d'Azores Airlines au premier trimestre de 2021 en raison de la forte incidence de la pandémie de COVID-19. Toutefois, les derniers chiffres actualisés présentés dans le rapport couvrant les trois premiers trimestres de l'année 2021 ⁽⁵⁸⁾ reflètent de meilleurs résultats, supérieurs aux attentes prudentes formulées dans la communication du 15 juillet 2021. Nonobstant les ajustements, également réalisés dans la dernière révision des projections du plan d'entreprise, le Portugal estime que les bénéfices avant intérêts et impôts (EBIT) de SATA seraient positifs [...].
- (53) Après la période de restructuration en 2025, [...].
- (54) La nouvelle unité opérationnelle d'assistance en escale devrait atteindre [...] et sera cédée d'ici la fin de 2025. En tout état de cause, à la fin de la période de restructuration, les recettes et les coûts de SATA Air Açores devraient être de [...], tandis que SGA devrait [...] (de [...] millions d'EUR en 2020 à [...] millions d'EUR en 2025).
- (55) Pour le scénario de référence, le Portugal a également calculé les ratios financiers du rendement du capital investi (RCI) ⁽⁵⁹⁾ (tableau 1.A) et a estimé le coût moyen pondéré du capital (CMPC) à [...] %. Le RCI atteindrait [...] % à la fin de la restructuration (année 2025).

Tableau 1.A

Projections financières du plan de restructuration (scénario de base)

Données financières	Période de restructuration						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SATA Air Açores							
Recettes (millions EUR)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millions EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (%)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millions EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (%)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁷⁾ Communication du Portugal du 18 février 2022, p. 3.

⁽⁵⁸⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021 – annexe 3 – Présentation des résultats du groupe SATA et des performances YTD 2021 de novembre 2021.

⁽⁵⁹⁾ Le RCI de l'année t est l'EBIT après impôts de l'année t divisé par le capital moyen investi au cours de l'année t et t-1.

Données financières	Période de restructuration						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Scénario de référence	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SGA							
Recettes (millions EUR)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millions EUR)	-0,4	-0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (%)	-14	-17	3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millions EUR)	-0,4	-1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (%)	-13	-39	2	[...]	[...]	[...]	[...]
Azores Airlines							
Recettes (millions EUR)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millions EUR)	-4,6	-36,3	-37,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (%)	-3	-64	-48	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millions EUR)	-44,1	-63,3	-50,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (%)	-28	-111	-64	[...]	[...]	[...]	[...]
Nouvelle unité opérationnelle d'assistance en escale							
Recettes (millions EUR)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millions EUR)	-8,6	-11,8	-2,5	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (%)	-80	-199	-13	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millions EUR)	-9,0	-12,1	-2,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (%)	-83	-205	-15	[...]	[...]	[...]	[...]
Consolidé, SATA Air Açores et SGA							
Recettes (millions EUR)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millions EUR)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBITDA (%) (*)	17	15	28	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millions EUR)	1,9	-15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (%) (*)	2,2	-22	14	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Calculs de la Commission.

Source: Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1, plan d'entreprise SATA 2021-2025.

Tableau 1.B

Projections financières du plan de restructuration du groupe (scénario de base)

GROUPE SATA (*)	Période de restructuration					
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Recettes (millions EUR)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millions EUR)	-78,7	-39	[...]	[...]	[...]	[...]
Marge EBIT (groupe) (%)	-67	-22	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net (millions EUR)	-87,1	-32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

GROUPE SATA (*)		Période de restructuration				
Dette financière nette (DFN) (millions EUR)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Ratio DFN/EBITDA	s.o.	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
RCI (%)	- 155,7	- 11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Suppose la cession d'une participation majoritaire dans Azores Airlines et de l'unité d'assistance en escale

(**) À partir de 2021, les chiffres ne comprennent pas les subventions de manutention ou les subventions extraordinaires liées à la COVID-19, mais comprennent les subventions d'exploitation récurrentes telles que les compensations régionales d'OSP.

Source: Observations du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 4: exigences de financement de SATA.

- (56) Le Portugal a également fourni le RCI pour 2019 d'un groupe de compagnies aériennes à titre de comparaison, qui fait apparaître un RCI moyen de 6,9 % et un RCI médian de 11,8 % (tableau 2).

Tableau 2

RCI du groupe de référence en 2019

Compagnies aériennes (au 31 décembre 2019)	RCI
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 %
Moyen	6,9 %
Médian	11,8 %
Source: Communication du Portugal du 2 décembre 2021. Source des données: Base de données Orbis Business Intelligence.	

- (57) L'une des principales difficultés de SATA réside dans la partie non compensée des activités liées aux OSP exécutées par Azores Airlines, comme décrit à la section 2.2. Au cours de la période allant de 2009 à 2019, comme indiqué par le Portugal, le déficit d'exploitation total sur les liaisons OSP exploitées par Azores Airlines, à l'exclusion des liaisons commerciales, s'est élevé à [...] millions d'EUR ⁽⁶⁰⁾. Toutefois, selon le Portugal, à l'avenir, Azores Airlines pourrait recevoir une compensation pour les liaisons OSP reliant Lisbonne à Horta, Pico et Santa Maria ⁽⁶¹⁾, si elle remportait un appel d'offres ouvert pour l'exploitation de ces liaisons OSP. La compensation nécessaire pour couvrir les coûts d'exploitation des OSP sur les liaisons susmentionnées est estimée à [...] millions d'EUR/an. Azores Airlines dispose de la flotte ([...]) et du personnel nécessaires pour exécuter ces OSP nationales ⁽⁶²⁾, bien que l'appel d'offres y relatif n'ait pas encore été lancé. En tout état de cause, Azores Airlines ne soumettrait pas pour ces OSP une offre d'un niveau inférieur aux coûts prévus pour leur exécution ⁽⁶³⁾.

⁽⁶⁰⁾ Communication du Portugal du 19 octobre 2020, points 150 et 151 et annexe 4.

⁽⁶¹⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 39.

⁽⁶²⁾ Source: analyse de rentabilité des liaisons, données de l'entreprise, analyse BCG, dans la communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 41.

⁽⁶³⁾ Communication du Portugal du 10 juin 2021, point 23, p. 6.

- (58) Le Portugal a également fourni des projections relatives à un scénario défavorable de la restructuration, dans lequel les recettes d'Azores Airlines seraient inférieures de 15 % à celles du scénario de base ⁽⁶⁴⁾. Le Portugal fait valoir que, si les OSP susmentionnées n'étaient pas confiées à Azores Airlines, la capacité disponible pourrait être affectée de manière rentable aux activités suivantes ⁽⁶⁵⁾:
- [...],
 - [...],
 - [...],
 - [...].
- (59) Les autorités portugaises indiquent qu'en ce qui concerne [...]. Selon le Portugal, en tout état de cause, les options susmentionnées peuvent s'exclure ou être combinées, et être poursuivies simultanément, en fonction de l'évolution future du marché, ainsi que du résultat final des procédures d'appel d'offres pour l'attribution des liaisons OSP en cause.
- (60) Dans le scénario défavorable, SATA générerait toujours [...] millions d'EUR et enregistrerait un EBIT positif à partir de 2025 et qui serait systématiquement positif par la suite (tableau 3). Dans le scénario défavorable, le produit escompté de la vente de la participation dans Azores Airlines rétablirait également la situation en matière de fonds propres de SATA, la dette financière serait stable et le ratio de la dette financière nette par rapport à l'EBITA atteindrait [...] en 2025. À partir de 2026, le groupe SATA [...].

Tableau 3

Projections financières du plan de restructuration (scénario défavorable)

(millions EUR)

GROUPE SATA	Période de restructuration					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Recettes	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Dette financière (hors locations)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Le Portugal fait valoir que d'autres combinaisons d'instruments d'aide ou de montants compromettraient les objectifs ou entraîneraient un coût financier insupportable, entravant la viabilité à long terme de SATA.

2.3.1.5. Mesures visant à limiter la distorsion de la concurrence

- (62) Les autorités portugaises s'engagent à prendre les mesures suivantes pour limiter les distorsions de concurrence pendant la durée de la période de restructuration:
- a) en ce qui concerne la cession, SATA cédera une participation majoritaire de contrôle (51 %) de la filiale Azores Airlines et abandonnera et cédera l'ensemble de l'activité d'assistance en escale, qui comprend environ [...] ⁽⁶⁶⁾; en outre, SATA a déjà liquidé Azores Vacations Canada et, d'ici la fin de 2022, devrait avoir achevé le processus de liquidation d'Azores Vacations America, qui s'occupaient des liaisons entre l'Amérique du Nord et le Portugal continental et les îles des Açores tout au long de l'année ⁽⁶⁷⁾;

⁽⁶⁴⁾ Communication du Portugal du 15 juillet 2021, annexe 4 – Besoins de financement de SATA (IMAP de juillet 2021), tels que révisés ultérieurement le 2 décembre 2021.

⁽⁶⁵⁾ Lettre du Portugal du 22 octobre 2021 [...].

⁽⁶⁶⁾ Communication du Portugal du 10 juin 2021, p. 9, 11 et 16.

⁽⁶⁷⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 3 – présentation des résultats du groupe SATA et des performances YTD 2021 de novembre 2021, diapositive 4.

- b) en ce qui concerne la flotte, SATA s'engage à la plafonner à, respectivement, six aéronefs pour SATA Air Açores, avec la possibilité d'une augmentation exceptionnelle en vue de respecter les engagements d'OSP entre les îles, et à huit aéronefs pour Azores Airlines ⁽⁶⁸⁾;
 - c) SATA s'abstiendra d'acquérir des participations dans toute entreprise au cours de la période de restructuration, sauf si cette acquisition est indispensable pour assurer la viabilité à long terme de SATA;
 - d) SATA s'abstiendra de présenter le soutien de l'État comme un avantage concurrentiel lors de la commercialisation de ses produits et services.
- (63) Le Portugal prévoit la cession des actifs d'ici au 31 décembre 2025, car il estime qu'un bilan opérationnel et financier positif découlant de la restructuration inciterait les investisseurs potentiels à acquérir la participation majoritaire dans Azores Airlines. De même, en ce qui concerne l'activité d'assistance en escale qui va être abandonnée et cédée, ce délai permettrait au bénéficiaire d'obtenir un revenu normalisé/récurrent avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (EBITDA) d'environ [...] millions d'EUR/an.

2.3.2. Situation en l'absence d'aide à la restructuration

- (64) Le Portugal fait valoir qu'en l'absence d'aide à la restructuration, SATA serait à court de liquidités, compte tenu, notamment, des échéances de remboursement à venir du financement octroyé par les principales banques, y compris le remboursement prévu le 6 mars 2022 d'un prêt de 155 millions d'EUR accordé par la Deutsche Bank, pour lequel SATA dispose d'un solde de trésorerie insuffisant et a éprouvé des difficultés à négocier de nouvelles prolongations ⁽⁶⁹⁾. Il s'ensuivrait la suspension et le retrait ultérieur de sa licence d'exploitation, ce qui la priverait de sa principale source de revenus et conduirait à la liquidation de SATA. Cela entraînerait également la perturbation des liaisons OSP actuelles desservies par SATA entre les îles de l'archipel et entre l'archipel et le Portugal continental et Madère, au moins jusqu'à ce qu'un autre transporteur soit disposé à signer le contrat de service public. De même, SATA ne serait pas en mesure de continuer à fournir le SIEG qu'elle propose actuellement aux cinq petits aéroports exploités par SGA.
- (65) En outre, la défaillance de SATA entraînerait la perte de plus de 1 000 emplois dans une région déjà assistée ⁽⁷⁰⁾ et aurait une incidence négative sur l'économie globale des Açores, en particulier sur les secteurs du tourisme et de la pêche, étant donné que cette région ultrapériphérique de l'Union est fortement dépendante des liaisons aériennes, tout spécialement pendant la saison hivernale. Spécifiquement, en 2019, le tourisme représentait quelque 12 000 à 15 000 emplois directs et indirects et assurait environ 13 % du produit intérieur brut (PIB) des Açores. Par ailleurs, selon les estimations, ces 13 % devraient augmenter à l'avenir (de l'ordre de 70 à 80 %), ce qui permettrait de promouvoir et de stimuler les ventes de produits et services originaux des Açores ⁽⁷¹⁾. Le Portugal souligne également que le niveau de revenu des Açores continue de rattraper son retard, avec un PIB par habitant situé à 68 % de la moyenne de l'Union, tandis que l'économie locale est en transition vers des services et des exportations à plus forte valeur ajoutée (qui représentent 10 % de l'emploi total dans le secteur primaire) ⁽⁷²⁾.
- (66) Le Portugal fait observer qu'au cours des dernières années, d'autres transporteurs aériens ont manifesté un manque d'intérêt pour le développement de la connectivité avec les Açores. En particulier, TAP n'a pas soumissionné pour les liaisons OSP reliant le Portugal continental aux Açores depuis avril 2015; EasyJet a quitté le marché en 2017, prétendument parce qu'elle ne pouvait pas garantir une offre de qualité (c'est-à-dire au niveau de la fréquence) et a accordé la priorité à d'autres marchés; Delta a supprimé sa liaison New York-Ponta Delgada un an après son lancement en 2018, tandis que Ryanair a réduit sa capacité vers la région depuis la pandémie de COVID-19. La connectivité directe limitée serait également démontrée par le très faible nombre de vols directs à destination des Açores (10 destinations directes en 2019) par rapport à d'autres régions similaires aux Açores en matière de distance par rapport au continent national (par exemple, 116 vols directs vers les îles Canaries ou 130 vers les îles Baléares) ⁽⁷³⁾.

⁽⁶⁸⁾ Communication du Portugal du 28 octobre 2021, p. 9.

⁽⁶⁹⁾ Communication du Portugal du 18 février 2022, p. 4.

⁽⁷⁰⁾ La région ultrapériphérique NUTS 2 de PT20 Região Autónoma dos Açores a été désignée par le Portugal comme une région assistée en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, et approuvée comme telle par la décision de la Commission du 8 février 2022 dans l'affaire SA.100752 (2021/N), carte des aides à finalité régionale pour le Portugal (2022-2027) (JO C 82 du 18.2.2022, p. 1).

⁽⁷¹⁾ Source: SREA, recherche presse.

⁽⁷²⁾ Source: INE, SREA (données pour 2018/2019).

⁽⁷³⁾ Source: OAG, *Schedule of operating flights for published carriers from January 1st, 2019 to December 31st, 2019* (horaires publiés des vols des transporteurs du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019). Les données incluent toutes les liaisons comptant 50 vols ou plus par an au départ de chaque région vers une autre destination.

- (67) Par conséquent, comme le souligne le Portugal, sans l'intervention de la région des Açores, SATA irait vers une mort économique quasi certaine à court terme, étant donné qu'aucun investisseur privé ne semble prêt à injecter des capitaux et qu'aucun établissement financier n'est disposé à proposer de nouveaux financements, compte tenu également de la localisation géographique des Açores et de leur situation économique de région assistée. Aucun autre scénario ne semble crédible, non seulement pour maintenir SATA à flot, mais aussi pour conserver la connexion aérienne vers la région et à l'intérieur de celle-ci (considérants 122 à 124), compte tenu des conséquences plus larges de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de l'aviation et sur l'économie de la région des Açores, qui dépend fortement du tourisme (considérants 128 à 133).

2.4. Conditions de compatibilité non contestées dans les décisions d'ouverture et d'extension

- (68) Dans les décisions d'ouverture et d'extension ⁽⁷⁴⁾, la Commission a constaté à titre préliminaire qu'en l'absence d'intervention de l'État, aucune autre entreprise privée n'était susceptible de reprendre les activités de SATA, y compris les OSP et les SIEG actuellement mis en œuvre, de sorte qu'il y aurait un risque de perturbation de la connectivité dans l'une des régions ultrapériphériques de l'Union. En outre, la sortie de SATA aurait des conséquences négatives potentielles à la lumière de son rôle systémique important dans les Açores et entraînerait de graves difficultés sociales et économiques pour la région ainsi que des retombées négatives significatives sur des segments importants de l'économie en ce qui concerne les activités liées au tourisme.
- (69) En outre, la Commission n'a pas contesté l'effet incitatif de l'aide, ni son caractère approprié. En particulier, la Commission a considéré que les mesures de restructuration répondaient parallèlement à une situation de détérioration extrême et très négative des fonds propres de SATA, tout en assurant le service de la dette existante et en répondant aux besoins de trésorerie pour les opérations régulières ⁽⁷⁵⁾.
- (70) Enfin, la Commission a estimé que les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence étaient adéquates eu égard à la taille de l'entreprise, étant donné que la cession complète de l'activité d'assistance en escale et la vente d'une participation de contrôle dans Azores Airlines semblent permettre à d'autres fournisseurs de services d'intervenir sur les marchés en cause ⁽⁷⁶⁾. En outre, le plan de restructuration réduirait considérablement le périmètre de propriété et de contrôle de SATA, en concentrant ses activités sur sa mission d'intérêt public, à savoir l'exploitation de cinq aéroports dans les îles les plus petites et les plus éloignées de l'archipel et la fourniture de services de transport aérien aux Açores ⁽⁷⁷⁾.

2.5. Motifs justifiant l'ouverture de la procédure

- (71) Dans sa décision d'ouverture, la Commission a constaté que ni les augmentations de capital antérieures ni le prêt de sauvetage garanti ne semblaient remplir les conditions de compatibilité avec le marché intérieur ⁽⁷⁸⁾. En particulier, en ce qui concerne les augmentations de capital antérieures, d'un montant de 72,6 millions d'EUR, la Commission a émis des doutes quant à leur prétendue conformité au marché et, en l'absence d'une telle conformité, quant à leur prétendue compatibilité avec le marché intérieur, notamment en tant qu'aides au sauvetage ou à la restructuration. La Commission n'a pas été en mesure de déterminer si une exception au principe de non-réurrence dans des circonstances exceptionnelles et imprévisibles non imputables au bénéficiaire était justifiée en ce qui concerne de telles augmentations de capital [point 72 c) des lignes directrices S&R] ⁽⁷⁹⁾.
- (72) La décision d'extension a suscité de nouveaux doutes quant à la proportionnalité de l'aide à la restructuration, étant donné: i) l'absence de répartition des charges, ii) la contribution propre réelle et effective insuffisante de SATA, qui devait s'élever à au moins 50 % des coûts de restructuration conformément au point 64 des lignes directrices S&R, et iii) la longue durée du plan de restructuration, qui ne prévoit la cession d'actifs qu'en 2026 dans des conditions de gouvernance qui n'ont pas été précisées.

⁽⁷⁴⁾ Décision d'ouverture, considérants 68 à 77, et décision d'extension, considérants 55 à 61.

⁽⁷⁵⁾ Décision d'extension, considérants 64 et 65.

⁽⁷⁶⁾ Décision d'extension, considérants 86 et 87.

⁽⁷⁷⁾ Décision d'extension, considérants 83 et 86.

⁽⁷⁸⁾ Décision d'ouverture, considérants 58 à 60.

⁽⁷⁹⁾ Décision d'ouverture, considérants 97 et 98.

- (73) En particulier, en l'absence de répartition des charges entre les créanciers existants, le montant de l'aide d'État est important par rapport au coût du plan de restructuration. À cet égard, le Portugal n'a pas étayé la prétendue impossibilité d'une réduction partielle de la dette supportée par les créanciers actuels ⁽⁸⁰⁾, compte tenu également du niveau élevé d'endettement de SATA (dette financière de [...] millions d'EUR antérieure à la restructuration). En outre, les mesures envisagées par le Portugal n'impliquaient pas l'obtention de nouveaux financements aux conditions du marché, mais uniquement la libération de ressources par une réduction des coûts d'exploitation du bénéficiaire ⁽⁸¹⁾.
- (74) En ce qui concerne la contribution propre du bénéficiaire, les seules sources pouvant être considérées comme réelles et effectives représentaient [...] % des coûts du plan de restructuration, ce qui est nettement inférieur à la proportion de 50 % que la Commission considère normalement comme adéquate ⁽⁸²⁾. Dans le même temps, le Portugal n'a pas apporté la preuve que les mesures de contribution propre envisagées étaient efficaces, durables et irréversibles. De même, eu égard à l'incertitude des perspectives à l'horizon 2026, le Portugal ne s'est pas engagé à maintenir ces mesures et à ne pas les retirer si les résultats d'exploitation du bénéficiaire s'amélioraient plus rapidement ou davantage que prévu dans les projections du plan d'entreprise ⁽⁸³⁾.
- (75) Enfin, la Commission avait des doutes quant à la durée de la procédure et au caractère certain des mesures prises par l'entreprise relatives à la cession des intérêts dans Azores Airlines et dans l'activité d'assistance en escale de SATA, qui ne devait avoir lieu qu'après la période de restructuration, en 2026 ⁽⁸⁴⁾. En ce sens, i) indépendamment de l'adéquation des multiples utilisés pour évaluer leur valeur ([...]), les montants estimés ([...] millions d'EUR) semblaient fondés sur des résultats hypothétiques pour chaque entreprise; ii) le Portugal n'a pas produit de conventions de vente et d'achat fermes ou d'engagements contraignants de la part d'acheteurs spécifiques ⁽⁸⁵⁾; et iii) il était également incertain que des conditions et des accords de gouvernance suffisamment clairs soient en place pour accompagner cette cession d'ici à 2026 ⁽⁸⁶⁾.

3. OBSERVATIONS DES TIERS

- (76) Au total, 19 tiers ont présenté des observations sur la décision d'ouverture, dont 18 dans le délai prévu dans la décision ⁽⁸⁷⁾, tandis que 14 tiers ont présenté des observations sur la décision d'extension, dont 12 dans le délai ⁽⁸⁸⁾.
- (77) Parmi ces parties figure une partie intéressée, à savoir Ryanair, qui est un concurrent répondant à la définition énoncée à l'article 1^{er}, point h), du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁰⁾ Décision d'extension, considérant 69.

⁽⁸¹⁾ Décision d'extension, considérant 71.

⁽⁸²⁾ Décision d'extension, considérant 74.

⁽⁸³⁾ Décision d'extension, considérants 72 et 73.

⁽⁸⁴⁾ Décision d'extension, considérant 89.

⁽⁸⁵⁾ Décision d'extension, considérants 73 et 74.

⁽⁸⁶⁾ Décision d'extension, considérant 88.

⁽⁸⁷⁾ Des observations sur la décision d'ouverture ont été présentées par Partido Popular Monarquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Açores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Açores do Ontario (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Açores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Açores de Winnipeg Canada (CAWC), Associação portuguesa des agences de voyage et de tourisme (APAVT), Visitazores Travel (ATA), *Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres et Amigos da Ribeira Quente*, Federação das Pescas dos Açores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) et Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

⁽⁸⁸⁾ Les tiers suivants ont présenté des observations sur la décision d'extension: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Açores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres et Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associação Açoriana De Formação Turística e Hoteleira (AAFTH), Associação portuguesa des agences de voyage et de tourisme (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) et Associação Turismo dos Açores (ATA).

⁽⁸⁹⁾ Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).

- (78) Parmi les tiers figurent des clients traditionnels et des bénéficiaires des services fournis par SATA (sociétés étrangères, voyageurs, etc.), diverses associations dont des organisations de la diaspora açoréenne⁽⁹⁰⁾, des municipalités açoréennes, ainsi que d'autres parties prenantes telles que le Partido Popular Monárquico (ci-après le «PPM») (parti politique portugais) et le Conseil économique et social des Açores (Conselho Económico e Social dos Açores – CESA).
- (79) Leurs observations sur l'ouverture, ainsi que sur l'extension de la procédure, sont présentées conjointement ci-après.

3.1. Observations de la partie intéressée - Ryanair

- (80) Ryanair considère que la décision d'ouverture témoigne de l'intention de la Commission d'autoriser les augmentations de capital antérieures en contrepartie d'une compensation insuffisante des SIEG fournis par SATA. Toutefois, étant donné que la décision d'ouverture ne donne pas d'informations sur le niveau de compensation dont a bénéficié SATA Air Açores pour l'exploitation de liaisons soumises à des OSP et à d'autres services d'intérêt général fournis par SATA, Ryanair prétend avoir été privée de la possibilité de présenter des observations sur ce point. De même, Ryanair se plaint d'avoir été privée de la possibilité de présenter des observations concernant la décision d'extension, au motif qu'elle n'a pas eu accès aux informations confidentielles qu'elle contient relativement au plan de restructuration, aux aspects opérationnels (elle dénombre 115 cas de traitement confidentiel) et aux mesures visant à limiter les distorsions de concurrence.
- (81) Par ailleurs, Ryanair considère que la décision d'ouverture témoigne de l'intention de la Commission d'autoriser l'aide au sauvetage en faveur de SATA en tant qu'exception au principe de non-réurrence, en raison de circonstances exceptionnelles et imprévues. De l'avis de Ryanair, la crise de la COVID-19 ne devrait pas être considérée comme une exception au principe de non-réurrence, conformément au point 72 c) des lignes directrices S&R, au profit de SATA. Selon Ryanair, si les OSP de SATA entraînaient des pertes pour la compagnie, la baisse du trafic due à la crise de la COVID-19 aurait dû réduire ses pertes au lieu d'aggraver ses difficultés. En outre, Ryanair soutient que la surcapacité massive causée par la crise de la COVID-19 permet aux concurrents d'intervenir et de reproduire le rôle de SATA Air Açores et d'Azores Airlines avec une plus grande efficacité.
- (82) Ryanair fait valoir que ses 27 avions immobilisés quand elle a présenté ses observations le 5 octobre 2020 représentaient plus du double de la totalité de la flotte de SATA Air Açores et d'Azores Airlines⁽⁹¹⁾. Au Portugal, un total de 60 appareils étaient immobilisés à l'époque, tandis que pour la zone Eurocontrol, ce chiffre atteignait 3 242 avions⁽⁹²⁾. Les avions sont des actifs hautement mobiles et la disparition de la capacité de SATA Air Açores et d'Azores Airlines du marché sera très probablement suivie du positionnement d'avions actuellement inutilisés d'autres compagnies aériennes sur les liaisons de SATA Air Açores et d'Azores Airlines.
- (83) Ryanair considère également que l'affirmation de la Commission dans la décision d'ouverture⁽⁹³⁾ selon laquelle «dans les circonstances actuelles déclenchées par la pandémie de COVID-19, il n'est possible pour aucun concurrent, y compris ceux qui sont déjà actifs sur le marché portugais, de remplacer SATA Air Açores et de reproduire entièrement ou largement son rôle» est dénuée de fondement et qu'au contraire, la sortie de SATA du marché permettrait à des concurrents plus efficaces de prendre sa place et de fournir une gamme plus large de services et une meilleure qualité à des prix inférieurs pour les passagers.
- (84) À l'appui de ses allégations, Ryanair invoque les précédents des faillites de Malév et de Spanair, qui ont montré qu'un tel résultat positif est prévisible, d'autant plus que 2020 a été caractérisée par une capacité disponible incomparablement plus élevée que celle de 2013, avec une croissance positive du trafic à partir des aéroports de Budapest et de Barcelone, et elle renvoie aux données d'Eurostat à cet égard.

⁽⁹⁰⁾ Les associations de la diaspora CAQ et CAO font également partie de la même organisation faitière CAN. La CPAC et la CAWC sont d'autres communautés de la diaspora au Canada et aux États-Unis.

⁽⁹¹⁾ Ryanair déclare que SATA Air Açores exploite deux appareils Bombardier Dash 8-Q200 (d'une capacité de 37 passagers) et quatre Bombardier Dash 8-Q400 (d'une capacité de 80 passagers), et Azores Airlines exploite six Airbus A320 et A321 (source: https://en.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores).

⁽⁹²⁾ Données du service d'information aéronautique d'Eurocontrol sur les flottes immobilisées. Source: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ (faisant partie du service d'information aéronautique d'EUROCONTROL, consulté le 2 octobre 2020).

⁽⁹³⁾ Décision d'ouverture, considérant 70.

- (85) En outre, Ryanair fait valoir qu'elle serait en mesure de reprendre toutes les liaisons de SATA Air Açores et d'Azores Airlines vers le continent en quelques jours. Ryanair note également que la décision d'ouverture ⁽⁹⁴⁾ indique à tort que «Ryanair relie les Açores à Londres, Manchester et Francfort», omettant l'exploitation des liaisons entre Ponta Delgada et Terceira Lajes (toutes deux aux Açores) et Lisbonne et Porto sur une base annuelle.
- (86) Ryanair maintient qu'à la suite de son enquête en l'espèce, la Commission devrait être en mesure de conclure que la crise de la COVID-19 ne devrait pas être considérée comme une circonstance justifiant une exception au principe de non-récurrence. Au contraire, la surcapacité générée par cette crise facilite l'intervention des concurrents et justifie moins le maintien artificiel de SATA, qui a prouvé son inefficacité. Ryanair rappelle que SATA était déjà au bord du gouffre avant la crise de la COVID-19 et a été sauvée grâce à des injections récurrentes de capitaux par le Portugal. Ryanair affirme également que la crise de la COVID-19 n'est pas une raison valable pour permettre au Portugal de continuer à injecter des fonds dans SATA.
- (87) En ce qui concerne la décision d'extension, en particulier, Ryanair fait valoir qu'en raison du traitement confidentiel excessif de certaines parties de cette décision concernant les mesures de restructuration, la contribution propre et les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, elle a été privée de son droit de présenter des observations. Ryanair répète également que les décisions d'ouverture et d'extension omettent de mentionner, au nombre des liaisons reliant les Açores au continent portugais exploitées par Ryanair, les lignes suivantes: i) Ponta Delgada et Porto sur une base annuelle, et ii) Terceira, Lisbonne et Porto sur une base annuelle. En outre, Ryanair suggère que SATA devrait être privée des activités ne relevant pas des OSP/SIEG, étant donné que cette délimitation peu claire des missions de SATA, en tant que fournisseur de service public et transporteur aérien commercial, explique probablement la plupart de ses difficultés. Ryanair ajoute que la croissance de ses activités entre les Açores et le Portugal continental malgré la crise de la COVID-19 confirme qu'elle serait en mesure de reprendre à bref délai toutes les liaisons commerciales de SATA vers le continent.
- (88) En outre, compte tenu de la surcapacité causée par la crise de la COVID-19 dans le secteur de l'aviation, Ryanair invite la Commission à s'abstenir de supposer, en ce qui concerne les liaisons actuellement exploitées par SATA Air Açores et Azores Airlines, que la condition énoncée à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 est automatiquement remplie (à savoir que des OSP devraient être imposées lorsque les transporteurs ne satisferaient pas à un certain niveau de services s'ils ne devaient tenir compte que de leur intérêt commercial). Enfin, Ryanair préconise de limiter le montant de l'aide à ce qui est nécessaire pour mener à bien les missions d'OSP/SIEG de SATA.

3.2. Observations des tiers

3.2.1. *Partido Popular Monarquico*

- (89) En ce qui concerne les mesures faisant l'objet de la procédure, le PPM s'est opposé à l'aide au sauvetage et au plan de restructuration. Le PPM estime que certaines informations fournies par le Portugal sont inexacts. Plus précisément, il souligne qu'il convient de ne pas confondre les activités de SATA Air Açores et d'Azores Airlines: alors que la première exploite uniquement des vols interiles dans le cadre d'une OSP avec une compensation financière importante (plus de 135 millions d'EUR pour la période 2015-2020), la seconde est en concurrence avec d'autres compagnies aériennes (par exemple TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). Le PPM souligne également que TAP, Ryanair et Azores Airlines sont en concurrence sur le même marché sur deux liaisons libéralisées ⁽⁹⁵⁾ et que les liaisons soumises à des OSP ne présentent pas un niveau de demande élevé. Enfin, le PPM indique qu'avant la pandémie de COVID-19, TAP était un concurrent qui reliait également les États-Unis et le Canada ⁽⁹⁶⁾.
- (90) En outre, le PPM soutient qu'Azores Airlines exploite volontairement plusieurs liaisons OSP ⁽⁹⁷⁾ (précédemment exploitées par TAP) et que le Portugal n'a jamais soumis ces liaisons à un appel d'offres public. Par conséquent, le Portugal n'est pas en droit de justifier l'aide octroyée à Azores Airlines pour ces liaisons OSP. De plus, le PPM souligne qu'une déclaration faite par la Commission concernant la cessation d'activité d'EasyJet ⁽⁹⁸⁾ sur une liaison OSP ⁽⁹⁹⁾ en 2017 est erronée, étant donné que ladite liaison n'était en réalité pas une liaison OSP, mais une liaison libéralisée.

⁽⁹⁴⁾ Décision d'ouverture, considérant 10.

⁽⁹⁵⁾ Les liaisons reliant São Miguel (PDL) et Terceira (TER) à Lisbonne (LIS) et Porto (OPO).

⁽⁹⁶⁾ Les liaisons entre São Miguel (PDL) et Boston (BOS).

⁽⁹⁷⁾ Les liaisons entre Lisbonne (LIS) et Pico (PIX); entre Faial (HOR) et Santa Maria (SMA) ainsi qu'entre Madère (FNC) et São Miguel (PDL).

⁽⁹⁸⁾ Décision d'ouverture, considérant 16.

⁽⁹⁹⁾ São Miguel (PDL) à Lisbonne (LIS).

- (91) En ce qui concerne les liaisons interiles faisant l'objet d'une OSP exploitées par SATA Air Açores, le PPM fait valoir que le manque d'attrait de l'appel d'offres public s'explique par: 1) la complexité des règles relatives aux OSP et aux appels d'offres définies par les pouvoirs publics, et 2) le fait que l'appel d'offres portant sur les liaisons interiles concerne toutes les liaisons conjointement. À cet égard, des conditions équitables, raisonnables et plus transparentes permettraient de réduire le montant de la compensation financière à verser. Enfin, le PPM considère que la compensation financière versée à SATA Air Açores pour les OSP constitue également une subvention illégale en faveur d'Azores Airlines et que cette dernière compagnie devrait être gérée de manière distincte de la première.
- (92) Le PPM affirme également que la continuité territoriale entre le Portugal continental et les Açores ne serait pas perturbée en cas de défaillance de SATA: en effet, TAP et Ryanair exploitent les lignes reliant São Miguel (PDL) et Terceira (TER) à Lisbonne (LIS).

3.2.2. Organisation de clients et autres organisations

- (93) D'autres tiers ont présenté des observations à l'appui du plan de sauvetage et de restructuration de SATA en raison de l'importance de cette dernière et de l'incidence potentielle de sa sortie du marché sur l'économie et sur la connectivité de la région des Açores et des communautés de la diaspora des Açores.
- (94) La grande majorité des tiers ayant présenté des observations, tant sur la décision d'ouverture que sur la décision d'extension, s'inquiètent de la nécessité de garantir le principe de continuité territoriale. Ainsi, ils soutiennent la poursuite des services aériens fournis par SATA pour la diaspora açoréenne, l'économie régionale, la santé et l'éducation dans la région, compte tenu des caractéristiques de la RAA, qui est une région ultrapériphérique de l'Union, en vertu de l'article 349 TFUE. Selon eux, en l'absence de SATA, ces liaisons ne seraient reproduites par aucune autre compagnie aérienne au même niveau, compte tenu du caractère saisonnier des liaisons des autres transporteurs et du fait que les autres transporteurs n'ont pas démontré un intérêt persistant à assurer ces liaisons.
- (95) Sans exception, les associations de la diaspora soulignent l'importance de SATA pour le maintien des racines et de la connectivité de la communauté des Açores en Amérique du Nord, à savoir de la communauté des Açores à Toronto, à Montréal, dans l'Ontario, à Winnipeg, en Californie et sur la côte est des États-Unis ⁽¹⁰⁰⁾.
- (96) Dans ce contexte, un grand nombre de tiers soulignent l'importance de SATA pour le secteur du tourisme, qui est considéré comme un secteur essentiel pour le développement des Açores et comme une source clé d'emplois et de richesse pour la région. SATA a joué et continue à jouer un rôle de premier plan dans la croissance des Açores en tant que destination touristique et, par conséquent, pour l'emploi et la richesse de la région, car elle garantit la mobilité interne au sein de l'archipel des Açores et sa connectivité avec le continent, l'Europe et l'Amérique du Nord. En outre, SATA garantit l'accès aux biens essentiels et non essentiels produits à l'extérieur des Açores, nécessaires au développement de toutes les activités liées au tourisme.
- (97) L'Association portugaise des agences de voyages et du tourisme (ci-après l'«APAVT»), ainsi que l'Association du tourisme des Açores (ci-après l'«ATA») considèrent que l'incidence économique de SATA sur l'ensemble de la chaîne de valeur touristique est unique. Selon elles, les flux de passagers découlant des vols opérés par SATA se traduisent non seulement par la création directe de nombreux emplois, mais également par la création de multiples entreprises en aval, à savoir des hôtels et des locations de courte durée, des restaurants, des agences de location de voitures, des agences de voyages et des sociétés de divertissement touristique.
- (98) En outre, des associations telles que la Fédération agricole des Açores (ci-après la «FAA») et la Fédération de pêche des Açores (ci-après la «FPA») soulignent la spécificité de la région des Açores et le rôle déterminant joué par SATA sur le plan de la connectivité à d'autres régions et de la distribution et l'exportation de produits de l'archipel des Açores vers d'autres îles, vers le Portugal continental et vers d'autres territoires à l'intérieur (et à l'extérieur) de l'Union, ce qui améliore l'accès à des conditions équitables pour les producteurs des Açores, en particulier, pour ce qui concerne le transport, pour la distribution du poisson. La FAA et la FPA soutiennent que SATA assure le développement socio-économique des secteurs de la pêche et de l'agriculture en transportant ces produits à l'intérieur de l'archipel des Açores et de ce dernier vers d'autres régions.

⁽¹⁰⁰⁾ Communication de la California Portuguese-American Coalition (CPAC) du 2 octobre 2020 et de Casas dos Açores de Winnipeg, Canada, du 3 octobre 2020.

- (99) D'autres parties, telles que des clients directs et des agences de voyages [A.J.F. Accounting (ci-après «AJFA») et SDA Building Services (ci-après «SDABS»), qui ont des investissements aux Açores, ainsi que l'agence de tourisme BTA], sont favorables au soutien de SATA, tandis que l'Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (ci-après l'«AMRAA») rappelle que SATA était un garant du non-isolement de la population des Açores vis-à-vis de l'extérieur et un instrument de mise en œuvre de la cohésion territoriale, économique et sociale; en outre, elles soulignent que SATA joue un rôle essentiel en période de crise, comme lors des catastrophes naturelles et pendant la pandémie de COVID-19, et rappellent le rôle clé des services fournis par SATA dans le cadre du transport d'équipements médicaux, de médicaments et d'équipements de protection individuelle.
- (100) Une association professionnelle, la Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (ci-après la «CCIPD»), reconnaît que SATA est un instrument essentiel pour assurer la mobilité interne et la connectivité vers l'extérieur, mais exprime néanmoins son inquiétude quant à la gestion de la société pendant la période de soutien et propose la mise en place d'un plan d'action pour améliorer ses performances. La CCIPD reconnaît l'état d'urgence et suggère de modifier les OSP pour les vols interiles et les connexions pour les points d'accès non libéralisés.
- (101) D'une manière générale, tous les autres tiers reconnaissent que SATA joue un rôle clé dans le processus de préservation de la connectivité de la région des Açores en mettant en œuvre les principes économiques, sociaux et territoriaux énoncés aux articles 174 à 178 du TFUE. Ces tiers ne considèrent pas que les augmentations de capital antérieures ou les autres mesures de soutien en faveur de SATA produisent des effets négatifs potentiels sur la concurrence ⁽¹⁰¹⁾, ou ils estiment que l'éventuel effet négatif serait contrebalancé par l'incidence positive du maintien des activités de SATA, compte tenu de la petite taille de la région des Açores et de sa population limitée (243 000 habitants).

4. OBSERVATIONS DU PORTUGAL

4.1. Observations sur l'ouverture et l'extension de la procédure formelle

- (102) Le Portugal estime que les augmentations de capital antérieures de SATA (en 2017 ⁽¹⁰²⁾, 2018 ⁽¹⁰³⁾ et 2020 ⁽¹⁰⁴⁾) représentaient des compensations d'OSP liées au transport aérien entre les îles et à destination ou au départ des Açores destinées, plus précisément, à compenser les déficits opérationnels découlant de l'imposition desdites OSP et des SIEG, considérés comme essentiels dans l'intérêt public de la RAA ⁽¹⁰⁵⁾. Afin de démontrer que ces OSP et SIEG n'ont pas été compensés de manière adéquate et complète, le Portugal fait notamment valoir que le déficit de compensation des OSP vérifié subi par SATA au cours de la période 2009-2019 s'élevait au moins à 65,5 millions d'EUR ⁽¹⁰⁶⁾, dont: i) 19,2 millions d'EUR de coûts supplémentaires engagés par SATA Air Açores, qui n'ont pas été compensés dans le cadre des contrats de service public, ni par les indemnités compensatoires, ni par des mécanismes de rétablissement financier, et ii) 46,3 millions d'EUR de coûts déclarés par Azores Airlines sur les quatre liaisons soumises à des OSP (c'est-à-dire à l'exclusion des liaisons commerciales libéralisées) ⁽¹⁰⁷⁾.
- (103) Selon le Portugal, les montants audités ne reflètent pas le déficit d'exploitation réel lié à l'exécution par SATA des liaisons faisant l'objet d'une OSP (à savoir 14 liaisons OSP exploitées par SATA Air Açores et 4 liaisons par Azores Airlines), qui s'élèverait à environ 98 millions d'EUR, étant donné que ce déficit comprendrait, outre les 65,5 millions d'EUR susmentionnés, un montant supplémentaire de 33 millions d'EUR, correspondant à la différence entre les demandes de SATA visant à rétablir son équilibre financier et le montant effectivement payé par la RAA au cours de la période 2009-2019. Le Portugal explique donc que cette situation de difficultés financières a

⁽¹⁰¹⁾ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais et Communauté d'agglomération du Douaisis/Commission, affaires jointes T-267/08 et T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, point 110.

⁽¹⁰²⁾ Autorisée par la résolution n° 13/2017 du conseil du gouvernement des Açores.

⁽¹⁰³⁾ Autorisée par la résolution n° 85/2018 du conseil du gouvernement des Açores, modifiée par la résolution n° 112/2018 du conseil du gouvernement des Açores.

⁽¹⁰⁴⁾ Autorisée par la résolution n° 66/2020 du conseil du gouvernement des Açores.

⁽¹⁰⁵⁾ Communication du Portugal du 19 octobre 2020, points 142 à 155 et 167 à 189.

⁽¹⁰⁶⁾ Ce montant ne tient compte que de la différence entre les montants dus par la RAA, tels qu'ils sont attestés par les audits publics pertinents, et les montants effectivement payés par la RAA, voir la communication du Portugal du 19 octobre 2020, points 143 à 155, annexes 2 à 4 et annexe 7.

⁽¹⁰⁷⁾ Communication du Portugal du 19 octobre 2020, point 151.

entraîné la nécessité pour le conseil du gouvernement de la région de se conformer à une recommandation de la Cour des comptes ⁽¹⁰⁸⁾, ainsi qu'aux règles nationales du droit des sociétés relatives à la perte de la moitié du capital social libéré découlant des pertes accumulées ⁽¹⁰⁹⁾.

- (104) En particulier, en ce qui concerne le transport interîles, le Portugal explique que les 14 lignes desservies par SATA, organisées sur trois pôles (Ponta Delgada, Terceira et Horta), ont fait l'objet d'appels d'offres depuis 2002 en vertu, d'abord, du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil ⁽¹¹⁰⁾ et, ensuite, du règlement (CE) n° 1008/2008. Le contrat de service public actuellement en vigueur, confié à SATA à la suite d'un appel d'offres public, a été attribué pour une durée de cinq ans, allant du 1^{er} novembre 2021 au 31 octobre 2026 (considérant 19).
- (105) Tous les CSP comprenaient une méthode ex ante de calcul de la compensation, une indemnité annuelle et un mécanisme d'ajustement de la compensation afin de garantir que SATA ne bénéficie pas d'une surcompensation pour la fourniture du service public. Toutefois, comme indiqué aux considérants 32 et 102, le Portugal affirme que SATA Air Açores a subi des coûts supplémentaires pour la fourniture des services soumis à l'OSP qui n'ont été compensés ni par une indemnité annuelle ni par un mécanisme de correction ex post et que le montant audité des pertes s'élevait à 19,2 millions d'EUR (bien que SATA ait demandé 50,9 millions d'EUR pour couvrir le déficit réel).
- (106) En ce qui concerne les liaisons desservies par Azores Airlines dans le cadre d'OSP non compensées (considérant 20), le Portugal explique que les trois liaisons avec le Portugal continental (liaisons Lisbonne-Santa Maria-Lisbonne, Lisbonne-Pico-Lisbonne et Lisbonne-Horta-Lisbonne) et la liaison Ponta Delgada-Funchal, sur laquelle Azores Airlines est le seul transporteur aérien, font l'objet d'un réexamen afin de vérifier qu'elles bénéficient d'une compensation adéquate établie ex ante. Cela impliquerait la fermeture des liaisons OSP (qui sont à présent ouvertes à toutes les compagnies aériennes souhaitant les exploiter dans le cadre d'OSP sans compensation) et l'attribution d'un CSP avec compensation au moyen d'un appel d'offres conformément au règlement (CE) n° 1008/2008. Le Portugal affirme que:
- a) dans le cadre de la restructuration, SATA ne peut continuer à exploiter ces liaisons si elles sont déficitaires et, par conséquent, l'exploitation de ces liaisons sera uniquement assurée par Azores Airlines avec compensation si cette dernière remporte un appel d'offres ouvert pour l'exploitation de ces liaisons OSP ⁽¹¹¹⁾;
 - b) il est nécessaire de lancer dès que possible une procédure d'appel d'offres international, qui fournira une compensation adéquate ne dépassant pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des OSP, et qui tiendra compte des recettes y afférentes conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (107) Le Portugal confirme qu'Azores Airlines a présenté régulièrement (toutes les deux saisons) un plan d'exploitation à l'autorité de l'aviation civile (ci-après l'«ANAC») exprimant son intérêt à l'égard de l'exploitation de ces liaisons conformément aux conditions d'OSP et sans compensation. Néanmoins, le Portugal affirme que SATA devrait bénéficier d'une compensation pour ces services soumis à des OSP, qui ont entraîné, comme indiqué aux considérants 57 et 102, un déficit d'exploitation de 46,3 millions d'EUR entre 2009 et 2019. Comme indiqué au considérant 102, le Portugal affirme que les augmentations de capital antérieures de SATA (considérant 2) représentaient une compensation ex post des déficits liés aux OSP, qui, globalement, ont été établis à au moins 65,5 millions d'EUR jusqu'en 2019. Toutefois, SATA a remboursé le montant correspondant (considérant 116).
- (108) Le Portugal explique qu'Azores Airlines a également subi des pertes sur les liaisons entre les Açores et l'Amérique du Nord qu'elle dessert et que ces pertes devraient également faire l'objet d'une compensation. En particulier, le déficit d'exploitation sur les liaisons entre les Açores et l'Amérique du Nord entre 2009 et 2019 est estimé à 47,2 millions d'EUR. Le Portugal affirme que ces lignes constituent de facto des SIEG, dans la mesure où elles sont exploitées dans l'intérêt public, et que, par conséquent, la compensation de ce déficit devrait être considérée comme étant compatible au titre de la décision 2012/21/UE de la Commission ⁽¹¹²⁾, étant donné que le trafic annuel ne dépasse pas 300 000 passagers.

⁽¹⁰⁸⁾ Rapport n° 01/2016 de janvier 2016 de la Cour des comptes, p. 14.

⁽¹⁰⁹⁾ L'article 35 du code des sociétés portugais dispose qu'en cas de perte de plus de la moitié du capital social libéré en raison de pertes accumulées, les actionnaires doivent délibérer sur les options permettant de remédier à la situation, au nombre desquelles la possibilité d'une injection de capital.

⁽¹¹⁰⁾ Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992, p. 8).

⁽¹¹¹⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021, annexe 1 – Plan de restructuration et plan stratégique 2021-2025 de SATA, p. 40.

⁽¹¹²⁾ Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

- (109) Le 10 juin 2021, le Portugal a présenté de nouvelles observations sur: i) l'attribution des OSP à SATA et à Azores Airlines, ainsi que des SIEG à SGA; ii) la proportionnalité de l'aide et sa limitation au minimum; iii) les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, et iv) le respect du principe de non-récurrence.
- (110) Les arguments relatifs à la nécessité des OSP et des SIEG confiés à SATA compte tenu des besoins socio-économiques spécifiques de la région ultrapériphérique des Açores reprennent largement ce qui avait déjà été exposé dans les communications précédentes du Portugal (considérants 64 à 66). En ce qui concerne la proportionnalité de l'aide, le Portugal rappelle que toute répartition des charges par des créanciers subordonnés, tels que les détenteurs d'obligations, nuirait à la confiance du marché et entraverait les perspectives de financement de SATA. En outre, selon le Portugal, cette répartition pourrait avoir des répercussions sur l'administration régionale et sur d'autres entreprises du secteur public régional, étant donné que la majeure partie de la dette financière de SATA est garantie par la RAA.
- (111) En dépit de ce qui précède, le Portugal a progressivement annulé le remboursement de [...] d'un montant de [...] millions d'EUR [...] au cours de la période de restructuration, tout en s'engageant à atteindre le niveau le plus élevé possible d'annulation de la dette (considérants 49 et 50). Le Portugal réitère également ses arguments concernant les conséquences négatives d'une éventuelle répartition des charges imposée aux créanciers subordonnés, tels que les détenteurs d'obligations, afin de ne pas nuire à la confiance du marché et de ne pas entraver les perspectives futures de financement de SATA, et fait état de répercussions potentielles sur l'administration régionale et sur d'autres entreprises du secteur public régional, étant donné que la majeure partie de la dette financière de SATA est garantie par la région.
- (112) Étant donné que SATA est une entreprise publique détenue à 100 % par la région, le Portugal insiste sur le fait que les seules ressources qu'elle est en mesure de fournir à titre de contribution propre sont la réduction des coûts ou de la dette et la vente d'actifs. Afin de démontrer que les contributions de SATA sont réelles et effectives, le Portugal présente, dans sa communication du 2 décembre 2021, des éléments de preuve prouvant l'existence d'accords et de négociations relatifs aux réductions de coûts prévues dans le plan de restructuration pour un montant d'environ [...] millions d'EUR (considérant 49).
- (113) En ce qui concerne la vente prévue de 51 % d'Azores Airlines et l'activité d'assistance en escale, le Portugal s'engage à mettre en œuvre la cession d'ici la fin de 2025 ⁽¹¹³⁾ et à présenter un plan par étapes complet pour la privatisation, détaillant l'engagement de la RAA.
- (114) Selon le Portugal (considérant 51), [...], la contribution propre globale serait d'environ [...] %, ce qui constitue un taux significatif, compte tenu de la taille et des caractéristiques de SATA et des conditions socio-économiques des Açores en tant que région ultrapériphérique de l'Union et en tant que région assistée au titre de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE ⁽¹¹⁴⁾.
- (115) En ce qui concerne les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, dans sa communication du 10 juin 2021, le Portugal précise que la vente d'une part d'au moins 51 % de l'actionnariat d'Azores Airlines entraînera une perte de contrôle de la filiale par SATA Air Açores et, en fin de compte, par la région des Açores. En outre, les autorités portugaises conviennent de mettre en œuvre les modalités et conditions de gouvernance d'entreprise nécessaires afin de garantir que [...] ⁽¹¹⁵⁾.
- (116) En ce qui concerne le respect du principe de non-récurrence, le Portugal a présenté, le 1^{er} juin 2021, des éléments de preuve démontrant que SATA a remboursé les augmentations de capital souscrites par la RAA depuis 2017, en trois tranches pour un montant total de 72,6 millions d'EUR: 24 000 000 EUR le 16 mars 2021, 27 000 000 EUR le 17 mars 2021 et 21 580 735 EUR le 26 mai 2021. SATA a également procédé à la réduction correspondante de son capital social, exécutée et enregistrée auprès du registre du commerce portugais. Le 30 novembre 2021, le Portugal a confirmé qu'il avait récupéré des intérêts d'un montant de 815 233,24 EUR, conformément au chapitre V du règlement (CE) n° 794/2004.

⁽¹¹³⁾ Communication du Portugal du 18 février 2022, p. 3.

⁽¹¹⁴⁾ Voir note de bas de page 69.

⁽¹¹⁵⁾ Communication du Portugal du 10 juin 2021, point 76.

4.2. Commentaires sur les observations des tierces parties

4.2.1. Commentaires du Portugal sur les observations de Ryanair

- (117) À titre liminaire, les autorités portugaises soulignent l'importance de préserver la confidentialité des informations concernant les entreprises publiques régionales et écartent les plaintes de Ryanair concernant le manque de transparence. Le Portugal fait valoir que les informations qui doivent obligatoirement être accessibles au public (états financiers et rapports annuels) concernant SATA sont facilement accessibles. Il fait également référence à des documents et à des rapports, tels que celui de la Cour des comptes portugaise ⁽¹¹⁶⁾ ou celui rédigé par le Parlement régional des Açores ⁽¹¹⁷⁾, qui sont publics et peuvent être aisément consultés. En revanche, les informations auxquelles Ryanair affirme ne pas avoir accès sont précisément celles que la Commission a demandé au Portugal de fournir dans le cadre de la procédure d'enquête ouverte pour apprécier les augmentations de capital antérieures.
- (118) En ce qui concerne la prétendue indisponibilité des informations dans la décision concernant la compensation des OSP, le Portugal explique qu'étant donné que la Commission a ouvert une procédure d'enquête concernant les augmentations de capital antérieures, il n'appartenait pas à la Commission de fournir des informations étayant la possibilité que ces augmentations aient été destinées à remédier à une compensation insuffisante de la fourniture des OSP. Au contraire, le Portugal souligne qu'il appartient aux autorités portugaises d'invoquer d'éventuels motifs de compatibilité des augmentations de capital antérieures et de démontrer que les conditions de cette compatibilité sont remplies, comme l'a confirmé la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne ⁽¹¹⁸⁾.
- (119) De même, en ce qui concerne la prétendue confidentialité excessive de la décision d'extension, le Portugal répond que les droits procéduraux des parties intéressées, telles que Ryanair, de présenter des observations sur les procédures au titre de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE ne devraient pas porter atteinte au droit de ne pas voir les secrets d'affaires et les informations confidentielles rendus publics et à l'obligation incombant à la Commission en vertu de l'article 287 du TFUE. En tout état de cause, le Portugal souligne la clarté de la décision d'extension, qui détaille les sources de la contribution propre de SATA, expliquées, outre au considérant 23 mentionné par Ryanair, au considérant 21, puis examinées aux considérants 71 et 74, tandis que les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence sont analysées aux considérants 83 à 89 de ladite décision ⁽¹¹⁹⁾.
- (120) En ce qui concerne les augmentations de capital antérieures, en réponse à la plainte de Ryanair selon laquelle ces augmentations ne respectaient pas le critère de l'«investisseur en économie de marché», les autorités portugaises font valoir que Ryanair n'explique pas pourquoi ce critère devrait être applicable en l'espèce, ni pourquoi son application amènerait à conclure à l'existence d'une aide d'État. Le Portugal soutient que, conformément à la jurisprudence constante, le critère de l'«investisseur en économie de marché» ne devrait pas être applicable et adéquat pour apprécier l'existence d'une aide d'État à la lumière des activités de SATA. En effet, SATA n'opère pas dans des conditions normales de marché étant donné qu'elle est chargée de la fourniture de SIEG et d'OSP pour mettre à exécution la politique de la région visant à assurer une continuité territoriale appropriée des Açores avec le Portugal continental et avec la diaspora açoréenne en Amérique du Nord.
- (121) Le Portugal rejette également l'affirmation de Ryanair concernant la possibilité d'invoquer la pandémie de COVID-19 comme circonstance justifiant une dérogation au principe de non-récurrence. Le Portugal fait valoir que les activités de SATA n'ont jamais complètement cessé pendant les restrictions de déplacement, étant donné que SATA jouait un rôle essentiel. Après la reprise de ces activités, SATA a continué d'être touchée par la pandémie de COVID-19 d'une manière différente d'une compagnie aérienne normale, étant donné qu'elle dessert des liaisons OSP pour assurer une connectivité territoriale et qu'elle ne peut cesser ou réduire ces liaisons sans mettre en péril ces OSP, qu'elles soient rentables ou non.

⁽¹¹⁶⁾ Rapport et avis de la Cour des comptes portugaise sur les comptes de la RAA pour 2020, <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf>

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

⁽¹¹⁸⁾ Arrêt de la Cour de justice du 28 avril 1993, Italie/Commission, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, point 20.

⁽¹¹⁹⁾ Communication du Portugal sur les observations des parties intéressées du 12.8.2021, points 14 à 19.

- (122) Le Portugal souligne que l'entrée d'un nouveau concurrent ne garantirait pas la fréquence ou la continuité des liaisons et ne serait pas conforme aux exigences pertinentes des OSP et aux besoins de connectivité de la région des Açores. Spécifiquement, le calcul de la part de marché de chaque compagnie pour chaque liaison internationale directe à destination ou au départ des Açores en 2019 montre que Ryanair détient une part totale de 9,8 %, contre 75 % pour Azores Airlines: compte tenu de la différence pertinente sur le plan de leur présence respective, même Ryanair est peu susceptible de la remplacer à court et moyen terme sur les liaisons des Açores. À cet égard, la sortie de SATA du marché serait très préjudiciable à cette région ultrapériphérique. En ce qui concerne les liaisons au sein de l'archipel, le fait que SATA Air Açores ait toujours été la seule compagnie aérienne à participer aux appels d'offres publics lancés depuis 2002, y compris le plus récent lancé le 4 juin 2021 pour l'attribution de liaisons OSP interîles, démontre, de l'avis du Portugal, le manque d'intérêt des autres compagnies aériennes à opérer sur ce marché. De même, SATA est le seul transporteur aérien à avoir présenté des plans d'exploitation à l'ANAC pour exploiter des liaisons soumises à des OSP reliant les Açores au Portugal continental et à Madère, même si, en ce qui concerne ces liaisons soumises à des OSP, le Portugal précise qu'elles ne font pas l'objet d'un appel d'offres public, mais d'une procédure moins stricte. Le Portugal souligne que ce manque d'intérêt pour les liaisons soumises à des OSP a persisté malgré la surcapacité créée, selon Ryanair, par la pandémie. En outre, le Portugal fait observer que les compagnies aériennes qui avaient fait leur apparition sur les liaisons libéralisées sur lesquelles SATA était active ont cessé d'exploiter ces lignes très peu de temps après, particulièrement en raison des conditions d'exploitation spécifiques et atypiques ⁽¹²⁰⁾.
- (123) Pour caractériser la spécificité du marché des Açores, le Portugal fait valoir que la situation de SATA ne peut être comparée à celle de Spanair ou de Malév, contrairement à ce que soutient Ryanair. En effet, ces compagnies en faillite opéraient sur des marchés commerciaux attrayants différents des lignes des Açores d'un point de vue géographique, social et économique. Selon le Portugal, la sortie du marché de SATA n'encouragerait pas la concurrence, pour les deux raisons suivantes: i) la baisse du niveau de la demande en raison de la pandémie de COVID-19 et la nécessité de garantir la continuité territoriale dans la région, ce qui implique l'impossibilité d'arrêter les vols; et ii) dans les cas de Spanair et de Malév, l'augmentation de la demande, à la suite de la sortie du marché des deux compagnies aériennes mentionnées, était due à des facteurs externes et non à la présence de compagnies aériennes plus efficaces.
- (124) En ce qui concerne le projet de cessation des liaisons non soumises à des OSP/SIEG, le Portugal estime que, contrairement à l'affirmation de Ryanair selon laquelle elle serait en mesure de remplacer Azores Airlines sur ses liaisons commerciales vers le continent, Ryanair a maintenu une fréquence limitée sur ses liaisons depuis la libéralisation des lignes reliant São Miguel et Terceira à Lisbonne et Porto, en 2015, et n'a pas augmenté ces fréquences lorsque celles de SATA ont été réduites, par exemple en février et mars 2021 ⁽¹²¹⁾. En outre, Ryanair ne fournit pas de services de transport aérien vers l'Amérique du Nord permettant d'assurer la connectivité avec la diaspora des Açores, ni de services de fret aérien pour exporter des biens et approvisionner la RAA. Ces deux services sont essentiels pour les Açores, la première activité amenant des investissements étrangers et du tourisme, la deuxième soutenant l'économie locale: en 2019, près de [55-65] % du fret aérien à destination ou en provenance des Açores (environ [...] milliers de tonnes) était assuré par Azores Airlines, y compris le transport de poisson frais (environ [55-65] % du fret total d'Azores Airlines), du courrier (environ [5-15] %) et des fournitures médicales (environ [0-5] %).
- (125) De même, le Portugal rejette l'interprétation de Ryanair selon laquelle la pandémie de COVID-19 ne saurait être qualifiée de circonstance exceptionnelle et imprévue en vertu de l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 ⁽¹²²⁾ adoptée par la Commission.
- (126) Enfin, le Portugal fait valoir que l'attribution de liaisons soumises à des OSP à SATA a été effectuée conformément aux règles et procédures prévues par le règlement (CE) n° 1008/2008 et confirme la décision de la Commission en ce qui concerne la description des liaisons assurées par Ryanair entre les Açores et le reste de l'Union, ainsi que des liaisons directes au départ et à destination des Açores exploitées par TAP.

⁽¹²⁰⁾ Communication du Portugal du 13 août 2020, annexe 6, paysage concurrentiel de l'aviation sur le marché des Açores, indiquant qu'Air Berlin, Air Europa*, Delta, EasyJet, Flyl*, Germania*, JetTime*, Niki*, Norwegian*, Primera*, Travel Service* et TUI NL* (tous les transporteurs marqués d'un * exploitent des vols charter) ont interrompu les liaisons vers les Açores depuis 2016.

⁽¹²¹⁾ Communication du Portugal du 12 août 2021, annexe 1.

⁽¹²²⁾ Communication de la Commission intitulée «Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19» (JO C 911 du 20.3.2020, p. 1), modifiée par les communications de la Commission C(2020) 2215 (JO C 1221 du 4.4.2020, p. 1), C(2020) 3156 (JO C 164 du 13.5.2020, p. 3), C(2020) 4509 (JO C 218 du 2.7.2020, p. 3), C(2020) 7127 (JO C 3401 du 13.10.2020, p. 1), C(2021) 564 (JO C 34 du 1.2.2021, p. 6) et C(2021) 8442 (JO C 473 du 24.11.2021, p. 1).

4.2.2. Commentaires du Portugal sur les observations du PPM

- (127) En ce qui concerne l'affirmation du PPM relative à l'inexactitude de certaines informations fournies par les autorités portugaises qui constitueraient une tentative visant à confondre les activités de SATA Air Açores et d'Azores Airlines, le Portugal estime qu'à la lumière de la décision d'ouverture et des explications complémentaires fournies à la Commission, il n'y a aucune confusion possible entre ces compagnies.
- (128) Le Portugal affirme que les observations du PPM contiennent plusieurs allégations non étayées ou fausses. Premièrement, la liste des concurrents d'Azores Airlines fournie par le PPM est inexacte, étant donné que seules TAP et Ryanair sont en concurrence avec SATA sur les mêmes marchés, tandis que les lignes régulières exploitées par Azores Airlines sont différentes de celles exploitées par White, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines et Binter. En effet, ces compagnies aériennes n'exploitent pas de liaisons régulières au départ des Açores. En ce qui concerne Binter, la compagnie aérienne exploite une ligne à l'intérieur de l'archipel de Madère qui était auparavant exploitée par SATA Air Açores dans le cadre d'un marché public au cours de la période allant de 2011 à 2013. Quant à EasyJet, elle n'était en concurrence avec Azores Airlines sur les liaisons libéralisées entre les Açores et le Portugal continental que jusqu'à ce qu'elle abandonne ces liaisons en 2017. Au total, 12 transporteurs aériens ont tenté d'opérer sur le marché des Açores, mais ont dû l'abandonner depuis 2016 en raison d'un manque de rentabilité ⁽¹²³⁾. En outre, les liaisons avec les États-Unis et le Canada qui revêtent une importance cruciale pour la région ont généralement été assurées par Azores Airlines. En particulier, selon les observations du Portugal, seule Delta exploitait la liaison entre Ponta Delgada et New York, de mai 2018 à septembre 2019, et la liaison directe exploitée par TAP entre Ponta Delgada et Boston, lancée en juillet 2020, a été interrompue.
- (129) Contrairement aux affirmations du PPM selon lesquelles les liaisons soumises à des OSP n'ont été exploitées que par Azores Airlines, sur une base volontaire, et selon lesquelles les pertes s'expliqueraient par le non-respect par le Portugal du règlement (CE) n° 1008/2008, le Portugal répond que les liaisons entre les Açores et le Portugal continental sont considérées comme des liaisons soumises à des OSP depuis 1998 et que des avis d'information et d'autres modifications ont toujours été publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* de 1998 à 2015. Toutefois, au cours de la période comprise entre 2005 et 2015, un appel d'offres public n'était pas nécessaire, étant donné que les lignes étaient exploitées sans contrat de concession ni compensation correspondante: en particulier, TAP et Azores Airlines exploitaient la ligne Lisbonne-Horta, TAP était le seul transporteur exploitant la liaison Lisbonne-Pico, et Azores Airlines était le seul exploitant de la ligne Lisbonne-Santa Maria. À partir de mars 2015, ces liaisons ont évolué en raison de la libéralisation de certaines d'entre elles, tandis que les principales conditions de la fourniture des services ont également été modifiées. Le Portugal conclut que la mise en place des liaisons soumises à des OSP et leur attribution ont toujours été conformes à la procédure prévue par le règlement (CE) n° 1008/2008 et que, comme indiqué dans ses observations, à partir de mars 2015, Azores Airlines a été le seul transporteur aérien qui ait manifesté son intérêt pour l'exploitation des liaisons (ouvertes) soumises à des OSP et qui ait présenté des plans d'exploitation à l'ANAC. Le Portugal souligne donc que l'exploitation de ces liaisons n'a pas été effectuée en raison de leur rentabilité. Le Portugal déclare également que les affirmations relatives à l'abondance et à la complexité des règles applicables aux OSP et à l'appel d'offres sont dénuées de fondement, étant donné que i) elles respectent le schéma général pour ce type d'appels d'offres, et ii) elles ont été communiquées à la Commission et approuvées conformément à la procédure prévue par le règlement (CE) n° 1008/2008. De même, le Portugal réfute l'allégation du PPM selon laquelle l'appel d'offres portant sur les liaisons interiles concerne toutes les liaisons conjointement et rappelle que cette possibilité est expressément prévue par le règlement (CE) n° 1008/2008, étant donné que le libellé de l'article 16, paragraphe 10, dudit règlement s'applique, selon le Portugal, clairement à la situation spécifique des Açores. Enfin, en ce qui concerne l'argument du PPM selon lequel la compensation financière versée à SATA Air Açores pour les OSP constitue également un subventionnement illégal d'Azores Airlines, le Portugal explique que non seulement les montants versés ne permettent aucun transfert à Azores Airlines, mais qu'ils ne couvrent en réalité pas les déficits entraînés par l'exploitation de ces liaisons ⁽¹²⁴⁾.

4.2.3. Commentaires du Portugal sur les observations des autres parties

- (130) D'une part, le Portugal souligne les remarques positives formulées en ce qui concerne le rôle essentiel joué par SATA dans le cadre du développement socio-économique des Açores et de la garantie de continuité territoriale nationale et internationale des Açores avec l'Union. Le Portugal fait également observer que ces observations mettent l'accent sur la compatibilité des augmentations de capital antérieures avec les règles de l'Union, ces augmentations ayant une incidence négligeable sur la concurrence et sur le marché intérieur, compte tenu de la nécessité d'assurer la connectivité de la diaspora des Açores. En outre, certaines observations soulignent également la spécificité de SATA sur les liaisons exploitées par SATA Air Açores et Azores Airlines, étant donné que le modèle de SATA ne serait pas reproduit par ses concurrents, ce qui pourrait, en fin de compte, être très préjudiciable à la communauté des immigrés açoréens.

⁽¹²³⁾ Voir note de bas de page 117.

⁽¹²⁴⁾ Communication du Portugal du 13 novembre 2020, p. 9.

- (131) D'autre part, pour mettre davantage en lumière le rôle essentiel de SATA, le Portugal observe que certains commentaires insistent sur l'éloignement de la région des Açores et son manque de connexion avec le marché intérieur, ce qui pourrait décourager les échanges et entraver la libre circulation des marchandises. Le Portugal fait également valoir que des tiers tels qu'AJFA, SDABS et Brampton Travel AG (BTA) soulignent l'importance des liaisons nord-américaines dans le cadre du commerce et des investissements. D'un point de vue économique, le Portugal souligne que des tiers insistent sur l'importance de SATA pour le secteur du tourisme, qui est essentiel pour le développement de la région. SATA garantit l'accès aux biens essentiels et non essentiels provenant de l'extérieur qui sont nécessaires au développement du secteur du tourisme. Le rôle «non mesurable» de SATA dans l'ensemble de la chaîne de valeur du tourisme est décrit par l'APAVT (et par l'ATA).
- (132) Les autorités portugaises font également valoir que les observations, notamment celles de la Fédération agricole des Açores et de la Fédération de la pêche des Açores pour les secteurs de l'agriculture et de la pêche, ont mis en évidence le rôle particulier joué par SATA pour les producteurs de la région afin de garantir l'égalité des chances (en assurant la distribution et l'exportation des produits entre les îles et vers le continent portugais et d'autres territoires).
- (133) Enfin, le Portugal souligne qu'au-delà du soutien apporté par les services aériens de SATA au développement social et économique de la communauté locale, sans lequel le rétablissement de la région après la pandémie actuelle serait pratiquement impossible, certains tiers ayant présenté des observations dans le cadre de la procédure d'enquête de la Commission, tels que l'Association des municipalités de la région des Açores, ont souligné que SATA joue un rôle essentiel dans les circonstances spécifiques et exceptionnelles provoquées par la pandémie de COVID-19, notamment en ce qui concerne le transport d'équipements médicaux vers la région.

5. APPRÉCIATION DES MESURES

- (134) La Commission examinera tout d'abord si l'aide à la restructuration, à savoir le prêt direct du gouvernement régional de 144,5 millions d'EUR et la reprise de dette de 173,75 millions d'EUR, pour un montant total de 318,25 millions d'EUR devant être convertis en fonds propres, ainsi que la garantie d'État de 135 millions d'EUR à accorder jusqu'en 2028 sur les prêts octroyés par des banques ou d'autres établissements financiers, s'apparentent à une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE et, dans l'affirmative, si cette aide est légale et compatible avec le marché intérieur.
- (135) La même appréciation sera également effectuée en ce qui concerne les augmentations de capital antérieures, étant donné que la procédure formelle d'examen ouverte dans la décision d'ouverture concerne également ces mesures ⁽¹²⁵⁾. Cette appréciation est effectuée aux considérants 242 à 248.
- (136) En revanche, cette appréciation ne sera pas effectuée en ce qui concerne l'aide au sauvetage en faveur de SATA notifiée le 13 août 2020 (considérant 1), étant donné que la notification en question a par la suite été retirée le 6 avril 2022 et que l'aide au sauvetage n'a pas été mise à exécution (considérant 12). Bien que l'aide au sauvetage en tant que telle n'ait pas été octroyée à SATA, la Commission note qu'en réaction à la notification de l'aide au sauvetage par le Portugal, la décision d'ouverture a autorisé un soutien de trésorerie en faveur de SATA au titre du point 103 des lignes directrices S&R afin d'assurer la continuité du SIEG pour les services de transport aérien et les services de gestion aéroportuaire fournis par SATA au cours de la procédure formelle d'examen relative à l'aide au sauvetage. Ce soutien a ensuite été porté à 255,5 millions d'EUR et prolongé, comme approuvé dans la décision d'extension (considérant 7) et dans la décision de la Commission du 5 novembre 2021 (considérant 11). Alors que le soutien a été initialement octroyé sous la forme de garanties de prêts, la Commission a approuvé, dans cette dernière décision, le remplacement, par le Portugal, des garanties publiques par des prêts directs de l'actionnaire à SATA, notamment pour un montant de 82,5 millions d'EUR que la RAA ne pouvait pas reporter sur le budget 2022. Néanmoins, la compatibilité de ce soutien a déjà été évaluée dans les décisions visées aux considérants 2, 7 et 11 conformément au point 103 des lignes directrices S&R et est indépendante de la compatibilité de l'aide au sauvetage en tant que telle. Par conséquent, l'aide au sauvetage en tant que telle n'a pas été mise à exécution et, à la suite du retrait de la notification concernant cette aide, la Commission n'est plus appelée à examiner sa compatibilité.

⁽¹²⁵⁾ Décision d'ouverture, considérants 52, 55, 58, 59, 91 et 112.

5.1. Existence d'une aide d'État

- (137) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE dispose que «[s]auf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les États membres, les aides octroyées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».
- (138) La qualification d'aide d'État d'une mesure au sens de cette disposition nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies: i) la mesure d'aide doit être imputable à l'État et être financée au moyen de ressources d'État; ii) elle doit procurer un avantage à son bénéficiaire; iii) cet avantage doit être sélectif; et iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres. Il convient donc d'examiner séparément si les mesures peuvent être considérées comme des aides d'État.

5.1.1. Ressources d'État et imputabilité à l'État

- (139) Les mesures impliquent des actes administratifs et des décisions publiques.
- (140) L'aide à la restructuration est financée au moyen de ressources publiques provenant du budget de la région des Açores. En particulier, la région des Açores, en tant qu'actionnaire unique de SATA, fournira des ressources à partir de son budget: i) les injections de capital nécessaires de 144,5 millions d'EUR pour augmenter les fonds propres épuisés de SATA; ii) les fonds destinés à financer la reprise de la dette à hauteur de 173,75 millions d'EUR, qui doivent également être convertis en capital; et iii) la garantie jusqu'en 2028 d'un montant de 135 millions d'EUR sur les prêts accordés par des banques ou d'autres entités financières. En ce qui concerne les augmentations de capital antérieures, comme la Commission l'a constaté au considérant 39 de la décision d'ouverture, la région des Açores a souscrit à ces augmentations (désormais remboursées avec intérêts) en utilisant des ressources provenant de son budget, sur la base de décisions prises par le conseil du gouvernement de la région (considéranants 102 et 103).
- (141) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, les ressources des collectivités locales, telles qu'une région, constituent des ressources d'État et les décisions adoptées par ces autorités sont considérées comme imputables à l'État. Dès lors, les mesures susmentionnées sont imputables à l'État et sont financées au moyen de ressources d'État.
- (142) La Commission conclut donc que les mesures décrites ci-dessus impliquent des ressources d'État et que les décisions d'octroi sont imputables à l'État.

5.1.2. Avantage

- (143) Au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, un avantage désigne un avantage économique qu'une entreprise n'aurait pu obtenir dans les conditions normales du marché, c'est-à-dire en l'absence d'intervention de l'État ⁽¹²⁶⁾.
- (144) En ce qui concerne l'aide à la restructuration en faveur de SATA, tant les prêts de l'actionnaire et la reprise de dette à convertir en capital que la garantie sur les prêts accordée par la région des Açores confèrent un avantage économique au bénéficiaire, étant donné que, dans sa situation spécifique et dans les circonstances actuelles, SATA ne peut pas obtenir de capitaux ou lever d'emprunts aux conditions du marché sans garantie publique (comme le reconnaît le Portugal au considérant 67). En effet, sans l'intervention de l'État, SATA cessera presque certainement ses activités à court terme, étant donné qu'aucun investisseur privé ne semble prêt à injecter des capitaux et qu'aucun établissement financier n'est disposé à offrir de nouveaux financements. L'aide à la restructuration n'est pas nécessaire pour préserver ou augmenter la valeur de la participation de la RAA. Au contraire, le financement ne saurait être considéré comme étant de nature à fournir aux actionnaires un rendement proportionnel au risque pris. Le Portugal ne prétend pas qu'un tel rendement serait effectivement obtenu. En effet, les éléments de preuve disponibles montrent que, tout en étant en mesure de fournir un rendement adéquat et de rémunérer l'État à la fin du plan de restructuration (tableau I.A et considéranants 206 et suivants), les pertes des quatre premières années de la période de restructuration sont bien supérieures aux bénéfices positifs à la fin de la restructuration. Par conséquent, au cours de la période de restructuration de cinq ans, les recettes cumulées attendues restent nettement inférieures au coût d'opportunité des fonds propres (16 % comme indiqué au considérant 206).

⁽¹²⁶⁾ Arrêt de la Cour de justice du 11 juillet 1996, SFEI e.a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, point 60; arrêt de la Cour de justice du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, point 41.

- (145) En ce qui concerne les augmentations de capital antérieures, la Commission maintient la position exprimée dans la décision d'ouverture ⁽¹²⁷⁾. Le Portugal explique que ces mesures ont été en partie prises pour garantir le respect de la disposition du droit national qui impose aux actionnaires de délibérer sur une injection de capital en cas de perte de capital social libéré du fait des pertes accumulées (considérant 102), mais cela n'explique pas pourquoi la région a choisi de fournir davantage de capitaux à SATA plutôt que, par exemple, de la mettre en liquidation ou en faillite. Le Portugal ne prétend pas que ces mesures étaient étayées par des prévisions susceptibles de convaincre un actionnaire en économie de marché d'accroître son investissement dans une entreprise en vue d'obtenir un retour sur investissement conforme au marché. Aucune affirmation n'a été formulée et aucun élément de preuve n'a été produit au cours de la procédure par le Portugal ou par des parties indiquant que la recapitalisation de SATA à partir de 2017 était fondée sur un plan d'affaires opérationnel et financier visant à améliorer l'efficacité de l'exploitation et, partant, la rentabilité de la participation de la région dans SATA, ou étayait un tel plan. Au contraire, le Portugal affirme que ces augmentations de capital constituaient une compensation des déficits opérationnels découlant de l'exécution d'OSP et d'un SIEG de facto concernant les vols de SATA vers l'Amérique du Nord (considéranants 102 à 108). La Commission maintient donc qu'en mettant en œuvre ces mesures, la région n'a pas agi en sa qualité d'actionnaire (ou d'investisseur), mais en tant que puissance publique.
- (146) En tout état de cause, la Commission note que le Portugal n'a pas indiqué que les décisions susmentionnées avaient été prises sur la base d'évaluations économiques comparables à celles que, dans des circonstances similaires, un opérateur en économie de marché rationnel présentant des caractéristiques similaires à celles des autorités portugaises aurait effectuées pour déterminer la rentabilité ou les avantages économiques des mesures, avant de se prononcer sur l'investissement envisagé.
- (147) La Commission conclut donc que les mesures fournissent à SATA un financement que le bénéficiaire ne peut et ne pourrait pas obtenir sur le marché, lui conférant ainsi un avantage économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.1.3. *Sélectivité*

- (148) Les mesures ne bénéficient qu'à SATA, par l'exercice d'un pouvoir discrétionnaire pour un montant ad hoc déterminé en fonction des besoins spécifiques du bénéficiaire (considéranants 43 à 51). Comme la Cour l'a indiqué ⁽¹²⁸⁾, lorsqu'une aide individuelle est en cause, l'identification de l'avantage économique permet, en principe, de présumer de sa sélectivité. Cela vaut indépendamment du fait qu'il y ait ou non des opérateurs sur les marchés en cause se trouvant dans une situation de fait ou juridique comparable.
- (149) Tandis que le Portugal a octroyé ou peut encore octroyer une aide d'État à d'autres compagnies aériennes en concurrence avec SATA, en tout état de cause, l'injection de capital et les garanties sur les prêts ne font pas partie d'une mesure plus large de politique économique générale visant à fournir le même type de soutien ad hoc à des entreprises du secteur de l'aviation ou à d'autres secteurs économiques qui se trouvent dans une situation juridique et factuelle comparable à la lumière de l'objectif des mesures. Ces mesures ne sont accessibles qu'à SATA.
- (150) Par conséquent, la Commission conclut que ces mesures sont sélectives au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.1.4. *Distorsion de la concurrence et affectation des échanges*

- (151) Lorsqu'une aide octroyée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes sur le marché intérieur, cette entreprise doit être considérée comme affectée par l'aide. Il suffit que le bénéficiaire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence. À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait fait l'objet d'une libéralisation au niveau de l'Union est un élément de nature à caractériser une incidence réelle ou potentielle des aides sur la concurrence ainsi que sur les échanges entre États membres.

⁽¹²⁷⁾ Décision d'ouverture, considérants 44 à 48.

⁽¹²⁸⁾ Arrêt de la Cour de justice du 4 juin 2015, Commission/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, point 60.

- (152) SATA est une compagnie aérienne régionale qui fournit des services de transport aérien sur des liaisons reliant entre elles les îles de l'archipel des Açores et reliant ces îles au continent, à Madère et à un certain nombre de destinations nord-américaines (Boston, Oakland, Toronto et Montréal), où est établie la diaspora locale portugaise. Même si le bénéficiaire de l'aide ne participe pas directement aux échanges transfrontaliers au sein de l'Union, étant donné que le secteur de l'aviation est ouvert à la concurrence dans l'Union et que d'autres transporteurs pourraient assurer ces liaisons en concurrence avec SATA, les mesures notifiées sont susceptibles d'améliorer la position du bénéficiaire par rapport aux entreprises concurrentes réelles ou potentielles qui n'ont pas accès à des aides d'État similaires de la part du Portugal ou qui doivent financer des opérations aux conditions du marché.
- (153) Les mesures sont donc susceptibles de fausser ou de menacer de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.

5.2. Conclusion concernant l'existence d'une aide d'État

- (154) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que l'aide à la restructuration et les augmentations de capital antérieures en faveur de SATA constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.3. Légalité des mesures

- (155) La Commission considère qu'en notifiant l'aide à la restructuration et en s'abstenant de la mettre en œuvre avant son approbation par la Commission, le Portugal a respecté les obligations qui lui incombent en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.
- (156) L'aide au sauvetage notifiée le 13 août 2020 n'a pas été mise à exécution avant le retrait de cette notification (considérant 12). En revanche, les augmentations de capital antérieures ont été accordées sans notification préalable et n'ont été remboursées avec intérêts qu'à l'ouverture de la procédure formelle d'examen.

5.4. Compatibilité avec le marché intérieur

- (157) L'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE prévoit que les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (158) Ainsi, pour que l'aide soit déclarée compatible, elle doit, d'une part, viser à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certaines régions économiques et, d'autre part, ne pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. En vertu de la deuxième condition, en particulier, la Commission met en balance les effets positifs de l'aide envisagée pour le développement des activités qu'elle est destinée à soutenir et les effets négatifs que l'aide peut avoir sur le marché intérieur ⁽¹²⁹⁾.
- (159) Le Portugal considère que l'aide à la restructuration peut être déclarée compatible avec le marché intérieur conformément aux lignes directrices S&R.
- (160) Compte tenu de la nature et des objectifs de l'aide d'État en cause et des allégations des pouvoirs publics portugais, la Commission appréciera si l'aide à la restructuration est conforme aux dispositions pertinentes énoncées dans les lignes directrices S&R. Dans les lignes directrices S&R, la Commission expose les critères qu'elle examine pour apprécier la compatibilité d'une aide à la restructuration d'une entreprise avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE ⁽¹³⁰⁾.
- (161) Pour déterminer si une aide à la restructuration a une incidence négative sur les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, la Commission procède à une mise en balance conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE et aux lignes directrices S&R. Lorsqu'elle vérifie si ce critère est respecté, pour autant que le bénéficiaire puisse bénéficier d'une aide à la restructuration, la Commission met en balance les effets positifs de l'aide pour le développement des activités qu'elle vise à soutenir et les effets négatifs créés par l'incidence de l'aide d'État sur la concurrence et les échanges entre États membres, en appréciant en particulier la manière dont la mesure d'aide réduit au minimum les distorsions de la concurrence et des échanges (nécessité d'une intervention de l'État, caractère approprié, proportionnalité, transparence de l'aide, principe de non-réurrence et mesures visant à limiter les distorsions de concurrence).

⁽¹²⁹⁾ Arrêt de la Cour de justice du 22 septembre 2020, Autriche/Commission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, point 19.

⁽¹³⁰⁾ Lignes directrices S&R, point 38.

- (162) Ce qui précède est sans préjudice du fait que les décisions adoptées par la Commission sur cette base doivent garantir le respect du droit de l'Union ⁽¹³¹⁾.
- (163) À la lumière de la notification et des informations recueillies au cours de la procédure formelle d'examen de l'aide à la restructuration, rien n'indique que l'aide à la restructuration ou les conditions dont elle est assortie, ou les activités économiques facilitées par l'aide, pourraient entraîner une violation d'une disposition pertinente du droit de l'Union. En particulier, comme l'a démontré le Portugal, les 14 liaisons reliant les neuf îles de la région par le transport aérien dans l'archipel des Açores ont été confiées exclusivement à SATA Air Açores pour être exploitées dans le cadre d'OSP conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 (section 2.1.1, considérants 18 et 19). De même, les quatre liaisons entre les Açores et le Portugal continental et Madère, considérées comme des liaisons soumises à des OSP depuis 1998, ont été exploitées en tant qu'OSP ouvertes par Azores Airlines à la suite d'avis d'information publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* de 1998 à 2015, conformément aux mêmes règles applicables de l'Union (considérant 20). À partir de mars 2015, les liaisons couvertes par des OSP ont changé en raison de la libéralisation de certaines d'entre elles, tandis qu'Azores Airlines était de nouveau le seul transporteur aérien à avoir manifesté son intérêt pour l'exploitation de ces liaisons soumises à des OSP, sans exclusivité et sans compensation, et à avoir présenté des plans d'exploitation à l'ANAC (considérant 107). En outre, la Commission n'a pas adressé d'avis motivé au Portugal au sujet d'une éventuelle infraction au droit de l'Union qui aurait un rapport avec cette affaire, et elle n'a pas non plus reçu de plaintes pouvant laisser croire que l'aide d'État, les conditions dont elle est assortie ou les activités économiques facilitées par l'aide pourraient être contraires à des dispositions pertinentes du droit de l'Union autres que les articles 107 et 108 du TFUE.
- (164) En ce qui concerne les opérations soumises à des OSP et à des SIEG, la Commission note également que les doutes soulevés quant à la question de savoir si elles seraient définies, imposées et confiées conformément au droit de l'Union pendant la période de mise en œuvre du plan de restructuration ⁽¹³²⁾ ont été dissipés par les informations fournies par le Portugal sur le renouvellement des CSP quinquennaux portant sur les liaisons interîles et sur un futur appel d'offres pour les liaisons à destination du continent et de Madère qui devrait être organisé dans le délai prévu par le plan de restructuration, ainsi que sur le fait que les SIEG sont confiés au moyen d'une concession accordée à SGA jusqu'à la fin de la période de restructuration en 2025 (considérants 19 à 23).

5.4.1. Admissibilité: entreprise en difficulté

- (165) Pour pouvoir bénéficier d'une aide à la restructuration, un bénéficiaire doit être considéré comme une entreprise en difficulté au sens de la section 2.2 des lignes directrices S&R. En particulier, le point 20 des lignes directrices S&R explique qu'une entreprise est considérée en difficulté lorsqu'il est pratiquement certain qu'en l'absence d'intervention de l'État elle sera contrainte de renoncer à son activité à court ou à moyen terme. Tel serait le cas lorsqu'au moins une des circonstances décrites au point 20 a) à d) des lignes directrices S&R se produit.
- (166) Comme indiqué aux considérants 14, 30 et 31, SATA est une société anonyme qui présentait un montant total de fonds propres négatif de – 369,3 millions d'EUR à la fin de 2020, ce qui montre que la totalité de son capital social souscrit avait disparu. Les derniers rapports et projections audités disponibles [...], de sorte que [...] elle demeure une entreprise en difficulté au sens du point 20 a) des lignes directrices S&R.
- (167) Conformément au point 21 des lignes directrices S&R, une entreprise nouvellement créée active depuis moins de trois ans n'est pas admissible au bénéfice d'une aide au sauvetage ou à la restructuration. Le bénéficiaire n'est pas une entreprise nouvellement créée puisque la société a été fondée en 1941, soit il y a plus de trois ans (voir le considérant 14).
- (168) Conformément au point 22 des lignes directrices S&R, une société qui fait partie d'un groupe ou est reprise par un groupe ne peut en principe pas bénéficier d'une aide à la restructuration. Le bénéficiaire est entièrement et individuellement détenu par la RAA et ne fait donc pas partie d'un groupe (considérant 14).
- (169) Sur la base de ce qui précède, la Commission conclut que SATA est une entreprise en difficulté et qu'elle est admissible à une aide à la restructuration.

⁽¹³¹⁾ Arrêt de la Cour de justice du 22 septembre 2020, Autriche/Commission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, points 18 à 20.

⁽¹³²⁾ Décision d'extension, considérant 59.

5.4.2. L'aide facilite le développement d'une activité économique ou d'une région géographique

- (170) En vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, les aides d'État, pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, doivent faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques.
- (171) À cet égard, pour démontrer que les aides à la restructuration sont destinées à faciliter le développement de ces activités ou régions, l'État membre qui les octroie doit prouver qu'elles visent à éviter des difficultés sociales ou à remédier à une défaillance du marché. Dans le contexte spécifique des aides à la restructuration, la Commission fait observer que, comme indiqué au point 43 des lignes directrices S&R, en réalité, la sortie du marché est importante pour le processus plus large de croissance de la productivité, de sorte que le simple fait d'empêcher une entreprise de quitter le marché n'est pas une raison suffisante pour justifier l'octroi d'une aide d'État. Au contraire, les aides au sauvetage et à la restructuration comptent parmi les types d'aide d'État entraînant le plus de distorsions, car elles interfèrent avec le processus de sortie du marché. Toutefois, dans certaines situations, la restructuration d'une entreprise en difficulté peut contribuer au développement d'activités ou de régions économiques, y compris au-delà des activités mêmes exercées par le bénéficiaire. C'est le cas lorsque, en l'absence d'une telle aide, la défaillance du bénéficiaire entraînerait des situations de défaillance du marché ou de difficultés sociales, entravant le développement des activités ou des régions économiques qui seraient touchées par de telles situations. Une liste non exhaustive de ces situations figure au point 44 des lignes directrices S&R.
- (172) De telles situations se présentent, entre autres, lorsque l'aide évite le risque d'interruption de la continuité de la fourniture d'un SIEG ou d'un service important qu'il est compliqué de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place du bénéficiaire, ou lorsque la sortie du marché du bénéficiaire jouant un rôle systémique essentiel dans une région ou un secteur particulier aurait des conséquences négatives potentielles⁽¹³³⁾. En permettant au bénéficiaire de poursuivre ses activités, l'aide évite ainsi de telles défaillances du marché ou difficultés sociales. Toutefois, dans le cas d'une aide à la restructuration, cela n'est vrai que si l'aide permet au bénéficiaire d'entrer en concurrence sur le marché sur la base de ses propres mérites, ce qui ne peut être garanti que si l'aide est fondée sur la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui rétablit la viabilité à long terme du bénéficiaire.
- (173) La Commission appréciera donc d'abord si l'aide est destinée à prévenir une situation de défaillance du marché ou de difficultés sociales (section 5.4.2.1) et si elle est accompagnée d'un plan de restructuration rétablissant la viabilité à long terme du bénéficiaire (section 5.4.2.2).

5.4.2.1. Contribution au développement de l'activité économique par la prévention de difficultés sociales ou d'une défaillance du marché

- (174) Parmi les situations dans lesquelles le sauvetage ou la restructuration d'une entreprise en difficulté peut contribuer au développement d'activités ou de régions économiques, le point 44 b), c) et d) des lignes directrices S&R mentionne les cas où l'aide vise à éviter que la croissance économique ne soit entravée par l'interruption d'un service important en raison de la sortie du bénéficiaire du marché [point 44 b) des lignes directrices S&R], par la défaillance d'une entreprise jouant un rôle systémique essentiel dans le secteur ou la région concernés [point 44 c) des lignes directrices S&R] ou par le risque d'interruption de la continuité d'un SIEG [point 44 d) des lignes directrices S&R].

L'aide évite l'interruption d'un service important

- (175) Dans la décision d'extension⁽¹³⁴⁾, la Commission a considéré que l'aide à la restructuration en faveur de SATA permettait d'éviter la perturbation d'un service important qu'il était difficile de reproduire et qu'un concurrent pourrait difficilement assurer à la place du bénéficiaire [conformément au point 44 b) des lignes directrices S&R].
- (176) En particulier, la Commission a noté que les mesures de liquidité et de restructuration visent à prévenir une situation dans laquelle SATA cesse ses activités en raison des difficultés qu'elle a rencontrées ces dernières années, qui ont été fortement aggravées par la pandémie de COVID-19, alors que, sur la base des informations disponibles, aucun autre transporteur n'a manifesté un intérêt commercial à assurer des liaisons alternatives ou complémentaires, de sorte que l'aide est essentielle pour prévenir un risque grave et imminent de perturbation des services fournis par SATA⁽¹³⁵⁾. Étant donné qu'une compagnie aérienne doit disposer de liquidités suffisantes pour conserver sa licence d'exploitation, à la lumière des éléments de preuve disponibles et des pertes d'exploitation récentes et attendues

⁽¹³³⁾ Point 44 b), c) et d) des lignes directrices S&R.

⁽¹³⁴⁾ Décision d'extension, considérants 57 et 58, faisant référence à l'appréciation exposée aux considérants 69 à 71 de la décision d'ouverture.

⁽¹³⁵⁾ Décision d'extension, considérant 58.

pour chacune des compagnies aériennes de SATA (tableau 1.A), il est clair qu'en l'absence de l'aide à la restructuration, SATA ne serait pas en mesure de faire face à ses obligations de paiement et à ses dettes et devrait donc déposer le bilan et cesser son activité (considérant 64). Étant donné que le bénéficiaire fournit des services de transport aérien de passagers et de fret et gère des petits aéroports (considérants 17 à 23), sans l'intervention de l'État, il existe un risque sérieux de perturbation des services essentiels, sans lesquels la connectivité et la continuité territoriale de l'archipel des Açores et de l'Union seraient réduites. Cette connectivité est d'autant plus importante que la région des Açores est une région ultrapériphérique de l'Union et, à ce titre, elle présente des faiblesses permanentes, y compris la distance susmentionnée par rapport au continent européen, reconnue par l'article 349 du TFUE, qui nuit à son développement économique et social.

- (177) Les conclusions préliminaires de la Commission dans les décisions d'ouverture et d'extension sont contestées par Ryanair. En outre, Ryanair fait valoir que la surcapacité causée par la pandémie de COVID-19 permet à des concurrents plus efficaces d'intervenir sur le marché et de reproduire le rôle de SATA Air Açores et d'Azores Airlines. En particulier, Ryanair affirme qu'elle pourrait reprendre l'ensemble des liaisons assurées par SATA Air Açores et Azores Airlines vers le continent en quelques jours.
- (178) La Commission considère que les allégations de Ryanair sont dénuées de fondement à la lumière des observations des tiers, des informations fournies et des engagements pris par le Portugal. Contrairement à ce que Ryanair affirme dans ses observations, il n'existe aucune preuve, que ce soit sous forme d'informations à l'appui ou d'étude de marché, d'un remplacement potentiel du rôle de SATA dans l'archipel des Açores par la surcapacité persistante générée par la pandémie de COVID-19. En particulier, Ryanair n'a pas intensifié ses liaisons avec les Açores lorsque SATA a réduit ses vols, ni n'a participé à l'appel d'offres public pour les liaisons soumises à des OSP lancé le 4 juin 2021. Plus généralement, Ryanair a conservé une régularité limitée sur ses liaisons depuis la libéralisation des lignes reliant São Miguel et Terceira à Lisbonne et Porto, en 2015, et n'a pas augmenté ces fréquences depuis que SATA a réduit les siennes (considérant 124).
- (179) Sur la base des informations dont elle dispose, la Commission note également que si certaines liaisons de SATA pourraient être attrayantes pour un concurrent sur une base indépendante ou saisonnière, rien n'indique qu'un concurrent pourrait reprendre la totalité des liaisons assurées par SATA, y compris les OSP/SIEG et les activités de fret, qui présentent un intérêt particulier non seulement pour le secteur de la pêche, mais aussi pour la distribution de courrier et l'approvisionnement en fournitures médicales dans l'archipel des Açores, et qui constituent dès lors un service très important pour la communauté locale (considérants 17 à 28). En ce sens, contrairement à la possibilité alléguée d'un remplacement de SATA, aucun de ses concurrents directs, y compris Ryanair, n'a manifesté d'intérêt pour le développement d'une connectivité directe avec l'archipel des Açores ces dernières années et aucun d'entre eux ne fournirait de services de fret aérien (considérants 25 et 124). En particulier, à la lumière des résultats de la récente procédure d'appel d'offres pour l'attribution des liaisons soumises à des OSP assurant la connectivité de l'archipel des Açores, dans le cadre de laquelle SATA a de nouveau été le seul transporteur à soumettre une offre (considérants 19 et 122), il serait non seulement difficile, mais aussi irréaliste, d'attendre d'un concurrent qu'il remplace SATA entièrement à court terme.
- (180) Comme l'a fait valoir le Portugal, SATA fournit des connexions uniques en proposant des vols réguliers dans l'archipel des Açores et entre ces îles et le Portugal continental et les principales zones de résidence de la communauté de la diaspora portugaise (considérants 17 à 26). Ce réseau de connexions est d'autant plus important que les habitants des Açores ne peuvent pas recourir à d'autres modes de transport, tant pour la mobilité interinsulaire que pour les déplacements en dehors de l'archipel (considérant 29). Outre ce service de transport aérien essentiel, et au-delà des liaisons soumises à des OSP, SATA soutient de manière significative et décisive l'un des éléments les plus pertinents de la croissance économique des Açores, à savoir le tourisme. En particulier, sans le soutien des activités de SATA visant à acheminer des voyageurs vers l'archipel des Açores, un segment important des entreprises locales, à savoir les hôtels, les restaurants, les entreprises organisatrices d'événements sociaux et culturels, les magasins de détail et d'autres entreprises liées au tourisme, éprouveraient de plus grandes difficultés encore à survivre à la pandémie de COVID-19 (section 3.2.2).
- (181) Certains tiers soulignent qu'ils dépendent des services de SATA pour une grande partie de leurs activités, qui subiraient des pertes de chiffre d'affaires considérables sans les activités de SATA. Comme le souligne également le Portugal, la plupart des entreprises locales, qui sont déjà fortement touchées par la pandémie de COVID-19, ne pourraient pas survivre à cette crise sans le tourisme. En ce sens, la grande majorité des tiers qui ont présenté des observations, en particulier les partenaires commerciaux, tels que les agences de voyages, les voyagistes, les associations hôtelières, les billetteries et les fournisseurs, ainsi que les organismes représentant la diaspora et la communauté des affaires d'Amérique du Nord, ont effectivement confirmé les conclusions de la Commission (considérants 68 et 175) en ce qui concerne le rôle unique joué par SATA dans le développement de l'économie des Açores et, comme le montre le Portugal, la faible probabilité que d'autres transporteurs aériens long-courriers ou à bas coûts reproduisent sa présence et ses activités dans les Açores à court et moyen terme (considérants 122 à 124).

(182) Par conséquent, la Commission considère que la faillite du bénéficiaire risquerait de perturber un service de transport important fournissant une connectivité et un réseau régionaux et, dans une moindre mesure, internationaux, en reliant la région ultrapériphérique des Açores en interne et avec le continent et Madère, et en la reliant à la communauté lusophone d'Amérique du Nord, service qui est difficile à reproduire entièrement pour d'autres fournisseurs, comme indiqué au point 44 b) des lignes directrices S&R.

L'aide soutient une entreprise jouant un rôle systémique dans la région

(183) Comme expliqué dans la décision d'extension ⁽¹³⁶⁾, l'aide à la restructuration vise également à éviter le risque de sortie d'une entreprise jouant un rôle systémique important dans la région, au sens du point 44 c) des lignes directrices S&R.

(184) En particulier, la Commission note que SATA joue un rôle clé dans l'économie des Açores non seulement en termes de connectivité et de tourisme, mais aussi en termes de niveau d'emploi (considérants 14 à 27). À cet égard, la sortie du marché de SATA serait susceptible d'entraîner de graves difficultés sociales: i) directement, en tant qu'un des principaux employeurs de ce territoire ultrapériphérique de l'Union, avec 1 150 emplois qui seraient perdus au niveau local; ii) indirectement, en tant que soutien essentiel à l'économie régionale et, partant, aux employeurs locaux, par l'intermédiaire de ses services de transport aérien de passagers et de fret. En particulier, SATA transporte près de la moitié des passagers de l'extérieur vers les Açores et 100 % des passagers au sein de l'archipel des Açores, et elle soutient ainsi de manière significative l'industrie touristique locale, qui représente environ 13 % du PIB de la RAA (considérants 21, 26 et 65).

(185) La défaillance de SATA entraînerait également des répercussions négatives sur ses clients et ses fournisseurs directs et indirects, étant donné que 100 % du fret aérien à l'intérieur des neuf îles de l'archipel est géré par SATA Air Açores de même que, par l'intermédiaire d'Azores Airlines, plus de [60-70] % du fret aérien (y compris le poisson, le courrier et les fournitures médicales) en provenance et à destination des Açores (considérant 25). Compte tenu de ce rôle crucial pour le développement territorial des Açores, la sortie de SATA entraînerait donc de graves difficultés sociales et économiques pour cette région ultrapériphérique, qui est déjà confrontée à d'importants défis en raison de la distance géographique et de l'écart socio-économique avec le Portugal continental et le reste de l'Union (considérants 65 à 67).

(186) L'incidence sans précédent de la pandémie de COVID-19 a encore aggravé ces conditions socio-économiques, compte tenu également des effets négatifs sur le tourisme, qui constitue, ainsi qu'il a été dit, l'une des principales sources de richesse de la région des Açores et qui représentait près de 13 % du PIB des Açores en 2019. Par conséquent, comme l'a fait valoir le Portugal, la défaillance de SATA entraverait considérablement la reprise économique de cette zone déjà défavorisée (considérant 65).

(187) En outre, comme le démontrent les observations de nombreux tiers, SATA exerce une activité essentielle au renforcement de la cohésion territoriale et sociale des Açores, notamment en assurant la connexion permanente entre les neuf îles dispersées de l'archipel, ainsi qu'en améliorant l'accessibilité pour les populations et les biens des Açores au Portugal continental et à l'Union, ainsi qu'aux États-Unis et au Canada, où réside une grande partie de la diaspora des Açores (considérants 93 à 101). En ce sens, la défaillance de SATA aurait également des conséquences négatives pour la communauté portugaise de la diaspora, qui ne pourrait plus rejoindre cette région ultrapériphérique de l'Union qu'indirectement et après un long voyage, en l'absence d'autres transporteurs aériens.

(188) Par conséquent, la Commission considère qu'en tant qu'employeur, en tant qu'élément central de la chaîne économique pour de nombreuses autres entreprises aux Açores et en tant que moyen de garantir la cohésion territoriale et sociale de cette région, le bénéficiaire peut être considéré comme une entreprise jouant un rôle systémique important dans la région, conformément au point 44 c) des lignes directrices S&R.

⁽¹³⁶⁾ Décision d'extension, considérant 60, faisant référence à l'appréciation exposée aux considérants 75 et 76 de la décision d'ouverture.

Risque d'interruption des SIEG

- (189) Comme expliqué dans la décision d'extension, la sortie de SATA risquerait d'interrompre les SIEG fournis à la région des Açores et au Portugal, auxquels le point 44 d) des lignes directrices S&R fait référence. À cet égard, la Commission a également reconnu dans la décision d'ouverture que les vols soumis à des OSP fournis par SATA Air Açores et Azores Airlines sont des SIEG fournis à la région et au Portugal ⁽¹³⁷⁾. Il s'agit d'une part importante et prépondérante des activités de SATA. Par conséquent, il est établi que la défaillance potentielle de SATA entraînerait une interruption de la continuité de la fourniture des SIEG à la région et au Portugal.
- (190) En ce qui concerne l'affirmation de Ryanair concernant la possibilité de remplacer SATA même à bref délai, les conclusions préliminaires de la Commission dans les décisions d'ouverture et d'extension concernant l'importance de SATA pour assurer la continuité territoriale de la région ultrapériphérique des Açores avec l'Union ont été fermement corroborées par 17 des 19 tiers qui ont présenté des observations. À cet égard, la Commission note également que la procédure d'appel d'offres lancée en 2021 pour les liaisons intra-îles aurait permis à Ryanair de remplacer SATA sur ces liaisons OSP, si elle avait souhaité étendre ses opérations à cette activité, et la procédure d'appel d'offres qui sera organisée pour la liaison entre les Açores et le Portugal continental et Madère offrira à nouveau à tous les concurrents de SATA la possibilité de remplacer cette compagnie sur les liaisons OSP à destination ou au départ des Açores. Enfin, les engagements pris par le Portugal de céder Azores Airlines (considérants 62 et 63) offrent à Ryanair, ainsi qu'à d'autres concurrents, la possibilité de reprendre toutes les liaisons commerciales de SATA et, partant, de remplacer totalement ou partiellement SATA dans cette activité.
- (191) En outre, certains aéroports jouent un rôle important en termes de connectivité régionale des régions isolées, éloignées ou périphériques, en particulier dans les régions ultrapériphériques de l'Union, de sorte que la gestion d'un tel aéroport peut être considérée comme un SIEG dès lors qu'une partie de la zone potentiellement desservie par l'aéroport serait, en l'absence de l'aéroport, isolée du reste de l'Union dans une mesure qui nuirait à son développement social et économique. Par conséquent, à la lumière des informations fournies par le Portugal, la Commission confirme la conclusion de la décision d'ouverture ⁽¹³⁸⁾ selon laquelle les aéroports exploités par SGA fournissent un SIEG à la région, sans lequel la connectivité et la continuité territoriale du Portugal et de l'Union seraient réduites.
- (192) Dès lors, il ressort des informations recueillies au cours de l'enquête qu'à court et moyen terme, vu la situation et les perspectives incertaines créées par la pandémie de COVID-19, l'aide à la restructuration est également essentielle pour éviter un risque grave et imminent d'interruption de la continuité des OSP et des SIEG fournis par SATA, comme indiqué au point 44 d) des lignes directrices S&R.
- (193) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que l'aide contribue au développement de l'activité économique consistant à fournir des services de transport aérien connectant la RAA en ce qu'elle permet de maintenir des services importants, y compris des OSP/SIEG, qui risqueraient de ne pas être reproduits dans leur intégralité ou dans une mesure largement similaire et sans difficultés sociales, par des concurrents à court et moyen terme, ce qui pourrait avoir des conséquences négatives sur l'économie au sens large de la région, eu égard aux effets persistants de la crise causée par la pandémie de COVID-19 [point 44 b), c) et d) des lignes directrices S&R].

5.4.2.2. Plan de restructuration et retour à la viabilité à long terme

- (194) En outre, en vertu du point 46 des lignes directrices S&R, l'octroi d'une aide à la restructuration doit être subordonné à la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui rétablirait la viabilité du bénéficiaire. La correction des causes ayant entraîné les difficultés du bénéficiaire, en facilitant son retour à la viabilité à long terme, est une condition nécessaire pour que l'aide à la restructuration contribue au développement des activités économiques et des régions où le bénéficiaire exerce ses activités. L'aide à la restructuration soutient un vaste plan de restructuration couvrant l'ensemble du périmètre des activités de SATA.

⁽¹³⁷⁾ Décision d'extension, considérants 57 et 59, faisant référence à l'appréciation exposée aux considérants 71 à 74 de la décision d'ouverture.

⁽¹³⁸⁾ Décision d'ouverture, considérant 73.

- (195) Les aides à la restructuration ne doivent être octroyées que pour soutenir un plan de restructuration réaliste, cohérent et de grande envergure, dont les mesures doivent être conçues pour rétablir la viabilité à long terme dans un délai raisonnable, à l'exclusion de toute aide supplémentaire allant au-delà de celle qui soutient le plan de restructuration de SATA. Le plan de restructuration doit décrire les causes des difficultés que connaît le bénéficiaire, ainsi que les faiblesses spécifiques de ce dernier, et expliquer comment les mesures de restructuration proposées remédieront à ses problèmes fondamentaux ⁽¹³⁹⁾.
- (196) Les résultats de la restructuration doivent être démontrés dans divers scénarios, notamment en déterminant les paramètres de performance et les principaux facteurs de risque prévisibles. Le retour à la viabilité du bénéficiaire doit se traduire par un rendement approprié du capital investi après couverture des coûts, sans dépendre d'hypothèses optimistes concernant des facteurs tels que les variations de prix ou de la demande. La viabilité à long terme est assurée lorsqu'une entreprise est en mesure de fournir un rendement du capital prévu approprié après avoir couvert tous ses coûts, y compris les amortissements et les charges financières, et qu'elle est également en mesure d'affronter la concurrence sur le marché sur la base de ses propres mérites ⁽¹⁴⁰⁾.

Appréciation des hypothèses sous-tendant les projections financières

- (197) La Commission note que les projections du bénéficiaire relatives à la reprise du trafic aérien reposent sur des sources fiables du secteur (considérant 43) et que le retour des compagnies aériennes de SATA au niveau de performances de 2019 est étayé par les dernières évolutions. La Commission a vérifié par recoupement les hypothèses qui soutiennent le plan de restructuration. À cet égard, compte tenu des dernières perspectives de l'IATA de mars 2022 ⁽¹⁴¹⁾ en matière de nombre global de voyageurs, le secteur du transport aérien retrouverait ses niveaux de 2019 entre 2023 et 2024, avec des améliorations sur les principaux marchés de l'Atlantique Nord et intra-européens (ces perspectives sont plus optimistes que les perspectives IATA de novembre 2021). Sur la base des données fournies par le Portugal, [...] ⁽¹⁴²⁾. Cela est corroboré par la clôture solide de 2021, les recettes ayant augmenté de [...] % et l'EBITDA de [...] % (non encore audité) par rapport au plan de restructuration, tandis que 2022 a été marquée par un démarrage en force, les réservations de passagers pour le premier semestre faisant tabler sur une croissance de [...] % par rapport à la même période en 2019. La Commission note également que, sur la base des perspectives de l'IATA, une reprise encore plus rapide pourrait être escomptée pour les vols intérieurs (qui devraient atteindre les niveaux de 2019 d'ici à 2023) et les vols touristiques, et la Commission estime donc que la croissance des recettes prévue par SATA est plausible. Les projections de recettes du bénéficiaire présentent de manière raisonnable une meilleure utilisation de la capacité de la flotte et une optimisation des vols conforme aux moyennes du secteur, ainsi qu'une marge de progression des liaisons avec les Açores par rapport à d'autres îles de l'Union (considéranants 65 et 66). En ce qui concerne les projections de coûts, le retour à la rentabilité du bénéficiaire dépend du renouvellement de la flotte qui réduira les coûts d'exploitation, y compris de carburant, de la réduction des coûts de main-d'œuvre et de la renégociation des contrats de fourniture, comme décrit aux considérants 44 à 46. Ces mesures impliquent également une rémunération adéquate des OSP (pour lesquelles la compensation n'est plus calculée sur la base des coûts d'exploitation comme avant la restructuration) ou, à titre subsidiaire, un retrait des OSP actuellement mises en œuvre pour la liaison des Açores avec le Portugal continental ou Madère.
- (198) En ce qui concerne les projections relatives au coût de la main-d'œuvre, la Commission note que le bénéficiaire a déjà signé des conventions avec ses syndicats (considéranants 47 à 50). Ces conventions prévoient [...]. En outre, le bénéficiaire a déjà obtenu une réduction de [...] salariés [...] [considérant 49, point b) 3]. Dans l'ensemble, étant donné que le bénéficiaire a déjà mené à bien des négociations sur la plupart des hypothèses sous-tendant les projections relatives au coût de la main-d'œuvre, la Commission juge ces projections crédibles ⁽¹⁴³⁾.
- (199) La Commission considère que les éléments suivants contribuent également à la crédibilité des projections financières: i) le bénéficiaire a déjà recensé et commencé à mettre en œuvre plusieurs mesures visant à réduire les coûts autres que ceux de la main-d'œuvre et du carburant (considéranants 45 et 46); ii) le plan de restructuration se concentre sur l'activité aérienne et envisage la vente d'une participation majoritaire dans Azores Airlines (considérant 51), qui a contribué aux difficultés du bénéficiaire (section 2.2), et de l'activité d'assistance en escale (considérant 54); et iii) l'autre option de sensibilité incluse dans le scénario défavorable et faisant référence à l'utilisation possible des aéronefs dans le cas où Azores Airlines ne travaillerait pas dans le cadre d'OSP à l'avenir (considéranants 58 à 60) est également crédible, étant donné qu'elle est étayée par des demandes de devis de vols charter et d'autres utilisations valables des aéronefs et des ressources actuellement employés pour l'exploitation des liaisons soumises à des OSP.

⁽¹³⁹⁾ Points 45, 47 et 48 des lignes directrices S&R.

⁽¹⁴⁰⁾ Points 50 à 52 des lignes directrices S&R.

⁽¹⁴¹⁾ Voir le communiqué de presse de l'IATA du 1^{er} mars 2022 à l'adresse suivante: [adresse https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/](https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/)

⁽¹⁴²⁾ Communication du Portugal du 18 février 2022, page 1.

⁽¹⁴³⁾ Communication du Portugal d'avril 2021, *Résumé des économies potentielles reprises dans le plan de restructuration de SATA*.

- (200) Afin d'apprécier les projections financières, la Commission a comparé la marge EBIT escomptée du bénéficiaire (c'est-à-dire l'EBIT divisé par les recettes) en 2025 à celle d'un échantillon de compagnies aériennes pour lesquelles des prévisions des analystes boursiers ont été fournies pour la même année dans le cadre de la procédure formelle d'examen ⁽¹⁴⁴⁾. La marge EBIT moyenne d'un échantillon plus large est de 8 à 12 %, tandis que celle du bénéficiaire devrait être comprise entre [...] et [...] % pour l'activité de transport aérien de SATA et de [...] % pour l'activité de gestion aéroportuaire de SGA, y compris les entrées de trésorerie attendues des compensations. Compte tenu également du fait que l'activité du bénéficiaire consiste principalement à fournir des OSP et des SIEG alors que les objectifs en matière de coûts et de recettes du bénéficiaire sont suffisamment proches de ceux des autres compagnies aériennes, la Commission estime que les hypothèses sous-tendant le plan de restructuration sont crédibles.

Appréciation du retour à la viabilité du bénéficiaire

- (201) La Commission n'a pas non plus émis de doutes quant au retour à la viabilité du bénéficiaire dans la décision d'extension. La Commission appréciera néanmoins, à la lumière des chiffres actualisés présentés par le Portugal, si, à la fin de la période de restructuration en 2025, le bénéficiaire s'attend à générer un taux de rendement suffisant de son activité et à être en mesure d'affronter la concurrence sur la base de ses propres mérites.

Viabilité des entités contrôlées par SATA après la restructuration

- (202) À la suite de la cession prévue de la nouvelle unité d'assistance en escale et de la participation de contrôle de 51 % dans Azores Airlines d'ici à 2026, les entités qui demeureront sous le contrôle de SATA seront uniquement SATA Air Açores et SGA, qui exécutent à la fois des OSP et des SIEG. Par conséquent, la Commission estime que l'évaluation du retour à la viabilité devrait tenir compte de cet aspect et que, dès lors, elle devrait se limiter aux projections concernant ces deux entités.
- (203) SATA Air Açores exercera ses activités conformément au contrat d'OSP qui lui a été attribué par la région des Açores pour une durée de cinq ans et recevra pour ses services la compensation contractuelle prévue pour les OSP. Dans le même ordre d'idées, SGA continuera à fournir des SIEG aux cinq petits aéroports exploités par SGA. En d'autres termes, le périmètre d'activité restant sous le contrôle de SATA se limitera à l'exécution d'OSP en tant que prestataire de services exclusif sur les liaisons intra-insulaires et à la gestion des activités connexes de SIEG des aéroports locaux. À titre d'illustration, il convient de se référer aux orientations énoncées dans l'encadrement applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (ci-après l'«encadrement SIEG») ⁽¹⁴⁵⁾ pour déterminer si SATA Air Açores et SGA seraient en mesure de fournir une rémunération appropriée du capital après avoir couvert l'ensemble de leurs coûts. Le point 36 de l'encadrement SIEG dispose qu'un taux de rendement du capital qui ne dépasse pas le taux de swap applicable correspondant à la durée du mandat majoré d'une prime de 100 points de base est considéré comme raisonnable en tout état de cause.
- (204) Selon les mandats pertinents, la durée des OSP attribuées à SATA Air Açores est de cinq ans (voir le considérant 19), et celle des SIEG fournis aux cinq aéroports est renouvelable tous les cinq ans (voir le considérant 22), et la devise des contrats est l'euro. Par conséquent, la Commission considère que le taux de swap pertinent aux fins de la comparaison est l'EURIBOR 6 mois (taux interbancaire offert en EUR) avec une échéance de cinq ans, qui est de 0,527 % ⁽¹⁴⁶⁾. Par conséquent, la référence aux fins de la comparaison serait 1,527 %. À partir de 2023 et jusqu'à la fin de la période de restructuration, l'EBIT de [...] millions d'EUR du périmètre réduit de l'entreprise (tableau 1.A) donnerait [...], considéré comme un plancher minimal pour un prestataire de SIEG/OSP. En outre, la marge EBIT combinée de SATA Air Açores et de SGA à la fin de la période de restructuration sera de [...] %, ce qui est conforme à la marge de référence du secteur qui était de 8-12 % en 2018/2019 ⁽¹⁴⁷⁾. Sur cette base, le rendement attendu à la fin de la période de restructuration semble adéquat.

⁽¹⁴⁴⁾ L'échantillon comprend: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, EasyJet, Wizz Air et Brussels Airlines (voir le considérant 55).

⁽¹⁴⁵⁾ Communication de la Commission intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011)» (JO C 8 du 11.1.2012 p. 15).

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

⁽¹⁴⁷⁾ Valeur de référence utilisée par SATA pour comparer Azores Airlines au secteur (voir annexe 1, plan d'entreprise de SATA 2021-2025, diapositive 69).

Viabilité de l'ensemble du périmètre du groupe SATA après la cession

- (205) La Commission appréciera également les revenus globaux du groupe SATA à la fin de la période de restructuration, c'est-à-dire en tenant aussi compte de la participation résiduelle de 49 % dans Azores Airlines. En ce qui concerne la capacité globale du bénéficiaire à générer un rendement suffisant de ses activités en 2025, une approche habituelle consiste à comparer le RCI en 2025 au CMPC. Si le premier est supérieur au second, les activités d'une société sont en mesure de générer des bénéfices suffisants pour couvrir son coût du capital, ce qui constitue un indice de la viabilité de cette société.
- (206) Le RCI du bénéficiaire, dont le calcul repose sur les projections financières que la Commission a jugées crédibles aux considérants 197 à 200, devrait être de [...] % en 2025 (tableau I.A). Le RCI de [...] % attendu pour SATA est supérieur à un CMPC de [...] % (considérant 55). Les composantes du CMPC sont dûment justifiées, sur la base de données de marché et d'informations financières sur les homologues du bénéficiaire extraites d'Orbis et de Bloomberg ⁽¹⁴⁸⁾. Par conséquent, la Commission considère que le bénéficiaire sera en mesure de renouer avec la viabilité en 2025, [...].
- (207) En outre, le RCI du bénéficiaire attendu pour 2025, incluant l'activité aéroportuaire, est [...] supérieur au RCI médian de 2019 (11,8 %) des compagnies aériennes énumérées au considérant 56. Il s'agit là d'un indice supplémentaire du retour à la viabilité du bénéficiaire, étant donné que ces compagnies aériennes étaient en mesure d'affronter la concurrence sur le marché sur la base de leurs propres mérites en 2019.
- (208) En ce qui concerne la capacité du bénéficiaire à soutenir la concurrence sur la base de ses propres mérites à la fin de la période de restructuration, le groupe SATA aura une très petite taille et un périmètre d'activité limité consistant à exécuter des OSP et à fournir de véritables SIEG sur la base des contrats octroyés par la région des Açores, ce qui limite les risques commerciaux. Ces OSP confèrent une stabilité des activités et le plan de restructuration n'envisage pas de diversification vers de nouvelles activités plus risquées, de sorte que la solvabilité de SATA permettrait normalement d'accéder aux marchés du financement privé sans aucune aide de la part de la région des Açores après la restructuration.
- (209) Outre le scénario de base, le Portugal a également présenté un scénario défavorable pour la durée du plan de restructuration jusqu'à la fin de 2025 (considérant 60). Compte tenu de l'évolution positive des principaux indicateurs enregistrée au cours des trois premiers trimestres de 2021 (considérant 52), le scénario défavorable est prudent. Dans le scénario prévoyant des recettes inférieures de 15 % et l'absence d'obligations de service public, le bénéficiaire générerait un EBIT positif à partir de [...] (tableau 3). La capacité du bénéficiaire à accéder aux marchés des capitaux et à soutenir la concurrence sur la base de ses propres mérites en 2025 serait presque équivalente au scénario de base, étant donné que la situation en matière de fonds propres s'améliorerait continuellement et deviendrait positive à partir de 2026 ([...] millions d'EUR), tandis qu'Azores Airlines n'engagerait en tout état de cause pas de coûts non compensés pour les OSP. Si le scénario défavorable fait état d'une incidence négative sur la rentabilité et la solvabilité du bénéficiaire, il ne compromet pas le retour de SATA à la viabilité d'ici à 2025.
- (210) Pour les raisons exposées ci-dessus, la Commission estime que la mise en œuvre du plan de restructuration devrait permettre au bénéficiaire de soutenir la concurrence sur la base de ses propres mérites sans aide au sauvetage ou à la restructuration supplémentaire après la fin de la période de restructuration à la fin de 2025.

Conclusion sur le développement des activités et des régions économiques

- (211) En conclusion, la Commission considère que le plan de restructuration du bénéficiaire est réaliste, cohérent et crédible. En tant que tel, il permet de rétablir la viabilité à long terme du bénéficiaire, dans un délai raisonnable, sans compter sur d'autres aides d'État. Par conséquent, l'aide à la restructuration remplit les conditions prévues au point 44 b), c) et d) et au point 46 des lignes directrices S&R, contribuant ainsi au développement de l'activité économique des services de transport aérien connectant la région des Açores, conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

⁽¹⁴⁸⁾ Le CMPC représente la moyenne pondérée du coût des fonds propres du bénéficiaire (16 %) et du coût après impôt de la dette (9,1 %), pondérée en fonction du ratio dette/dette plus fonds propres visé par le bénéficiaire (473,8 %), conformément à la méthode standard. Taux sans risque consistant en un rendement moyen jusqu'à l'échéance des obligations d'Azores Airlines 2030 (Bloomberg), une prime de risque de marché issue du consensus sectoriel «Equity Market Risk Premium – Research Summary – 2020 – KPMG», une prime de plafond réduite et une prime ultra-périphérique IMAP. Écart de dette des entreprises TAP 4 3/8 2023, objectif D/E de Bloomberg (pairs sélectionnés).

5.4.3. *Les effets positifs de l'aide sur le développement d'activités économiques l'emportent sur les effets négatifs en matière de distorsions de concurrence et d'effets préjudiciables sur le commerce*

- (212) Afin d'apprécier si l'aide a un effet indu sur les conditions de concurrence et des échanges, il est nécessaire d'examiner la nécessité, l'effet incitatif, le caractère approprié et la proportionnalité de l'aide, ainsi que d'en assurer la transparence. Il est également nécessaire d'examiner les effets de l'aide sur la concurrence et les échanges et de mettre en balance les effets positifs de l'aide sur le développement des activités et des régions économiques que l'aide entend soutenir, décrits à la section 5.4.2, avec ses effets négatifs sur le marché intérieur.

5.4.3.1. Nécessité et effet incitatif

- (213) En vertu du point 53 des lignes directrices S&R, les États membres qui ont l'intention d'octroyer des aides à la restructuration doivent fournir, à titre de comparaison, un autre scénario crédible ne contenant aucun élément d'aide d'État, démontrant que le développement des activités ou des régions économiques visées par l'aide, mentionnées à la section 3.1.1 des lignes directrices S&R, ne sera pas atteint ou le serait dans une moindre mesure. En outre, les États membres doivent démontrer qu'en l'absence d'aide, le bénéficiaire aurait été restructuré, vendu ou liquidé de sorte que le développement des activités ou des zones économiques concernées n'aurait pas été atteint (point 59 des lignes directrices S&R).
- (214) L'objectif de l'aide à la restructuration est d'éviter la cessation d'activité de SATA, et donc une situation de défaillance du marché et de difficultés sociales qui entraveraient le développement des services de transport aérien connectant la région des Açores au continent. Cet objectif est atteint par la mise en œuvre du plan de restructuration, partiellement financé par l'aide à la restructuration. Le plan de restructuration montre qu'à court terme, sans soutien de trésorerie, SATA ne serait pas en mesure de continuer à fournir des services de transport aérien essentiels, de respecter ses obligations financières ou d'avoir accès aux marchés financiers (considérants 64 et 176). À long terme, compte tenu des fonds propres purement négatifs (de – 319,5 millions d'EUR en 2021) qui continueraient à l'être pendant une période prolongée, [...]. L'aide à la restructuration est donc nécessaire à la réussite du plan de restructuration, dont la mise en œuvre vise à faciliter le développement de services de transport aérien connectant la région des Açores.
- (215) Sur la base de l'appréciation ci-dessus de la nécessité d'une intervention de l'État, la Commission conclut également que l'aide a un effet incitatif, étant donné qu'en l'absence de l'aide à la restructuration, SATA ferait presque certainement faillite, privant la communauté locale d'un instrument essentiel de développement économique et social, de sorte que les exigences énoncées aux points 38 d) et 59 des lignes directrices S&R sont remplies.

5.4.3.2. Caractère approprié

- (216) En vertu des points 38 c) et 54 des lignes directrices S&R, l'aide à la restructuration n'est pas considérée comme étant compatible avec le marché intérieur si d'autres mesures entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif. Comme le prévoit le point 58 des lignes directrices S&R, les instruments d'aide choisis doivent être adaptés au problème de liquidité ou de solvabilité du bénéficiaire.
- (217) SATA est confrontée à des problèmes de solvabilité et de liquidité, auxquels l'aide à la restructuration doit remédier de manière adéquate. La combinaison de nouveaux capitaux et de dettes garanties fournie à titre d'aide à la restructuration permet de remédier parallèlement à une situation de détérioration extrême des fonds propres de SATA, qui est profondément négative, tout en assurant le service de la dette existante et en répondant aux besoins de trésorerie de l'exploitation quotidienne.
- (218) À cet égard, la Commission considère que l'aide à la restructuration de 453,25 millions d'EUR en faveur de SATA est appropriée en ce qui concerne la forme, pour deux raisons principales: i) étant donné que SATA est une entreprise en difficulté dont les fonds propres étaient négatifs en 2020 et en 2021 (considérant 31), en l'absence d'aide à la restructuration améliorant sa solvabilité, le bénéficiaire ne serait pas en mesure de constituer suffisamment de fonds propres pour compenser ses pertes passées et être en mesure d'attirer d'importants financements à long terme sur les marchés des capitaux, et ii) les projections de liquidité montrent qu'en l'absence de l'aide à la restructuration, le bénéficiaire aurait une position de trésorerie négative jusqu'en 2023 et cette situation s'aggraverait sans injection de fonds propres, conversion de dettes en fonds propres ou garanties publiques pour le montant de liquidité auquel SATA n'est pas en mesure d'accéder aux conditions du marché. Pour ces deux raisons, la Commission conclut que la forme de l'aide à la restructuration fournie au moyen principalement de mesures de fonds propres est la plus appropriée pour résoudre les problèmes de solvabilité et de liquidité de SATA.

- (219) La Commission conclut donc qu'en remédiant de manière adéquate aux problèmes de solvabilité et de liquidité de SATA, l'aide à la restructuration est appropriée.

5.4.3.3. Proportionnalité, contribution propre et répartition des charges

- (220) Les lignes directrices S&R prévoient que l'aide ne doit pas dépasser le minimum nécessaire pour atteindre son objectif ⁽¹⁴⁹⁾. Le montant et l'intensité des aides à la restructuration doivent être limités au strict minimum nécessaire pour permettre la réalisation de la restructuration en fonction des disponibilités financières du bénéficiaire, de ses actionnaires ou du groupe auquel il appartient ⁽¹⁵⁰⁾. En particulier, il convient notamment d'assurer un niveau suffisant de contribution propre aux coûts de la restructuration et, lorsque le soutien de l'État prend une forme qui améliore la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres, de répartir les charges. L'appréciation de ces exigences tiendra compte de toute aide au sauvetage octroyée au préalable.

Contribution propre

- (221) La contribution propre du bénéficiaire au plan de restructuration doit être réelle et effective et doit normalement être comparable à l'aide octroyée en matière d'effet sur la solvabilité ou sur la situation de liquidité du bénéficiaire. Conformément au point 63 des lignes directrices S&R, la Commission doit évaluer si les différentes sources de contribution propre sont exactes et exemptes d'aide. Conformément au point 64 des lignes directrices S&R, la Commission considère normalement que la contribution propre est adéquate si elle s'élève à plus de 50 % des coûts de restructuration, sauf dans des situations de circonstances exceptionnelles ou de difficultés particulières, dans lesquelles la Commission peut accepter une contribution propre inférieure pour autant qu'elle reste significative. En outre, si les circonstances spécifiques des régions assistées l'exigent, par exemple, si un bénéficiaire est confronté à des difficultés particulières pour obtenir de nouveaux financements sur le marché du fait qu'il est situé dans une région assistée, la Commission peut accepter une contribution qui est inférieure à 50 % des coûts de restructuration aux fins du point 64 des lignes directrices S&R ⁽¹⁵¹⁾.
- (222) La Commission doit vérifier si les différentes sources de financement du plan décrites aux considérants 49 et 50 sont exemptes d'aide et réelles, à savoir suffisamment certaines pour se concrétiser au cours de la mise en œuvre du plan de restructuration, à l'exclusion des bénéfices futurs escomptés. Les contributions de l'État, telles qu'en l'espèce celles effectuées par la RAA en sa qualité d'actionnaire unique de SATA, ne sont pas exemptes d'aide et ne sauraient être prises en compte dans l'appréciation.
- (223) Parmi les sources de financement propres avancées par le Portugal (considérants 49 et 50), les seuls montants qui semblent suffisamment réels et effectifs sont les contributions d'environ [...] millions d'EUR, qui concernent:
- les mesures de rationalisation de la main-d'œuvre ([...] millions d'EUR) [considérant 49, point b) 3];
 - les économies générées par la plus grande efficacité de l'exploitation [considérant 49, point a)], pour [...] millions d'EUR, et les contributions d'autres tiers, pour [...] millions d'EUR, en plus de la restructuration de la flotte pour un montant de [...] millions d'EUR [considérant 49, points b) 1 et 2], pour un montant global de [...] millions d'EUR;
 - la réduction des charges négociée avec les créanciers pour un montant de [...] millions d'EUR (considérant 50, point 3);
 - la vente d'actifs ([...]) et les autres économies pour un montant total de [...] millions d'EUR [considérant 49, point b) 4];
 - les contributions des recettes propres à l'amortissement de [...] ([...] millions d'EUR) et au coût de la restructuration ([...] millions d'EUR) (considérant 50, points 1 et 2); et
 - un financement non public garanti de [...] millions d'EUR octroyé par une banque commerciale ([...]) (considérant 50, point 4).
- (224) Premièrement, sur les [...] millions d'EUR de mesures de rationalisation de la main-d'œuvre [considérant 49, point b) 3] proposés par le Portugal, seul le versement d'indemnités de restructuration de la main-d'œuvre (deuxième tiret), d'un montant de [...] millions d'EUR, peut être considéré comme réel et effectif, étant donné que SATA a déjà versé le montant et qu'il concerne les coûts de restructuration engagés comme condition préalable à la réduction du nombre de salariés prévue dans le plan de restructuration. Ces coûts sont immédiats, étant donné que SATA a déjà résilié les contrats de travail et réduit ses effectifs, dans le cadre de la restructuration entreprise depuis

⁽¹⁴⁹⁾ Point 38 e) des lignes directrices S&R.

⁽¹⁵⁰⁾ Point 61 des lignes directrices S&R.

⁽¹⁵¹⁾ Point 98 des lignes directrices S&R.

2021, et sa source de financement peut être considérée comme exempte d'aide, étant donné que SATA les a payés au moyen de liquidités opérationnelles et qu'ils ne sont pas financés par des aides d'État, que ce soit par les fonds propres ou par les prêts garantis par l'État. Par conséquent, le paiement d'indemnités peut être considéré comme relevant de la contribution propre du bénéficiaire aux coûts de restructuration et peut être considéré comme réel, au sens du point 63 des lignes directrices S&R. Au contraire, conformément à la pratique établie de la Commission, le salaire du personnel [...] en 2021 et 2022 ([...] millions d'EUR) et la renégociation des conventions de travail avec les syndicats afin d'améliorer la productivité du personnel ([...] millions d'EUR) ne peuvent être considérés comme une contribution propre du bénéficiaire. Les économies de coûts salariaux entraînent une réduction des coûts intrinsèques et purement internes de l'entreprise qui est nécessaire en vue de sa restructuration ⁽¹⁵²⁾.

- (225) Deuxièmement, à cet égard, les contributions de tiers ou les mesures de rentabilité peuvent constituer des sources réelles et effectives de contribution propre, à condition qu'il s'agisse de réductions de coûts permanentes, supportées ou rendues possibles par des fournisseurs ou clients externes avec le bénéficiaire, qu'elles résultent d'accords contraignants et qu'elles soient effectives et irréversibles ⁽¹⁵³⁾. La Commission a déjà considéré que les réductions des engagements contractuels prévues dans les accords renégociés avec des fournisseurs et des bailleurs constituent des sources réelles de contribution propre: par rapport aux termes des accords initiaux, elles libèrent des ressources disponibles pour financer les coûts de restructuration, qui, à défaut, auraient dû être consacrées au remboursement des dettes associées ⁽¹⁵⁴⁾. Il en va de même pour les fournisseurs et les acheteurs qui s'engagent fermement à modifier ou modifient les termes de leurs contrats pour libérer des ressources du bénéficiaire ⁽¹⁵⁵⁾.
- (226) Les réductions de coûts de SATA découlant de l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et des négociations avec les fournisseurs [considérant 49, point a) et considérant 49, point b) 2], d'un montant total de [...] millions d'EUR, ainsi que des mesures de restructuration de la flotte [environ [...] millions d'EUR, voir le considérant 49, point b) 1] peuvent être considérées comme des sources réelles de contribution propre, étant donné que ces économies résultent d'accords contraignants déjà en place et donc suffisamment certains pour être considérés comme réels ⁽¹⁵⁶⁾. En effet, ces mesures ont le même effet financier que l'annulation de créances dans le cadre d'une procédure d'insolvabilité, sauf que l'effet est réparti sur plusieurs années et n'est pas ponctuel. Par conséquent, ces montants ([...] millions d'EUR) peuvent être ajoutés à la réduction de dette négociée par SATA [...] pour un montant de [...] millions d'EUR (considérant 50, point 3), de sorte que le montant total des contributions de tiers pouvant être considérées comme réelles et effectives s'élève à environ [...] millions d'EUR. Un tel montant peut également être considéré comme exempt d'aide, étant donné que les mesures correspondantes répartissent la charge financière des coûts de restructuration de SATA avec les fournisseurs et les bailleurs qui auraient autrement droit à des sommes plus élevées sur les résultats d'exploitation positifs de SATA. De même, dans le cas de l'abandon de créances, qui concerne à la fois des opérateurs publics et des opérateurs privés, rien n'indique que cette annulation donne lieu à une aide d'État.
- (227) Troisièmement, le produit [...] des actifs et activités liés aux voyageurs de SATA en Amérique du Nord et les autres économies d'un montant de [...] millions d'EUR [considérant 49, point b) 4] peuvent être considérés comme une contribution réelle et effective aux coûts de restructuration du bénéficiaire. Ces recettes ont déjà été générées (à l'exception des produits de la liquidation d'Azores Vacations America, qui sont déjà quantifiés et seront transférés à SATA à l'issue de la liquidation de cette société). De même, l'augmentation des recettes d'exploitation par rapport aux projections initiales du plan de restructuration a permis à SATA de couvrir les coûts d'amortissement de la dette héritée ([...] millions d'EUR, considérant 50, point 1), ainsi que d'autres coûts de restructuration ([...] millions d'EUR, considérant 50, point 2). Ces contributions propres peuvent également être considérées comme réelles et effectives, étant donné que ces montants ont déjà été payés par le bénéficiaire.

⁽¹⁵²⁾ Décision de la Commission du 9 novembre 2011 dans l'affaire SA 31250 (N/2011) – Restructuration de BDZ – Bulgarie (JO C 10 du 12.1.2012, p. 9), considérant 79: «[...] Les réductions de la masse salariale ainsi que les économies futures sur les coûts de la sécurité sociale semblent être des mesures de restructuration nécessaires plutôt qu'une contribution propre [...]».

⁽¹⁵³⁾ Décision de la Commission du 30 avril 2021 dans l'affaire SA.58101 (2020/C) et SA.62043 (2021/N) – Portugal – Aide au sauvetage et à la restructuration en faveur du groupe SATA (JO C 223 du 11.6.2021, p. 37), considérant 72; décision de la Commission du 26 juillet 2021 dans l'affaire SA.63203 (2021/N) – Allemagne – Aide à la restructuration en faveur de Condor (non encore publiée), considérant 132, point c); décision de la Commission du 12 mai 2016 dans l'affaire SA.40419 (2015/NN) – Aide à la restructuration en faveur de Polzela (JO C 258 du 15.7.2016, p. 3), considérant 119.

⁽¹⁵⁴⁾ Décision de la Commission du 8 juin 2015 concernant l'aide d'État que la Slovénie envisage de mettre à exécution en faveur du groupe Cimos [SA.37792 (2014/C) (ex 2013/N)] (JO L 59 du 4.3.2016, p. 168), considérant 80.

⁽¹⁵⁵⁾ Décision de la Commission du 20 août 2018 dans l'affaire SA.51408 (2018/N) – Aide en faveur de Terramass B.V. (JO C 406 du 19.11.2018, p. 10), considérants 22 et 71.

⁽¹⁵⁶⁾ Communication du Portugal du 2 décembre 2021.

- (228) Enfin, le nouveau financement octroyé par un établissement financier privé ([...]) de [...] millions d'EUR (considérant 50, point 4), non garanti par la région, peut être considéré comme réel et effectif étant donné qu'il a déjà été négocié avec l'établissement financier et peut être mis à exécution en 2022. En outre, étant donné que SATA a la possibilité de choisir parmi [...] autres prêteurs appropriés, la possibilité d'un financement par des investisseurs privés illustre également sa capacité à rétablir son plein accès aux marchés des capitaux et constitue un signal de confiance du marché en son retour à la viabilité.
- (229) Contrairement à ce qu'affirment les autorités portugaises, le produit de la vente de la participation majoritaire (51 %) d'Azores Airlines et de l'ensemble des activités d'assistance en escale (considérant 51), même si celle-ci était déjà programmée pour la fin du plan de restructuration, ne peut être considéré comme réel et effectif. En particulier, les montants correspondants (environ [...] millions d'EUR) consistent en des ressources financières attendues liées à la vente d'actifs qui n'a pas encore eu lieu et, bien que les autorités portugaises aient confirmé leur engagement ferme à l'égard de la cession, le processus de privatisation n'a pas encore commencé et il n'existe aucun acheteur identifié, ni même potentiel.
- (230) La Commission estime donc que la contribution propre globale qui peut être considérée comme réelle et effective s'élève tout au plus à [...] millions d'EUR, ce qui représente environ 30 % des coûts de restructuration admissibles de SATA, qui, contrairement à ce que le Portugal a calculé (considérant 47), se montent à [...] millions d'EUR, étant donné qu'ils incluent l'aide à la restructuration à hauteur de 453,25 millions d'EUR en plus dudit montant maximal de contribution propre, et sont financés par cette aide à la restructuration. Les coûts restants, tels que le fonds de roulement, devront être couverts par les recettes d'exploitation normales de SATA ou par de meilleures conditions de paiement non encore définies. La proportion estimée de 30 % de contribution propre et de 70 % d'aide à la restructuration est manifestement prudente étant donné qu'en l'absence de tout engagement de la part d'un ou de plusieurs acquéreurs identifiés, elle ne tient pas compte, à titre de contribution effective suffisante, du produit des futures cessions auxquelles le Portugal s'est engagé avant le plan de restructuration. Cette approche ne tient pas compte de la valeur future des actions d'Azores Airlines et de l'activité d'assistance en escale. Compte tenu des résultats d'exploitation positifs attendus à la fin du plan de restructuration pour ces deux activités, il est probable que la RAA revienne et réduise le montant de l'aide de quelques dizaines de millions d'EUR. En tout état de cause, la contribution propre globale du bénéficiaire aux coûts de restructuration, même si elle est inférieure au minimum de 50 % normalement requis, peut néanmoins être acceptée, conformément aux points 64 et 98 des lignes directrices S&R.
- (231) En particulier, dans les circonstances actuelles suivant l'apparition de la pandémie de COVID-19, la Commission estime qu'il peut être justifié, selon le cas, que la contribution propre soit inférieure au seuil de 50 % des coûts de restructuration, pour autant que son montant reste important, conformément au point 64 des lignes directrices S&R. À titre d'indication d'un niveau que la Commission jugerait approprié, cette dernière, dans sa pratique décisionnelle, a considéré qu'une contribution propre s'élevant entre 24 et 35 % des coûts de restructuration pouvait être importante et, partant, qu'une aide à la restructuration représentant entre 65 et 76 % des coûts de restructuration pouvait être proportionnée ⁽¹⁵⁷⁾.
- (232) Dans le cas de SATA, la Commission considère que le Portugal a démontré l'existence de circonstances exceptionnelles liées, notamment, au fait que la pandémie de COVID-19 et les mesures prises pour la contenir ont créé des circonstances exceptionnelles pour cette petite compagnie aérienne régionale, dans le contexte d'une perturbation grave de l'économie au sens de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, ayant eu une incidence immédiate sur les secteurs de l'aviation et du tourisme et sur sa capacité à lever des financements sur le marché (considéranants 34 à 37), bien que la Commission note que, malgré ces circonstances défavorables, SATA est quand même parvenue à lever un certain montant de nouveaux financements sur le marché, comme indiqué au considérant 228. En particulier, compte tenu des niveaux d'exploitation plus faibles liés à la forte baisse de la demande de voyages vers les Açores à partir de mars 2020, la pandémie de COVID-19 a particulièrement touché SATA, au-delà des pertes directes dues aux interdictions et restrictions de voyage adoptées par les autorités

⁽¹⁵⁷⁾ Dans la décision du 26 janvier 2022 dans l'affaire SA.59974 (2021/C) – Roumanie – Restructuration de CE Oltenia (non encore publiée), considérants 214 à 219, la Commission a jugé acceptable un niveau de contribution propre de 32 % des coûts de restructuration. De même, au considérant 263 de la décision du 21 décembre 2021 dans l'affaire SA.60165 – Portugal – Aide à la restructuration en faveur de TAP SGPS (non encore publiée), la Commission a accepté une contribution propre égale à 35 % des coûts de restructuration. En vertu des lignes directrices S&R de 1999, qui exigeaient que la contribution propre soit significative, sans préciser un niveau minimum fixé à 50 % dans les lignes directrices S&R de 2004, dans la décision du 24 avril 2007 concernant la mesure d'aide mise à exécution par la Belgique en faveur d'InterFerryBoats [C 46/05 (ex NN 9/04 et ex N 55/05)] (JO L 225 du 27.8.2009, p. 1), considérants 348 à 350, la Commission avait également accepté une contribution propre de 24 %.

publiques de l'Union, étant donné qu'elle exploite principalement des liaisons soumises à des OSP et des SIEG aux Açores, de sorte qu'elle a une capacité très limitée à diversifier ses services vers d'autres activités ou destinations. En ce qui concerne la contribution propre, la présence de nouveaux financements aux conditions du marché, qui représentent près d'un tiers des sources de financement avancées par le Portugal, est également conforme au point 14 bis de l'encadrement temporaire, dans lequel la Commission, compte tenu de la situation unique créée par la COVID-19, précise qu'il peut être justifié que, dans des cas individuels, les contributions propres au sens des points 62 à 64 des lignes directrices S&R restent inférieures à 50 %.

- (233) En outre, la Commission accorde une attention particulière i) à la fonction et à la position uniques du bénéficiaire dans une région ultrapériphérique de l'Union qui est également une région assistée (point 98 des lignes directrices S&R), ainsi que ii) au rôle primordial joué par SATA pour assurer la continuité territoriale, par des OSP et des SIEG, entre les îles des Açores, ainsi qu'entre ces îles et le Portugal continental et Madère. En ce qui concerne le premier aspect, la Commission considère que les informations fournies par le Portugal démontrent que SATA éprouve des difficultés à obtenir de nouveaux financements sur le marché en raison de sa localisation dans une région assistée d'une région ultrapériphérique de l'Union et que ces difficultés ne sont pas uniquement dues à sa capacité financière (considérant 67). En ce qui concerne le deuxième point, la Commission note également que le bénéficiaire répond, en tant que prestataire d'OSP ou de SIEG, aux besoins socio-économiques distincts et spécifiques d'une région assistée dans une région ultrapériphérique, comme indiqué à l'article 349 du TFUE. La grande majorité des tiers ont soutenu ce point de vue dans leurs observations sur les décisions d'ouverture et d'extension et ont souligné le rôle unique joué par SATA, qui est le seul transporteur aérien reliant les différentes îles des Açores, qui fournit du fret aérien aux Açores et qui assure la liaison entre cette région ultrapériphérique de l'Union et l'Amérique du Nord (considéranants 93 à 101). Enfin, la Commission tient compte de la taille et de l'activité limitées de SATA, qui n'exploite actuellement que 13 avions (contre 15 auparavant) et qui n'en aura plus que 6 à la suite de la vente de la participation de contrôle dans Azores Airlines à la fin de la période de restructuration. La Commission applique donc l'exception prévue au point 98 des lignes directrices S&R au cas d'espèce et accepte la contribution propre évaluée aux considérants 223 à 230, qui, en tout état de cause, reste importante.

Répartition des charges

- (234) Conformément aux points 65 à 67 des lignes directrices S&R, le soutien de l'État octroyé sous une forme qui améliore la situation du bénéficiaire en matière de fonds propres peut avoir pour effet de protéger les actionnaires et les créanciers subordonnés contre les conséquences liées à leur choix d'investir dans le bénéficiaire, engendrant ainsi un aléa moral et nuisant à la discipline du marché. L'aide à la restructuration n'incite pas à un aléa moral ou à une prise de risques excessive ayant bénéficié aux actionnaires ou aux créanciers. En effet, la RAA, qui est à présent le prestataire de l'aide, supervisait et prenait, en tant qu'actionnaire unique, toutes les décisions stratégiques et commerciales de SATA, alors que les activités de la société n'étaient pas financées par une dette subordonnée ou un financement hybride (absorbant les pertes) susceptibles d'être partiellement amortis conformément aux exigences en matière de répartition des charges prévues dans les lignes directrices S&R.
- (235) Étant donné que SATA est détenue à 100 % par la RAA, dans les circonstances actuelles, l'amélioration de la position du bénéficiaire en matière de fonds propres et toute amélioration potentielle envisagée à la suite d'une restructuration réussie soutenue par l'aide octroyée par la RAA, y compris le produit des ventes résultant des cessions d'actifs prévues, reviendront intégralement au concédant de l'aide en sa qualité d'actionnaire unique. La répartition des charges par les actionnaires existants peut donc être considérée comme dénuée de pertinence en l'espèce. SATA et la RAA négocient depuis longtemps avec des banques et avec d'autres institutions financières les encours de la dette de SATA. Les créanciers de premier rang ont déjà accepté des réductions des marges et des échéances plus longues, ainsi que des réductions des intérêts et des commissions (considérant 50), diminuant ainsi les futures sorties de trésorerie de SATA, qui est une société entièrement publique, dont les difficultés financières ne peuvent être imputées qu'à son actionnaire unique, la RAA. En outre, comme l'explique le Portugal (considéranants 111 et 112), la RAA est un emprunteur sur les marchés financiers mondiaux, ainsi que le garant de la dette financière de SATA, de sorte que les abandons de créances pourraient nuire à la confiance du marché à l'égard de la RAA elle-même, ce qui pourrait avoir des retombées sur d'autres entreprises du secteur public régional.
- (236) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que l'aide à la restructuration remplit les conditions des lignes directrices S&R en ce qui concerne la proportionnalité, la contribution propre et la répartition des charges.

5.4.3.4. Principe de non-récurrence

- (237) Afin de limiter les effets négatifs de l'aide, de prévenir les effets non désirés sur la concurrence et les échanges et d'assurer un équilibre général positif ⁽¹⁵⁸⁾, l'aide doit être octroyée à des entreprises en difficulté conformément au principe de non-récurrence. À la lumière de ce principe, il est nécessaire de limiter ces aides à une période de dix ans.
- (238) La Commission n'autorise les aides à la restructuration qu'à l'appui d'une seule opération de restructuration et à condition, le cas échéant, que plus de dix ans se soient écoulés depuis l'octroi d'une aide antérieure, ou depuis que la période de restructuration a pris fin, ou depuis que la mise en œuvre du plan de restructuration a cessé ⁽¹⁵⁹⁾. Si une telle aide a été octroyée, la Commission autorise des exceptions à cette règle, notamment si une aide à la restructuration suit une aide au sauvetage dans le cadre d'une même opération de restructuration ou en raison de circonstances imprévisibles et exceptionnelles, non imputables au bénéficiaire ⁽¹⁶⁰⁾.
- (239) L'aide à la restructuration en faveur de SATA soutient une seule opération de restructuration, qui a déjà été entreprise depuis la fin de 2020 et durera jusqu'à la fin de 2025. La Commission note que, dans le cadre de cette opération, le Portugal a notifié l'aide au sauvetage et la Commission a autorisé l'octroi d'un soutien de trésorerie à SATA en vertu du point 103 des lignes directrices S&R. La Commission a autorisé l'octroi de ce soutien tant lors de l'ouverture d'une procédure formelle d'examen concernant l'aide au sauvetage que lors de l'extension de cette enquête à l'aide à la restructuration, afin de maintenir les activités essentielles de SATA liées à la fourniture d'OSP dans le domaine du transport aérien vers la région des Açores ainsi qu'à la gestion et à l'exploitation de SIEG dans les aéroports de cette région. Dès lors, l'octroi de ce soutien n'a pas eu pour effet d'empêcher SATA de recevoir l'aide à la restructuration en cause.
- (240) En ce qui concerne les autres aides d'État octroyées à SATA par le passé et potentiellement pertinentes pour l'application du principe de non-récurrence, la Commission fait observer qu'elle a autorisé une aide compensatoire de 12 millions d'EUR en faveur de SATA au titre de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE, en raison de la circonstance exceptionnelle de la pandémie de COVID-19 ⁽¹⁶¹⁾. Toutefois, cette aide ne constitue pas une aide au sauvetage ou à la restructuration antérieure: elle indemnise les dommages directement causés par la pandémie de COVID-19 du 19 mars 2020 au 30 juin 2020 et couvre les coûts que SATA n'aurait pas supportés en l'absence des restrictions de transport aérien imposées pour des raisons de santé publique en raison de cet événement extraordinaire. En particulier, les autres coûts supportés par SATA du 19 mars 2020 au 30 juin 2020 découlant de restrictions gouvernementales ne constituant pas des interdictions/restrictions de voyages aériens, ainsi que de la baisse de la demande résultant de la perturbation économique grave de l'économie portugaise au cours de la période 2020-2021 ont été exclus de la compensation.
- (241) En ce qui concerne les compensations relatives aux OSP et aux SIEG, SATA Air Açores fournit depuis 1996 des services sur les 14 liaisons interinsulaires visées au considérant 19 dans le cadre d'OSP imposées en vertu, initialement, du règlement (CEE) n° 2408/92 et, par la suite, du règlement (CE) n° 1008/2008. Ces OSP ont été spécifiées dans des contrats prévoyant une compensation pour le service fourni sur la base d'une méthode ex ante de calcul de la compensation, d'une indemnité annuelle et d'un mécanisme d'ajustement des compensations garantissant l'absence de surcompensation. De même, le SIEG fourni par SGA est défini dans un contrat de concession, qui comprend une compensation déterminée ex ante pour la durée du mandat. L'objectif et l'effet de l'octroi d'une telle compensation à SATA étaient de couvrir les coûts d'exécution des OSP et des SIEG concernés, et non de sauver ou de restructurer SATA.
- (242) Enfin, en ce qui concerne les augmentations de capital antérieures de SATA souscrites en 2017-2020 par la région, elles constituent, selon le Portugal, une compensation des coûts des OSP et des SIEG subis par SATA et, en particulier, elles ont été accordées pour couvrir partiellement le déficit d'exploitation d'Azores Airlines entre 2009 et 2019 pour la fourniture de services d'exécution des OSP ou des SIEG sur les liaisons vers le continent et Madère (considérents 106 et 107), ainsi que sur les liaisons entre les Açores et l'Amérique du Nord (considérant 108). Ryanair estime qu'en raison des augmentations de capital, la Commission ne devrait autoriser aucune aide au sauvetage en faveur de SATA, étant donné que la crise de la COVID-19 ne devrait pas être considérée comme une exception au principe de non-récurrence.

⁽¹⁵⁸⁾ Point 38 f) des lignes directrices S&R.

⁽¹⁵⁹⁾ Points 70 et 71 des lignes directrices S&R.

⁽¹⁶⁰⁾ Point 72 a) et c) des lignes directrices S&R.

⁽¹⁶¹⁾ Décision de la Commission dans l'affaire SA.61771 (2021/N) COVID-19 – SATA – Compensation de dommages causés par des événements extraordinaires (JO C 285 du 16.7.2021, p. 7).

- (243) La Commission rappelle qu'en ce qui concerne les liaisons au sein de l'Union, toute compensation demandée pour le passé ne serait pas conforme au règlement (CE) n° 1008/2008. En réalité, les liaisons faisaient l'objet d'une OSP ouverte. Comme l'a rappelé le Portugal (considérant 107), Azores Airlines a exprimé à plusieurs reprises son intérêt pour l'exploitation de ces liaisons conformément aux conditions de l'OSP et sans compensation. Par conséquent, toute compensation accordée à Azores Airlines pour la fourniture de services sur ces liaisons dans le cadre de l'OSP ouverte enfreindrait l'article 17, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1008/2008 et serait considérée comme une aide d'État illégale et incompatible. Cette position ne tient pas compte du fait qu'en exerçant cette activité, Azores Airlines a subi des pertes qui auraient pu être évitées ou réduites si elle n'avait exploité que les lignes, les horaires et les services commercialement intéressants.
- (244) De même, toute prétendue compensation des pertes subies lors de l'exécution d'OSP ou de la fourniture de SIEG sur les liaisons entre les Açores et l'Amérique du Nord serait également considérée comme une aide d'État illégale et incompatible. En réalité, Azores Airlines exploite ces liaisons extra-européennes sur une base commerciale, en dehors de tout mandat. Par conséquent, le Portugal ne saurait valablement prétendre que la compensation octroyée pour ces lignes est compatible avec la décision n° 2012/21/UE sur les SIEG, étant donné que son article 4 exige que l'entreprise concernée soit chargée de la gestion du SIEG au moyen d'un ou de plusieurs actes. Dans le même ordre d'idées, en l'absence de mandat, une telle compensation ne saurait être considérée comme compatible au regard de l'encadrement relatif aux SIEG ⁽¹⁶²⁾.
- (245) Il s'ensuit que les augmentations de capital accordées à titre de compensation des coûts des OSP ou des SIEG constituent des aides d'État illégales et incompatibles en vertu des règles énoncées dans le règlement (CE) n° 1008/2008, dans la décision n° 2012/21/UE sur les SIEG ou dans l'encadrement relatif aux SIEG.
- (246) Après l'ouverture de la procédure formelle d'examen, les autorités portugaises ont demandé à SATA de rembourser les augmentations de capital antérieures souscrites en faveur de SATA Air Açores par le gouvernement régional depuis 2017, pour un montant total de 72,6 millions d'EUR, qui avaient été accordées et presque entièrement versées à la compagnie avant l'ouverture de la procédure (considérant 71) ⁽¹⁶³⁾. Le 1^{er} juin 2021, le Portugal a présenté à la Commission des éléments de preuve démontrant le versement à la région en trois tranches du montant total du capital octroyé à SATA (considéranants 9 et 116).
- (247) À la suite de ce remboursement, SATA a procédé à une réduction de son capital social et l'a enregistrée au registre du commerce portugais. Le Portugal a également fourni des preuves du paiement d'intérêts applicables à la récupération pour un montant de 815 233,24 EUR qui a été versé à la région le 30 novembre 2021. Le montant correspond aux intérêts applicables à la récupération visés à l'article 11 du règlement (CE) n° 794/2004 calculés sur chacune des augmentations de capital antérieures entre la date à laquelle SATA a reçu l'augmentation de capital concernée et la date à laquelle elle a été remboursée.
- (248) Selon la jurisprudence constante des juridictions de l'Union relative aux aides illégales et incompatibles, l'objectif sous-jacent de la récupération de ces aides est d'éliminer la distorsion de concurrence causée par l'avantage concurrentiel dont le bénéficiaire de ces aides a profité sur le marché par rapport à ses concurrents, rétablissant ainsi la situation antérieure au versement desdites aides ⁽¹⁶⁴⁾. En remboursant ces aides, son bénéficiaire perd l'avantage concurrentiel ⁽¹⁶⁵⁾ et, en versant des intérêts sur les aides, il perd l'avantage découlant de la disponibilité de l'aide, à titre gratuit, à compter de la date à laquelle elle a été mise à sa disposition jusqu'à la date de son remboursement ⁽¹⁶⁶⁾. La Commission estime donc que le remboursement majoré des intérêts calculés conformément à l'article 11 du règlement (CE) n° 794/2004 et la réduction du capital social ont supprimé l'avantage concurrentiel conféré à SATA par les augmentations de capital.

⁽¹⁶²⁾ Communication de la Commission intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011)», points 15 à 17.

⁽¹⁶³⁾ Considérant 13 de la décision d'ouverture.

⁽¹⁶⁴⁾ Arrêt de la Cour de justice du 11 décembre 2012, Commission/Espagne («Magfesa II»), C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, point 105; arrêt de la Cour de justice du 17 novembre 2011, Commission/Italie, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, point 61.

⁽¹⁶⁵⁾ Arrêt de la Cour de justice du 4 avril 1995, Commission/Italie («Alfa Romeo»), C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, point 27.

⁽¹⁶⁶⁾ Arrêt du Tribunal du 8 juin 1995, Siemens/Commission, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, points 97 à 101.

- (249) Nonobstant le remboursement du montant des augmentations de capital et la suppression de tout avantage concurrentiel conféré à SATA, la Commission appréciera également si l'aide à la restructuration notifiée en faveur de SATA est susceptible, à la lumière des augmentations de capital, d'enfreindre le principe de non-récurrence énoncé aux points 70 et 71 des lignes directrices S&R.
- (250) Les éléments de preuve fournis dans le cadre de la procédure permettent de conclure que les augmentations de capital en faveur de SATA ont été décidées depuis 2017 par son actionnaire unique afin de compenser les OSP et les SIEG fournis par SATA, dans un contexte où les coûts et les déficits d'exploitation liés au respect des OSP exécutées depuis au moins 2009 n'étaient pas légalement compensés (considérents 102 à 108). Toutefois, cette compensation qui n'est pas prévue ex ante dans les CSP ou dans les mandats en cause, n'est pas non plus autorisée ex post en vertu de l'article 17, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 1008/2008, ou en vertu de la décision n° 2012/21/UE sur les SIEG, ou en vertu de l'encadrement relatif aux SIEG. La Commission note que, contrairement à SATA Air Açores et à SGA, qui affichaient des bénéfices nets positifs, Azores Airlines enregistrait des pertes d'exploitation relativement importantes et des bénéfices nets négatifs (considérant 32). En tout état de cause, en ce qui concerne le montant allégué des compensations, le Portugal n'a pas démontré que SATA, du fait de l'exécution des OSP en question, a effectivement supporté un montant de coûts et de pertes qui correspondrait au montant de la prétendue compensation sous forme d'augmentations de capital. En outre, même si le montant des compensations ex post versées pour les opérations soumises à des OSP/SIEG audités (65,5 millions d'EUR) pouvait être justifié, le déficit supplémentaire réclamé par SATA (33 millions d'EUR) pour ses OSP (considérant 102) ne pourrait être considéré comme étant dûment démontré, en l'absence d'éléments de preuve suffisants à l'appui de ce montant (notamment parce qu'il n'a pas été confirmé par des audits publics, contrairement au montant de 65,5 millions d'EUR attribué exclusivement aux opérations soumises à des OSP de la compagnie aérienne SATA). La Commission note également que le montant susmentionné de 33 millions d'EUR couvre indistinctement les coûts des deux compagnies aériennes, ce qui ne permet pas d'établir la part de ce déficit imputable à chacune de ces compagnies aériennes. Il s'ensuit que les augmentations de capital antérieures ne peuvent pas être considérées comme compatibles avec le marché intérieur en tant que compensation des déficits opérationnels de SATA découlant de ses opérations soumises à des OSP et des SIEG, étant donné qu'aucune compensation de ce type n'avait été prévue ex ante et, en tout état de cause, le Portugal n'a pas démontré le montant de ces déficits d'exploitation et n'a pas rapproché ce montant et les montants des augmentations de capital antérieures. Pour ces motifs, et en l'absence d'autres motifs de compatibilité que le Portugal aurait invoqués et établis, la Commission conclut que les augmentations de capital antérieures constituent une aide d'État incompatible.
- (251) Toutefois, l'objectif et l'effet des augmentations de capital, tels que décrits au considérant 102, n'étaient pas de sauver ou de restructurer SATA. Le Portugal explique que l'intervention de la RAA, indépendamment de sa compatibilité avec le règlement (CE) n° 1008/2008, visait à indemniser SATA pour ses OSP. En effet, les informations fournies par le Portugal ⁽¹⁶⁷⁾ montrent que l'augmentation de capital de 2017 (21,5 millions d'EUR) visait en fin de compte à combler les déficits de capital de SATA afin de lui permettre de continuer à voler et à relier les îles des Açores. De même, les éléments de preuve recueillis au cours de la procédure montrent que la RAA a adopté les décisions ultérieures d'augmentation de capital de 2018 (27 millions d'EUR) et de 2020 (24 millions d'EUR) en vue de se conformer à son obligation d'actionnaire (unique) de délibérer sur les pertes de capital de la société ⁽¹⁶⁸⁾, ainsi que de permettre à SATA de continuer à «mettre en œuvre normalement son objectif social consistant en le transport aérien régulier interinsulaire» ⁽¹⁶⁹⁾ et de lui fournir les «conditions financières nécessaires à la réalisation de ses objectifs» ⁽¹⁷⁰⁾. Si les augmentations de capital antérieures ne peuvent être considérées comme constituant une compensation compatible des OSP et des SIEG fournis par SATA, leur objectif et leur effet étaient de remédier aux déficits d'exploitation de SATA découlant de l'exécution de ces OSP et de ces SIEG, de sorte qu'elles étaient d'un type différent de la présente aide à la restructuration à l'appui du plan de restructuration ⁽¹⁷¹⁾.
- (252) Même si les augmentations de capital constituaient une aide au sauvetage ou à la restructuration, ce qui n'est pas le cas, une violation du principe de non-récurrence pourrait toujours être retenue si la nouvelle aide à la restructuration devait être considérée comme révélant des difficultés de nature récurrente ou des difficultés auxquelles il n'a pas été remédié de manière adéquate dans le passé, comme indiqué au point 70 des lignes directrices S&R. Même dans cette hypothèse, la Commission n'applique pas ce principe de manière mécanique, mais doit tenir compte des circonstances dans lesquelles l'aide à la restructuration notifiée est octroyée à SATA à titre d'exception au principe de non-récurrence [point 72 c), et note de bas de page 40 des lignes directrices S&R]. La

⁽¹⁶⁷⁾ Communication du Portugal du 19 octobre 2020, point 167 et suivants et avis de la Cour des comptes portugaise sur les comptes de la RAA pour 2017, <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-craa-2017.pdf>

⁽¹⁶⁸⁾ Voir la note de bas de page 109.

⁽¹⁶⁹⁾ Résolution du conseil du gouvernement n° 85 du 18 juillet 2018.

⁽¹⁷⁰⁾ Résolution du conseil du gouvernement n° 66/2020.

⁽¹⁷¹⁾ Point 71 et note de bas de page 38 des lignes directrices S&R.

Commission peut autoriser de nouvelles aides à la restructuration au titre de l'exception prévue au point 72 c) des lignes directrices S&R, si des circonstances exceptionnelles et imprévisibles, non imputables à SATA, sont établies, comme le rappellent les décisions d'ouverture et d'extension ⁽¹⁷²⁾.

- (253) L'apparition, la propagation et les effets économiques de la pandémie de COVID-19 sont des circonstances exceptionnelles et imprévisibles telles que visées au point 72 c) des lignes directrices S&R: ils étaient sans précédent (depuis la création de l'Union et de son marché intérieur), tout comme ils étaient imprévisibles et imprévus quelques mois avant leur survenance. Ils n'auraient pas pu être anticipés par la direction du bénéficiaire lorsque les augmentations de capital ont été effectuées ou quelques mois avant que la nécessité d'un sauvetage urgent et d'une restructuration ultérieure ne se soit fait sentir, et ils ne sont pas dus à des négligences ou à des erreurs de la direction ou à des décisions du groupe SATA, conformément aux critères rappelés à la note de bas de page 40 des lignes directrices S&R. Dans plusieurs décisions, la Commission a reconnu la nature et l'incidence exceptionnelles de la COVID-19 au Portugal, et en particulier sur l'économie des Açores, de sorte qu'elle peut être qualifiée de perturbation grave de l'économie au sens de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, et elle a estimé que cette incidence se fait encore sentir en raison de la perturbation des chaînes d'approvisionnement, de la réduction de la demande et de son effet sur la liquidité de nombreuses entreprises ⁽¹⁷³⁾. Les circonstances exceptionnelles et imprévues de la pandémie de COVID-19 et les graves perturbations économiques dans lesquelles le plan de restructuration multiforme et de grande envergure de SATA et l'amélioration de l'efficacité de ses opérations doivent être mis en œuvre ne peuvent être imputées à la responsabilité du bénéficiaire.
- (254) Il apparaît que l'incidence de cette circonstance exceptionnelle a considérablement détérioré le fonctionnement de SATA par des baisses sans précédent de la demande supérieures à 40 % depuis la pandémie de COVID-19 et jusqu'à présent, de sorte que l'incidence sur le bénéficiaire est manifeste et importante. Malgré une baisse aussi spectaculaire du nombre de passagers qu'aucune prévision ou projection du secteur (IATA, Eurocontrol, etc.) n'a prédite, que ce soit en 2017 ou peu de temps avant le début de la pandémie, conformément à ses obligations contractuelles avec la région, le bénéficiaire ne pouvait réduire ses services sur la seule base de ses intérêts commerciaux ou financiers. SATA a continué de s'acquitter de ses OSP et d'assurer la connectivité en l'absence d'autres moyens de transport tout au long de la période au cours de laquelle les mesures de confinement et la réduction de la demande de transport aérien au Portugal ou à l'étranger liées à la pandémie de COVID-19 ont produit et continuent de produire des effets importants. Le maintien des services de transport de passagers entre les îles de la région et à destination ou en provenance d'autres régions (Madère et le Portugal continental) à une fréquence suffisante joue un rôle crucial pour assurer en permanence une connectivité de base avec les Açores, mais a considérablement aggravé la situation financière de SATA au cours des deux dernières années 2020 et 2021 (considérants 34 à 36) ⁽¹⁷⁴⁾, bien au-delà des pertes directes découlant des interdictions de voyage imposées par les autorités de santé publique portugaises.
- (255) La pertinence de l'exception prévue au point 72 c) des lignes directrices S&R doit être examinée et appréciée dans le contexte économique actuel de la nécessité de restructuration que la pandémie de COVID-19 aggrave sensiblement: en ce sens, les circonstances exceptionnelles et imprévisibles ne relèvent pas de la responsabilité de SATA et de son propriétaire. La circonstance exceptionnelle d'une pandémie de COVID-19 et de ses effets sur la demande de transport aérien, en général ou dans le cas de SATA, n'était pas prévue et n'aurait pas pu être prévue lorsque les diverses augmentations de capital antérieures ont été accordées ou peu avant la pandémie, ce qui a incité le Portugal

⁽¹⁷²⁾ Considérants 90 et 91 de la décision d'ouverture et considérants 79 et 80 de la décision d'extension.

⁽¹⁷³⁾ Décisions de la Commission du 16 avril 2021 dans l'affaire SA.62505 (2021/N) COVID-19: modification dans l'affaire SA.56873 – Régime de subventions directes et de garanties de prêts (JO C 177 du 7.5.2021, p. 21); du 7 mars 2022 dans l'affaire SA.100205 (2022/N) – Portugal – COVID-19: subventions directes aux micro, petites et moyennes entreprises de secteurs spécifiques établis dans la région ultrapériphérique des Açores («APOIAR.PT Açores») – novembre 2021 à janvier 2022 (non encore publiée); du 4 juin 2021 dans l'affaire SA.63010 (2021/N) «COVID-19: aides au secteur du transport de passagers aux Açores» (JO C 233 du 11.6.2021, p. 33); du 13 septembre 2021 dans l'affaire SA.64599 (2021/N) «COVID-19: aides au secteur du transport de passagers aux Açores pour 2021» (JO C 389 du 24.9.2021, p. 16); du 6 avril 2022 dans l'affaire SA.102334 (2022/N) – Portugal – COVID-19: aides au secteur du transport de passagers aux Açores pour 2022 (non encore publiée) (notamment considérants 4, 36 et 37).

⁽¹⁷⁴⁾ Une analyse similaire a été effectuée par la Commission, entre autres dans sa décision du 7 août 2020 dans l'affaire SA.57675 (2020/N) – Allemagne – COVID-19 – Régime en faveur des transports publics régionaux et locaux de voyageurs (JO C 277 du 21.8.2020), considérants 18 à 20, 54, 55, 65 et 66, dans laquelle la Commission a constaté que la perturbation causée par la COVID-19 sort manifestement du cadre du fonctionnement normal du marché et a particulièrement touché les prestataires de services publics dans le secteur des transports, étant donné que «[c]es entreprises n'ont pas eu le choix de réduire leur capacité et, partant, de réduire leurs coûts fixes, comme les entreprises d'autres secteurs. Dès lors, [elles] ont dû continuer à offrir presque toute leur capacité malgré le nombre encore très faible de passagers» (considérant 66). Voir également la décision de la Commission du 3 novembre 2020 dans l'affaire SA.58738 (2020/N) – Pays-Bas – COVID-19 – Soutien au transport public de passagers régional et sur longue distance (JO C 397 du 20.11.2020), considérants 57 à 62, ainsi que la décision de la Commission du 7 janvier 2021 dans l'affaire SA.59747 (2020/N) COVID-19: compensation des dommages causés aux opérateurs de services ferroviaires de transport de voyageurs ayant conclu des contrats de service public à coûts nets (JO C 50 du 12.2.2021), considérants 58 à 62, 67 et 68.

à notifier la nécessité d'une aide au sauvetage d'urgence et, désormais, d'une aide à la restructuration essentielle pour financer un plan de restructuration garantissant le retour à la viabilité du bénéficiaire. En outre, la Commission note que SATA a exécuté des OSP non compensées en matière de fréquences, d'horaires, de prix et de liaisons, qui étaient fondées sur les objectifs de politique publique de son actionnaire unique en matière de connectivité d'une région ultrapériphérique de l'Union, prévalant sur l'intérêt financier et commercial du bénéficiaire, en l'absence de toute manifestation d'intérêt des transporteurs concurrents à s'acquitter d'obligations similaires dans la zone (considérant 21) ou à exploiter les liaisons en question (considérant 28). Enfin, la Commission n'estime pas que les augmentations de capital ont favorisé un quelconque comportement commercial risqué de SATA, ni une expansion de ses activités de transport aérien ou de gestion d'aéroports en créant de nouvelles liaisons ou en développant les installations aéroportuaires au sein du marché intérieur au détriment de la concurrence, au cours de la période passée pertinente (2017-2020) ou de la période de restructuration actuellement envisagée.

- (256) Dans le même temps, le remboursement intégral, majoré des intérêts, du montant du capital illégalement octroyé par la RAA réduit tout aléa moral éventuel visé dans les lignes directrices S&R à l'appui de la logique du principe de non-réurrence. Le remboursement intégral implique que les opérations de restructuration récurrentes soutenues par une aide à la restructuration prétendument récurrente et inefficace ne sont pas encouragées ni dans ce cas ni dans d'autres. En outre, le remboursement réduit les distorsions de concurrence visées dans les lignes directrices S&R, qui sont déjà limitées sur les marchés où SATA et ses filiales sont et resteront actives à la fin du plan de restructuration, à savoir le transport aérien au sein des Açores et les petits aéroports insulaires.
- (257) Pour ces motifs, la Commission considère que SATA n'a pas reçu dans le passé une aide qui entrerait dans le champ d'application du principe de non-réurrence, et même si les augmentations de capital antérieures désormais remboursées équivalaient à des aides au sauvetage ou à la restructuration antérieures, l'aide à la restructuration satisfait à l'exception prévue au point 72 c) des lignes directrices S&R et, par conséquent, ne produit pas d'effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges dans le marché intérieur.

5.4.3.5. Mesures visant à limiter les distorsions de concurrence

- (258) Comme expliqué aux points 87 à 93 des lignes directrices S&R, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence doivent être définies proportionnellement aux effets de distorsion de l'aide, et en particulier: i) l'importance et la nature de l'aide et les conditions et circonstances dans lesquelles elle a été octroyée; ii) la taille et le poids relatif du bénéficiaire sur le marché et les caractéristiques du marché en cause, et iii) la mesure dans laquelle les risques d'aléa moral persistent après l'application des mesures de contribution propre et de répartition des charges. Les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence ne doivent pas compromettre les perspectives de retour à la viabilité et elles ne doivent pas non plus être prises au détriment des consommateurs et de la concurrence ⁽¹⁷⁵⁾.
- 259) Les mesures structurelles peuvent comprendre la cession d'actifs et la réduction des capacités ou de la présence sur le marché. Elles devraient favoriser l'entrée de nouveaux concurrents et l'expansion de petits concurrents existants ou l'activité transfrontalière, en tenant compte du ou des marchés sur lesquels le bénéficiaire occupera une position importante après la restructuration, en particulier ceux qui présentent des capacités excédentaires. Des mesures comportementales devraient garantir que les aides ne financent que le rétablissement de la viabilité à long terme.
- (260) Comme indiqué ci-dessus au considérant 62, le Portugal confirme que SATA prendra les mesures suivantes pour limiter les distorsions de concurrence, qui s'appliqueront jusqu'à la fin du plan de restructuration, à savoir le 31 décembre 2025:
- la vente d'une participation majoritaire et de contrôle dans SATA Internacional – Azores Airlines, S.A., représentant au moins 51 % du capital social de cette société;
 - la scission et la vente de l'unité opérationnelle qui fournit actuellement des services d'assistance en escale à tous les aéroports et aérodromes de la région;
 - un plafonnement de la flotte d'aéronefs, qui ne pourra dépasser un maximum de 14 appareils et, après la vente d'Azores Airlines, de six appareils pour le périmètre restant de l'activité contrôlée par SATA;

⁽¹⁷⁵⁾ Points 87 à 90 et 92 des lignes directrices S&R.

- d) une interdiction de publicité pour les aides d'État reçues; et
- e) une interdiction d'acquisition.

Mesures structurelles

- (261) Conformément au point 80 des lignes directrices S&R, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence ne doivent entraîner aucune détérioration de la structure du marché. Les mesures structurelles doivent donc normalement prendre la forme de cessions d'entreprises autonomes viables en activité qui, si elles sont exploitées par un acquéreur approprié, doivent pouvoir exercer une concurrence effective à long terme.
- (262) La Commission a donc évalué les mesures de cession proposées afin de s'assurer qu'elles prendraient la forme d'entreprises autonomes viables capables d'exercer une concurrence effective sur les marchés en cause à la fin de la période de restructuration et au-delà (considérant 260).

Cession d'une participation de contrôle dans Azores Airlines

- (263) En ce qui concerne la première mesure structurelle que le Portugal s'est engagé à mettre en place [considérant 260, point a), en combinaison avec le considérant 260, point c)], la Commission note d'emblée que SATA Air Açores est une compagnie aérienne régionale relativement petite, dont l'activité repose essentiellement sur la fourniture de liaisons OSP à destination et en provenance de la région des Açores. De même, Azores Airlines est également une petite compagnie aérienne, assurant un nombre limité de vols concentrés vers les États-Unis et le Canada, combiné à un nombre limité d'OSP (sur quatre liaisons dans le scénario de base principal, ou aucune dans le scénario alternatif où les contrats d'OSP ne lui seraient pas attribués) et à un nombre limité de vols charter et de services de fret. La cession d'Azores Airlines constituerait donc une cession d'actifs importante pour SATA.
- (264) La Commission constate également ce qui suit: i) si Azores Airlines est effectivement déficitaire depuis un certain nombre d'années, c'est dans une large mesure en raison de sa flotte ancienne et de l'absence de compensation pour les services soumis à des OSP qu'elle exploitait entre le continent et les destinations des Açores; et ii) comme le montre le plan de restructuration, la majeure partie des mesures de restructuration sont adoptées précisément pour amener Azores Airlines sur la voie de la rentabilité à long terme. Comme expliqué en détail à la section 2.3.1, ces mesures sont bien adaptées pour s'attaquer aux causes des difficultés et sont crédibles et correctement calibrées pour garantir la viabilité à long terme.
- (265) En outre, conformément au point 78 des lignes directrices S&R, la RAA céderait la participation de contrôle dans Azores Airlines d'ici la fin de 2025 au plus tard, époque à laquelle Azores Airlines devrait enregistrer un EBITDA normalisé/récurrent d'environ [...] millions d'EUR, suffisant pour considérer l'activité comme rentable. Selon le plan de restructuration, Azores Airlines devrait [...], et devrait être rentable [...], avec des recettes qui devraient atteindre environ [...] millions d'EUR d'ici à 2025, une flotte de huit avions ([...]) et un EBIT de [...] millions d'EUR d'ici à 2025, ce qui se traduira par une marge EBIT d'environ [...] %, conforme aux critères de référence du secteur (entre 8 et 12 % en moyenne pour le groupe similaire). De plus, [...].
- (266) La Commission estime que les solutions alternatives présentées par le Portugal, dans lesquelles des OSP pourraient ne pas être attribuées à Azores Airlines à l'avenir, sont crédibles et qu'un éventuel défaut d'obtention de tels contrats après l'expiration des accords en vigueur ne compromettrait pas la viabilité de la compagnie aérienne après sa cession.
- (267) Comme indiqué (considéranants 24 à 26), Azores Airlines exploite déjà quelques vols commerciaux, notamment vers l'Amérique du Nord (Boston, Oakland, Toronto et Montréal), en plus des quatre liaisons soumises à des OSP, ainsi que des services de vols charter et de transport de fret. Par conséquent, en termes de présence sur le marché, même si, sur l'ensemble du marché portugais du transport aérien, SATA se situe loin derrière le plus grand prestataire de services (le groupe TAP), elle présente la plus forte présence sur les liaisons au départ et à destination des Açores ⁽¹⁷⁶⁾. En 2020, Azores Airlines détenait une part de [35-45] % du transport des passagers arrivant aux Açores, tandis qu'en termes de services de fret aérien, elle assurait plus de [60-70] % du fret aérien en provenance ou à destination des Açores ⁽¹⁷⁷⁾. Par conséquent, les concurrents pourraient saisir l'occasion de remplacer SATA dans une position d'importance relative en ce qui concerne ces liaisons régionales.

⁽¹⁷⁶⁾ Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) – Bulletin statistique trimestriel n° 49, janvier-mars 2021.

⁽¹⁷⁷⁾ Source: SREA et données de l'entreprise.

- (268) Même si [...], la Commission considère que les mesures prévues permettent aux concurrents d'entrer sur le marché sur lequel SATA restera présente après la restructuration, bien que principalement dans le cadre d'activités soumises à des OSP et de SIEG et avec une flotte très réduite de six avions, comme le garantit la mesure visée au considérant 260, point c). Par conséquent, en acquérant le contrôle de la filiale, les concurrents de SATA pourraient décider de remplacer partiellement ou de compléter les liaisons soumises à des OSP d'Azores Airlines en proposant des liaisons avec le Portugal continental et Madère sur une base commerciale, ainsi que de se développer sur d'autres lignes internationales ou sur des lignes touristiques de niche, et dans les services de vols charter.
- (269) Enfin, compte tenu i) de la réorganisation de l'entreprise entamée par SATA, en vertu de laquelle ses sociétés d'exploitation seront clairement séparées entre elles et placées sous le contrôle d'une société holding, ii) de la restructuration des activités d'Azores Airlines sur une base plus efficace, y compris la rémunération éventuelle des activités soumises à des OSP ou la suppression des OSP déficitaires et, éventuellement, de la diversification vers de nouvelles activités viables, ainsi que iii) du calendrier révisé de la cession, qui devra être réalisée au cours de la période de restructuration, la Commission ne doute plus de l'efficacité de la cession pour remédier aux difficultés causées par des intérêts potentiellement contradictoires des actionnaires d'Azores Airlines (considérant 75).

Cession de la nouvelle unité d'assistance en escale

- (270) Ensuite, s'agissant de la mesure visée au considérant 260, point b), elle concerne une deuxième cession de moindre ampleur, à savoir la cession de la nouvelle unité d'assistance en escale, qui est liée verticalement aux principales activités des compagnies aériennes de SATA. Cette cession interviendrait en [...], en complément de l'ensemble des mesures structurelles, à un moment qui permettrait au bénéficiaire d'atteindre un EBITDA récurrent d'environ [...] millions d'EUR/an pour cette activité d'assistance en escale. En outre, les projections relatives à la nouvelle unité d'assistance en escale font apparaître un EBIT positif à partir de [...] (voir tableau 1.A). Par conséquent, après la restructuration, ces nouvelles activités d'assistance en escale devraient également être une entreprise viable et autonome.

Conclusions sur les mesures structurelles

- (271) La Commission note que l'aide à la restructuration octroyée à SATA au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE devrait être octroyée dans des circonstances de perturbation grave de l'économie des États membres de l'Union visée à l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE. Les effets économiques de la pandémie de COVID-19 depuis mars 2020 ont été particulièrement marqués sur l'offre et la demande de transport aérien et de services touristiques ⁽¹⁷⁸⁾. En outre, l'aide à la restructuration est octroyée à un opérateur situé dans une région assistée dans le but de garantir que SATA, qui fournit actuellement des OSP et des SIEG dans la communauté des Açores, continue de garantir la continuité territoriale de la région des Açores, tant sur le plan interne qu'avec le continent et Madère, ainsi qu'avec d'autres États membres.
- (272) À cet égard, SATA est une petite compagnie aérienne régionale dont les résultats d'exploitation étaient déjà négatifs avant la pandémie de COVID-19 et qui a été encore fragilisée par cette dernière (section 2.3.1.4). Les activités cédées, à savoir Azores Airlines et les opérations d'assistance en escale, représentent actuellement [50-60] % des recettes du bénéficiaire. À la fin de la période de restructuration, à un moment où la cession devra être achevée, la part des recettes devrait s'élever à [...] % (ou [...]). Compte tenu de sa situation financière actuelle, la Commission considère donc que SATA ne peut résister à d'autres cessions ou à d'autres diminutions de capacité sans compromettre son retour à la viabilité.
- (273) En outre, les cessions prévues semblent adéquates pour contrebalancer la contribution propre limitée de SATA aux coûts de restructuration, qui est exceptionnellement acceptée en l'espèce, comme expliqué aux considérants 231 à 236, pour les motifs suivants:
- la taille relativement modeste et la situation particulière du bénéficiaire, qui est entièrement détenu par la région des Açores,
 - les difficultés socio-économiques, notamment en matière de levée de nouveaux financements sur le marché, rencontrées par cette région ultrapériphérique, qui est également une région assistée de l'Union, et
 - le fait que ces difficultés ont été exacerbées par la crise de la COVID-19, étant donné que l'économie des Açores est fortement dépendante du tourisme.

⁽¹⁷⁸⁾ Points 1 à 4 de l'encadrement temporaire.

Mesures comportementales

- (274) Avec le plafonnement de la taille de la flotte [considérant 260, point c)], SATA réduira sensiblement de 7 % la taille de sa flotte d'avions par rapport à la situation de 2019, à savoir avant la période de restructuration. Cette réduction diminue l'offre excédentaire éventuelle sur le marché portugais du transport aérien, sur lequel elle restera active, dans une mesure appropriée compte tenu de sa position relativement limitée sur ledit marché. En effet, avec une flotte d'aéronefs réduite et plafonnée, SATA ne serait en mesure de transporter les clients et de résister à la concurrence de compagnies aériennes non soumises à des limitations similaires que si elle peut utiliser ses aéronefs de manière plus efficace, avec des taux de remplissage plus élevés et avec une fréquence plus élevée.
- (275) SATA sera encore limitée en ce qui concerne les possibilités de croissance par des acquisitions externes de concurrents ou de fournisseurs de produits ou de services complémentaires aux siens jusqu'à la fin du plan de restructuration, sauf si cela est indispensable pour assurer sa viabilité à long terme [considérant 260, point e)]. Dans ce cas, le Portugal devra notifier l'acquisition envisagée à la Commission, justifier son caractère indispensable et s'abstenir de mettre en œuvre l'acquisition jusqu'à ce que la Commission confirme qu'elle est nécessaire pour soutenir la viabilité à long terme de SATA.
- (276) En outre, SATA s'abstiendra également de promouvoir l'aide d'État en tant qu'avantage concurrentiel lors de la commercialisation des produits et des services ci-dessus [considérant 260, point d)].

Conclusion sur les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence

- (277) Conformément au point 83 des lignes directrices S&R, ces mesures garantiront que l'aide n'est utilisée que pour financer le retour à la viabilité à long terme et qu'elle n'est pas appliquée de manière abusive pour prolonger de graves et persistantes distorsions de la structure du marché ou pour mettre le bénéficiaire à l'abri d'une saine concurrence.
- (278) Par conséquent, la Commission considère que les mesures visant à limiter les restrictions de concurrence sont appropriées pour réduire les effets négatifs de l'aide à la restructuration.

5.4.3.6. *Transparence*

- (279) En vertu du point 38 g) des lignes directrices S&R, les États membres, la Commission, les opérateurs économiques et le public doivent avoir facilement accès à tous les actes pertinents et à toutes les informations utiles sur l'aide octroyée. Par conséquent, conformément au point 96 des lignes directrices S&R, les autorités portugaises s'engagent à respecter les exigences de transparence et à mettre les informations pertinentes à disposition sur le site web suivant:

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

6. CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITÉ

- (280) Conformément à l'article 9, paragraphe 6, du règlement (UE) 2015/1589, les décisions clôturant la procédure formelle d'examen sont prises dès que les doutes émis quant à la compatibilité d'une mesure notifiée avec le marché intérieur ont été levés.
- (281) À la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que, bien que les doutes qu'elle avait soulevés dans la décision d'ouverture aient été levés, les effets négatifs de l'aide à la restructuration sur le secteur du transport aérien sont limités, compte tenu de la petite taille de SATA et des mesures limitant les distorsions de concurrence, dont le Portugal devrait assurer la mise en œuvre. Par conséquent, pour autant que le Portugal assure la mise en œuvre du plan de restructuration, les effets positifs de l'aide à la restructuration sur le développement de l'activité économique, en ce qui concerne le transport aérien garantissant la connectivité de la région des Açores ainsi que les activités connexes qui en bénéficient, l'emportent sur les effets négatifs potentiels sur la concurrence et les échanges, qui ne sont donc pas affectés dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Il y a donc lieu d'établir les engagements pris par le Portugal en tant que conditions de compatibilité de l'aide.
- (282) Dans son appréciation globale, la Commission conclut donc que l'aide à la restructuration est conforme à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, car elle facilite le développement du transport aérien régional et des activités connexes, particulièrement dans le secteur du tourisme dans les Açores, et elle ne fausse pas la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

- (283) Enfin, la Commission rappelle que le Portugal est tenu de veiller à ce que le bénéficiaire mette en œuvre intégralement le plan de restructuration ⁽¹⁷⁹⁾ et de fournir des rapports réguliers sur la mise en œuvre du plan de restructuration tous les six mois jusqu'à la fin de la période de restructuration. Ces rapports devraient préciser, en particulier, les dates de décaissement des fonds engagés par le Portugal et de la contribution propre du bénéficiaire, l'évolution des aéronefs et de la capacité de la flotte de SATA, tout écart par rapport aux trajectoires financières ou opérationnelles du plan de restructuration en termes de recettes, de maîtrise des coûts et de réduction des coûts par rapport aux mesures de restructuration et aux recettes, ainsi que les mesures correctives envisagées ou prises par le Portugal ou le bénéficiaire le cas échéant.
- (284) En ce qui concerne l'aide au sauvetage, la Commission note que le Portugal a retiré la notification de cette aide et que l'aide au sauvetage n'a pas été octroyée. En conséquence, la procédure formelle d'examen concernant l'aide au sauvetage est devenue sans objet (considérant 136).
- (285) En ce qui concerne les augmentations de capital antérieures, la Commission considère qu'elles constituent une aide illégale et que cette aide n'est pas compatible avec le marché intérieur (considérant 245). Toutefois, étant donné que le Portugal a récupéré le montant correspondant majoré des intérêts, la Commission conclut qu'elle peut clore l'enquête concernant les augmentations de capital antérieures sans en ordonner la récupération,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide à la restructuration que le Portugal envisage de mettre à exécution en faveur de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. et de toutes ses filiales, sous la forme de mesures de fonds propres pour un montant de 318,25 millions d'EUR et d'une garantie sur des prêts d'un montant de 135 millions d'EUR, est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), sous réserve des conditions énoncées à l'article 2 de la présente décision.

Article 2

1. Le Portugal veille à ce que SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. et/ou ses filiales, selon le cas, mettent en œuvre intégralement, dans les délais appropriés, les mesures prévues dans le plan de restructuration établi dans la présente décision.
2. Le Portugal veille à ce que SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. et/ou ses filiales, selon le cas, mettent en œuvre intégralement, dans les délais appropriés et au plus tard avant la fin de la période de restructuration fixée au 31 décembre 2025, les mesures limitant les distorsions de concurrence décrites dans la présente décision, à savoir:
 - a) la cession totale d'au moins 51 % du capital social de SATA Internacional – Azores Airlines, S.A.;
 - b) la cession intégrale de l'unité opérationnelle qui fournit actuellement des services d'assistance en escale aux aéroports et aux aérodromes de la région des Açores, sous le contrôle exclusif de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.;
 - c) le respect d'un plafonnement de la flotte d'aéronefs sous le contrôle de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., ne dépassant pas un maximum de 14 appareils et de six aéronefs après la vente des parts détenues dans SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. visée au point a);
 - d) l'interdiction d'acquérir des participations dans toute société, sauf si cette acquisition est indispensable pour assurer la viabilité à long terme de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. et/ou de ses filiales, selon le cas, et, en tout état de cause, sous réserve de l'approbation préalable de la Commission; et

⁽¹⁷⁹⁾ Point 122 des lignes directrices S&R.

e) l'interdiction de promouvoir l'aide d'État comme un avantage concurrentiel lors de la commercialisation des produits et services de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. et/ou de ses filiales.

3. Le Portugal présente à la Commission des rapports réguliers sur la mise en œuvre du plan de restructuration, tous les six mois à compter de la date d'adoption de la présente décision et jusqu'à la fin de la période de restructuration, à savoir le 31 décembre 2025. Ces rapports précisent notamment: les dates du décaissement effectif du financement engagé par le Portugal et la contribution propre du bénéficiaire; l'évolution du réseau, de la position sur le marché, des avions et de la capacité de la flotte de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.; tout écart par rapport aux trajectoires financières ou opérationnelles du plan de restructuration en termes de recettes, de maîtrise des coûts et de réduction des coûts, et de bénéfices réalisés grâce aux mesures de restructuration; et toute mesure corrective envisagée ou prise par le Portugal ou le bénéficiaire, le cas échéant.

Article 3

La procédure formelle d'examen est close en ce qui concerne l'aide d'État sous la forme d'une garantie publique en faveur d'un prêt bancaire de 169 millions d'EUR destiné au sauvetage de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. au motif que la procédure est devenue sans objet, puisque le Portugal a retiré la notification de cette aide d'État sans la mettre à exécution.

Article 4

1. Les trois augmentations de capital de SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. souscrites par le Portugal depuis 2017 pour un montant total de 72,6 millions d'EUR constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

2. Cette aide d'État a été illégalement mise à exécution par le Portugal en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE et est incompatible avec le marché intérieur.

3. Étant donné que le Portugal a déjà récupéré l'aide d'État incompatible auprès du bénéficiaire avec intérêts à compter de la date à laquelle les trois augmentations de capital ont été mises à la disposition du bénéficiaire et jusqu'à leur récupération effective, la Commission n'a aucune raison d'exiger la récupération de l'aide.

Article 5

Le Portugal informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises et envisagées pour s'y conformer.

Article 6

La République portugaise est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 7 juin 2022.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications
de l'Union européenne
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR