



Índice

II *Atos não legislativos*

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento Delegado (UE) 2023/1219 da Comissão, de 17 de maio de 2023, que altera o Regulamento Delegado (UE) 2016/1675 mediante o aditamento da Nigéria e da África do Sul ao quadro constante do ponto I do anexo e a supressão do Camboja e de Marrocos do referido quadro ⁽¹⁾ 1
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2023/1220 da Comissão, de 16 de junho de 2023, relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Lesachtaler Brot» (IGP)] 5
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2023/1221 da Comissão, de 19 de junho de 2023, relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Pitã de Pecica» (IGP)] 6
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2023/1222 da Comissão, de 19 de junho de 2023, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Strachitunt» (DOP)] 7
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2023/1223 da Comissão, de 19 de junho de 2023, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações da indicação geográfica protegida «Carota dell'Altopiano del Fucino» (IGP) 8
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2023/1224 da Comissão, de 19 de junho de 2023, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Riviera Ligure» (DOP)] 10

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

- ★ Regulamento Delegado (UE) 2023/1225 da Comissão, de 22 de junho de 2023, que estabelece medidas excepcionais de caráter temporário em derrogação de certas disposições do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para fazer face às perturbações do mercado no setor vitivinícola em determinados Estados-Membros e que derroga o Regulamento Delegado (UE) 2016/1149 da Comissão 12
- ★ Regulamento de Execução (UE) 2023/1226 da Comissão, de 22 de junho de 2023, que altera os anexos V, XIV e XV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 no que diz respeito às entradas relativas ao Canadá, ao Chile e ao Reino Unido nas listas de países terceiros autorizados para a entrada na União de remessas de aves de capoeira, produtos germinais de aves de capoeira e carne fresca de aves de capoeira e de aves de caça ⁽¹⁾ 19

DECISÕES

- ★ Decisão (UE) 2023/1227 do Conselho, de 20 de junho de 2023, relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Comissão criada pela Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste, sobre as alterações da Decisão OSPAR 2021/01 relativa à criação da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov e à Recomendação OSPAR 2021/01 relativa à gestão da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov 31
- ★ Decisão de Execução (UE) 2023/1228 da Comissão, de 7 de junho de 2023, relativa à aplicabilidade do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho à adjudicação de contratos para atividades relacionadas com serviços expresso de entrega de encomendas na Lituânia [notificada com o número C(2023)3641] ⁽¹⁾ 33
- ★ Decisão (UE) 2023/1229 da Comissão, de 7 de junho de 2022, relativa ao auxílio estatal SA.58101 (2020/C, ex-2020/N) e SA.62043 (2021/C, ex-2021/N) que Portugal tenciona conceder como auxílio de emergência e à reestruturação do grupo SATA [notificada com o número C(2022) 3816] ⁽¹⁾ 39

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE.

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2023/1219 DA COMISSÃO

de 17 de maio de 2023

que altera o Regulamento Delegado (UE) 2016/1675 mediante o aditamento da Nigéria e da África do Sul ao quadro constante do ponto I do anexo e a supressão do Camboja e de Marrocos do referido quadro

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2015/849 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2015, relativa à prevenção da utilização do sistema financeiro para efeitos de branqueamento de capitais ou de financiamento do terrorismo, que altera o Regulamento (UE) n.º 648/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2005/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 2006/70/CE da Comissão ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) A União deve assegurar uma proteção eficaz da integridade e do bom funcionamento do sistema financeiro e do mercado interno contra o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo. Por conseguinte, a Diretiva (UE) 2015/849 estabelece que a Comissão deve identificar os países terceiros de risco elevado cujos regimes de combate ao branqueamento de capitais e ao financiamento do terrorismo (CBC/FT) apresentem deficiências estratégicas que constituam uma ameaça significativa para o sistema financeiro da União.
- (2) O Regulamento Delegado (UE) 2016/1675 da Comissão ⁽²⁾ identifica países terceiros de risco elevado que apresentam deficiências estratégicas.
- (3) Atendendo ao elevado grau de integração do sistema financeiro internacional, à estreita ligação entre os operadores de mercado, ao volume elevado de operações transnacionais que têm a União como origem ou destino, bem como ao grau de abertura do mercado, qualquer ameaça em matéria de CBC/FT que pese sobre o sistema financeiro internacional representa igualmente uma ameaça para o sistema financeiro da União.
- (4) Em consonância com o artigo 9.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2015/849, a Comissão tem em conta as informações disponíveis mais recentes, nomeadamente as recentes declarações públicas do Grupo de Ação Financeira (GAFI), a lista de «Jurisdições sob controlo reforçado» do GAFI, bem como os relatórios do grupo de análise da cooperação internacional do GAFI, em relação aos riscos que representam determinados países terceiros.

⁽¹⁾ JO L 141 de 5.6.2015, p. 73.

⁽²⁾ Regulamento Delegado (UE) 2016/1675 da Comissão, de 14 de julho de 2016, que completa a Diretiva (UE) 2015/849 do Parlamento Europeu e do Conselho mediante a identificação dos países terceiros de risco elevado que apresentam deficiências estratégicas (JO L 254 de 20.9.2016, p. 1).

- (5) Desde as últimas alterações do Regulamento Delegado (UE) 2016/1675, o GAFI procedeu a uma atualização da lista de «Jurisdições sob controlo reforçado». Na reunião plenária de fevereiro de 2023, o GAFI acrescentou a Nigéria e a África do Sul à referida lista e suprimiu o Camboja e Marrocos da mesma. Tendo em conta essas alterações, a Comissão realizou uma avaliação para identificar países terceiros de risco elevado em conformidade com o artigo 9.º da Diretiva (UE) 2015/849.
- (6) Em fevereiro de 2023, a Nigéria assumiu um compromisso de alto nível no sentido de colaborar com o GAFI e o *Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest* (GIABA), um organismo regional seu congénere, a fim de melhorar a eficácia do seu regime de CBC/FT. Desde a adoção do seu relatório de avaliação mútua, em agosto de 2021, a Nigéria realizou progressos quanto a algumas das ações recomendadas nesse relatório para melhorar o seu sistema, tendo nomeadamente melhorado o seu quadro legislativo em matéria de CBC/FT e atualizado a sua avaliação dos riscos inerentes de branqueamento de capitais/financiamento do terrorismo/financiamento da proliferação, bem como reforçado a aplicação de sanções financeiras específicas. A Nigéria envidará esforços no sentido de aplicar o seu plano de ação do GAFI: 1) Completando a sua avaliação residual do risco de branqueamento de capitais/financiamento do terrorismo e atualizando a sua estratégia nacional em matéria de CBC/FT, a fim de assegurar o alinhamento com outras estratégias nacionais relevantes para as infrações subjacentes de alto risco; 2) Reforçando a cooperação internacional formal e informal em consonância com os riscos de branqueamento de capitais/financiamento do terrorismo; 3) Melhorando a supervisão em matéria de CBC/FT baseada no risco das instituições financeiras e das empresas e profissões não financeiras designadas, bem como reforçando a aplicação de medidas preventivas para setores de alto risco; 4) Assegurando que as autoridades competentes têm acesso em tempo útil a informações exatas e atualizadas sobre os beneficiários efetivos das pessoas coletivas, e aplicando sanções em caso de incumprimento das obrigações relativas aos beneficiários efetivos; 5) Demonstrando um aumento da divulgação de informações financeiras pela Unidade de Informação Financeira e da sua utilização pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei; 6) Demonstrando um aumento sustentado das investigações e ações penais em matéria de branqueamento de capitais; 7) Detetando proativamente violações das obrigações em matéria de declaração de dinheiro líquido, aplicando sanções adequadas e conservando registos exaustivos sobre os ativos congelados, apreendidos, confiscados e alienados; 8) Demonstrando um aumento sustentado das investigações e ações penais relativas a diferentes tipos de atividades de financiamento do terrorismo em função do risco, e reforçando a cooperação interagências nas investigações sobre o financiamento do terrorismo; e 9) Realizando ações de sensibilização específicas e baseadas no risco para organizações sem fins lucrativos em risco de abuso do financiamento do terrorismo e implementando um acompanhamento baseado nos riscos para o subconjunto de organizações sem fins lucrativos que estão em risco de abuso em matéria de financiamento do terrorismo, sem perturbar ou desencorajar as atividades legítimas das organizações sem fins lucrativos.
- (7) Em fevereiro de 2023, a África do Sul assumiu um compromisso de alto nível no sentido de colaborar com o GAFI e o Grupo Antibranqueamento de Capitais da África Oriental e Austral (GABCAOA), seu congénere, a fim de melhorar a eficácia do seu regime de CBC/FT. Desde a adoção do seu relatório de avaliação mútua, em junho de 2021, a África do Sul realizou progressos significativos quanto a várias ações recomendadas nesse relatório para melhorar o seu sistema, tendo nomeadamente elaborado políticas nacionais em matéria de CBC/FT para gerir riscos mais elevados e alterado o quadro legislativo em matéria de financiamento do terrorismo e sanções financeiras específicas. A África do Sul envidará esforços no sentido de aplicar o seu plano de ação do GAFI: 1) Demonstrando um aumento sustentado dos pedidos de auxílio judiciário mútuo enviados para ajudar a facilitar as investigações em matéria de branqueamento de capitais/financiamento do terrorismo e o confisco de diferentes tipos de ativos, em consonância com o seu perfil de risco; 2) Melhorando a supervisão baseada no risco das empresas e profissões não financeiras designadas e demonstrando que todas as autoridades de supervisão em matéria de CBC/FT aplicam sanções proporcionadas e efetivas em caso de incumprimento; 3) Assegurando que as autoridades competentes têm acesso em tempo útil a informações exatas e atualizadas sobre os beneficiários efetivos das pessoas coletivas e estruturas jurídicas, e aplicando sanções em caso de incumprimento das obrigações relativas aos beneficiários efetivos por parte de pessoas coletivas; 4) Demonstrando um aumento sustentado dos pedidos de divulgação de informações financeiras enviados pelas autoridades policiais à Unidade de Informação Financeira no âmbito das suas investigações em matéria de branqueamento de capitais e financiamento do terrorismo; 5) Demonstrando um aumento sustentado das investigações e ações penais relativas a atividades de branqueamento de capitais graves e complexas e à gama completa de atividades de financiamento do terrorismo em conformidade com o seu perfil de risco; 6) Melhorando a identificação, apreensão e confisco de produtos e instrumentos de uma gama mais vasta de crimes subjacentes, em consonância com o seu perfil de risco; 7) Atualizando a sua avaliação do risco de financiamento do terrorismo para fundamentar a aplicação de uma estratégia nacional global de combate ao financiamento do terrorismo; e 8) Assegurando a aplicação efetiva de sanções financeiras específicas e demonstrando a existência de um mecanismo eficaz para identificar pessoas e entidades que preenchem os critérios de designação nacional.

- (8) Por conseguinte, a avaliação da Comissão conclui que a Nigéria e a África do Sul devem ser considerados países terceiros cujos regimes de CBC/FT apresentam deficiências estratégicas que constituem uma ameaça significativa para o sistema financeiro da União. Por conseguinte, a Nigéria e a África do Sul devem ser acrescentadas ao quadro do ponto I do anexo do Regulamento Delegado (UE) 2016/1675.
- (9) A Comissão analisou os progressos realizados pelo Camboja e por Marrocos para remediar as respetivas deficiências estratégicas. Estes países constam do Regulamento Delegado (UE) 2016/1675, mas foram suprimidos da lista de «Jurisdições sob controlo reforçado» do GAFI em fevereiro de 2023.
- (10) O GAFI congratulou-se com os progressos significativos realizados pelo Camboja e por Marrocos na melhoria dos seus regimes de CBC/FT e fez notar que estes países estabeleceram quadros jurídicos e regulamentares que cumprem os compromissos assumidos nos respetivos planos de ação para remediar as deficiências estratégicas identificadas pelo GAFI. O Camboja e Marrocos deixaram, portanto, de ser submetidos à monitorização do GAFI no âmbito do processo em curso com vista a assegurar a conformidade em matéria de CBC/FT a nível mundial e continuarão a trabalhar com os respetivos organismos de supervisão para reforçar os seus regimes de CBC/FT.
- (11) Uma vez que o Camboja e Marrocos reforçaram a eficácia dos seus regimes de CBC/FT e remediaram deficiências técnicas com vista a cumprir os compromissos assumidos nos seus planos de ação relativos às deficiências estratégicas identificadas pelo GAFI, a avaliação das informações disponíveis por parte da Comissão leva-a a concluir que o Camboja e Marrocos deixaram de apresentar deficiências estratégicas nos seus regimes de CBC/FT. É portanto adequado suprimir o Camboja e Marrocos do quadro do ponto I do anexo do Regulamento Delegado (UE) 2016/1675.
- (12) Por conseguinte, o Regulamento Delegado (UE) 2016/1675 deve ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O quadro que figura no ponto I do anexo do Regulamento Delegado (UE) 2016/1675 é substituído pelo quadro que figura no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 17 de maio de 2023.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

«N.º	País terceiro de risco elevado ⁽¹⁾
1	Afeganistão
2	Barbados
3	Burquina Fasso
4	Ilhas Caimão
5	República Democrática do Congo
6	Gibraltar
7	Haiti
8	Jamaica
9	Jordânia
10	Mali
11	Moçambique
12	Mianmar/Birmânia
13	Nigéria
14	Panamá
15	Filipinas
16	Senegal
17	África do Sul
18	Sudão do Sul
19	Síria
20	Tanzânia
21	Trindade e Tobago
22	Uganda
23	Emirados Árabes Unidos
24	Vanuatu
25	Iémen

⁽¹⁾ Sem prejuízo da posição legal do Reino de Espanha no que diz respeito à soberania e jurisdição em relação ao território de Gibraltar.»

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1220 DA COMISSÃO**de 16 de junho de 2023****relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Lesachtaler Brot» (IGP)]**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 50.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, o pedido de registo da denominação «Lesachtaler Brot», apresentado pela Áustria, foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽²⁾.
- (2) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição fundamentada a título do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a denominação «Lesachtaler Brot» deve ser registada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É registada a denominação «Lesachtaler Brot» (IGP).

A denominação objeto do primeiro parágrafo identifica um produto da classe 2.3., «Produtos de padaria, de pastelaria, de confeitaria ou da indústria de bolachas e biscoitos», do anexo XI do Regulamento de Execução (UE) n.º 668/2014 da Comissão ⁽³⁾.*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de junho de 2023.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 78 de 2.3.2023, p. 31.

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 668/2014 da Comissão, de 13 de junho de 2014, que estabelece regras de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios (JO L 179 de 19.6.2014, p. 36).

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1221 DA COMISSÃO**de 19 de junho de 2023****relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Pitã de Pecica» (IGP)]**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 50.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, o pedido de registo da denominação «Pitã de Pecica», apresentado pela Roménia, foi publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽²⁾.
- (2) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição fundamentada a título do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a denominação «Pitã de Pecica» deve ser registada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É registada a denominação «Pitã de Pecica» (IGP).

A denominação objeto do primeiro parágrafo identifica um produto da classe 2.3., «Produtos de padaria, de pastelaria, de confeitaria ou da indústria de bolachas e biscoitos», do anexo XI do Regulamento de Execução (UE) n.º 668/2014 da Comissão ⁽³⁾.*Artigo 2.º*O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de junho de 2023.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 80 de 3.3.2023, p. 79.

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 668/2014 da Comissão, de 13 de junho de 2014, que estabelece regras de aplicação do Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios (JO L 179 de 19.6.2014, p. 36).

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1222 DA COMISSÃO
de 19 de junho de 2023

que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Strachitunt» (DOP)]

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a Comissão examinou o pedido, apresentado pela Itália, de aprovação de uma alteração do caderno de especificações da denominação de origem protegida «Strachitunt», registada nos termos do Regulamento (UE) n.º 244/2014 da Comissão ⁽²⁾.
- (2) Atendendo a que a alteração em causa não é uma alteração menor, na aceção do artigo 53.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a Comissão publicou o pedido de alteração, em aplicação do artigo 50.º, n.º 2, alínea a), do referido regulamento, no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽³⁾.
- (3) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição a título do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a alteração do caderno de especificações deve ser aprovada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É aprovada a alteração do caderno de especificações publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* relativa à denominação «Strachitunt» (DOP).

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de junho de 2023.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 244/2014 da Comissão, de 7 de março de 2014, relativo à inscrição de uma denominação no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Strachitunt (DOP)] (JO L 74 de 14.3.2014, p. 31).

⁽³⁾ JO C 82 de 6.3.2023, p. 8.

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1223 DA COMISSÃO**de 19 de junho de 2023****que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações da indicação geográfica protegida
«Carota dell’Altopiano del Fucino» (IGP)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2021/2117 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, as regras aplicáveis antes de 7 de dezembro de 2021 continuam a ser aplicáveis aos pedidos de aprovação de alterações de um caderno de especificações recebidos pela Comissão a título do Regulamento (UE) n.º 1151/2012 antes de 8 de junho de 2022.
- (2) Em 15 de abril de 2022, a Comissão recebeu o pedido, apresentado pela Itália, de aprovação de uma alteração do caderno de especificações da indicação geográfica protegida «Carota dell’Altopiano del Fucino», registada pelo Regulamento (CE) n.º 148/2007 da Comissão ⁽³⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 162/2014 ⁽⁴⁾.
- (3) Em conformidade com o artigo 50.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, em conjugação com o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do mesmo regulamento, tal como aplicável antes de 7 de dezembro de 2021, a Comissão examinou o pedido apresentado pela Itália.
- (4) Atendendo a que a alteração em causa não é uma alteração menor, na aceção do artigo 53.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, tal como aplicável antes de 7 de dezembro de 2021, a Comissão publicou o pedido de alteração, em aplicação do artigo 50.º, n.º 2, alínea a), do referido regulamento, no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁵⁾.
- (5) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição fundamentada ao abrigo do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a alteração do caderno de especificações deve ser aprovada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É aprovada a alteração do caderno de especificações da denominação «Carota dell’Altopiano del Fucino» (IGP), publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (UE) 2021/2117 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de dezembro de 2021, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1308/2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas, (UE) n.º 1151/2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios, (UE) n.º 251/2014, relativo à definição, descrição, apresentação, rotulagem e proteção das indicações geográficas dos produtos vitivinícolas aromatizados e (UE) n.º 228/2013, que estabelece medidas específicas no domínio da agricultura a favor das regiões ultraperiféricas da União (JO L 435 de 6.12.2021, p. 262).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 148/2007 da Comissão, de 15 de fevereiro de 2007, relativo à inscrição de determinadas denominações no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas (JO L 46 de 16.2.2007, p. 14).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 162/2014 da Comissão, de 19 de fevereiro de 2014, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Carota dell’Altopiano del Fucino (IGP)] (JO L 52 de 21.2.2014, p. 11).

⁽⁵⁾ JO C 80 de 3.3.2023, p. 71.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de junho de 2023.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro da Comissão

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1224 DA COMISSÃO**de 19 de junho de 2023****que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [«Riviera Ligure» (DOP)]**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 52.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 53.º, n.º 1, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a Comissão examinou o pedido, apresentado pela Itália, de aprovação de uma alteração do caderno de especificações da denominação de origem protegida «Riviera Ligure», registada nos termos do Regulamento (CE) n.º 123/97 da Comissão ⁽²⁾, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) n.º 718/2011 da Comissão ⁽³⁾.
- (2) Atendendo a que a alteração em causa não é uma alteração menor, na aceção do artigo 53.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a Comissão publicou o pedido de alteração, em aplicação do artigo 50.º, n.º 2, alínea a), do referido regulamento, no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽⁴⁾.
- (3) Não tendo sido apresentada à Comissão qualquer declaração de oposição ao abrigo do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012, a alteração do caderno de especificações deve ser aprovada,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.ºÉ aprovada a alteração do caderno de especificações publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* relativa à denominação «Riviera Ligure» (DOP).**Artigo 2.º**O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

⁽¹⁾ JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 123/97 da Comissão, de 23 de janeiro de 1997, que completa o anexo do Regulamento (CE) n.º 1107/96 relativo ao registo das indicações geográficas e denominações de origem ao abrigo do processo previsto no artigo 17.º do Regulamento (CEE) n.º 2081/92 (JO L 22 de 24.1.1997, p. 19).

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 718/2011 da Comissão, de 20 de julho de 2011, que aprova uma alteração não menor do caderno de especificações de uma denominação inscrita no registo das denominações de origem protegidas e das indicações geográficas protegidas [Riviera Ligure (DOP)] (JO L 193 de 23.7.2011, p. 15).

⁽⁴⁾ JO C 78 de 2.3.2023, p. 14.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de junho de 2023.

Pela Comissão
Em nome da Presidente,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Membro da Comissão

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2023/... DA COMISSÃO**de 22 de junho de 2023****que estabelece medidas excepcionais de caráter temporário em derrogação de certas disposições do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho para fazer face às perturbações do mercado no setor vitivinícola em determinados Estados-Membros e que derroga o Regulamento Delegado (UE) 2016/1149 da Comissão**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 922/72, (CEE) n.º 234/79, (CE) n.º 1037/2001 e (CE) n.º 1234/2007 do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 219.º em conjugação com o artigo 228.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A atual situação económica caracteriza-se por custos de vida em geral elevados, que afetam o consumo e as vendas de vinho, e por um aumento dos custos dos fatores de produção para a produção agrícola e a transformação do vinho, que afeta os preços do vinho. Estas circunstâncias ameaçam perturbar significativamente o mercado vitivinícola da União, uma vez que afetam vários dos principais Estados-Membros produtores, aumentando as existências de vinho disponíveis para níveis que correm o risco de se tornarem insustentáveis tendo em conta a próxima época de colheita e de produção e causando dificuldades financeiras e problemas de tesouraria aos produtores de vinho.
- (2) A inflação mundial e a correspondente redução do poder de compra dos consumidores estão a agravar ainda mais a tendência geral decrescente observada no consumo de vinho nos últimos anos. Estima-se que a aparente diminuição do consumo na campanha de comercialização em curso seja de 7 % na Itália, 10 % na Espanha, 15 % na França, 22 % na Alemanha e 34 % em Portugal, em comparação com a situação do mercado pré-COVID-19. Esta tendência afeta, em especial, certos segmentos do mercado vitivinícola, nomeadamente os vinhos tintos e rosados.
- (3) Os dados disponíveis revelam uma diminuição das vendas de vinho na campanha de comercialização em curso, em consonância com a diminuição da procura interna observada, por exemplo, uma diminuição das vendas de 5,3 % na Espanha e na França, com algumas zonas fortemente afetadas, onde as vendas diminuíram de 25 % a 35 % em comparação com o mesmo período da campanha anterior. Entretanto, as exportações de vinho da União relativas ao período de janeiro a abril de 2023 são 8,5 % inferiores às do mesmo período de 2022.
- (4) O aumento generalizado dos principais custos dos fatores de produção para a produção agrícola, como os custos dos fertilizantes, da energia e das garrafas necessárias para a produção de vinho, que se deve também, em parte, à guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, conduziu a um aumento excepcional dos custos de produção que, em alguns Estados-Membros, chegou mesmo a atingir um aumento médio estimado de 30 % a 40 %. Estas circunstâncias estão a exercer uma maior pressão sobre os produtores de vinho da União e a reduzir a sua capacidade para realizar ações de comercialização e investimentos. Além disso, apesar do aumento dos custos ao longo de todo o ciclo de produção do vinho, os dados disponíveis sugerem uma queda abrupta dos preços de certos vinhos nas regiões mais afetadas pela crise, em comparação com a situação pré-COVID-19, por exemplo, uma diminuição dos preços na ordem dos 10 % a 26 % em algumas regiões da França.
- (5) Combinados, estes fatores apontam para uma redução geral da procura e das vendas de vinhos da União, num contexto em que a produção na União cresceu 4 % em comparação com a campanha de comercialização anterior, aumentando um nível de existências iniciais já por si elevado (+2 % em comparação com a média dos últimos cinco anos). Se não forem tomadas rapidamente medidas para reduzir a crescente oferta excedentária, a situação pode vir a perturbar gravemente o mercado, provocando um desequilíbrio importante e generalizado do mercado o mais tardar com a chegada da nova colheita, altura em que os produtores de vinho ficarão sem capacidade de armazenamento para a nova produção e serão obrigados a vender a preços ainda mais baixos.

(1) JO L 347 de 20.12.2013, p. 671.

- (6) Nesta fase, as atuais circunstâncias do mercado estão a gerar perturbações do mercado díspares no setor vitivinícola das diferentes regiões de produção, devido ao facto de o mercado vitivinícola da União ser altamente segmentado. Estas perturbações são significativas em certas regiões de vários Estados-Membros e afetam, em especial, os segmentos de mercado dos vinhos tintos e rosados. Exemplos que ilustram esta fragmentação do mercado são, por exemplo, existências 27 % mais elevadas do que a média de cinco anos na Estremadura, em Espanha, existências 24 % e 14 % mais elevadas do que no ano anterior nas regiões de Lisboa e Alentejo em Portugal, respetivamente, e existências 26 % mais elevadas de vinhos rosados no início da campanha de comercialização em curso do que no início da anterior em Languedoc-Rossilhão, na França.
- (7) Ao mesmo tempo, o mercado vitivinícola da União já foi sujeito a condições agravantes, em especial ao longo de 2019, 2020 e 2021, em consequência de anteriores restrições comerciais, de uma diminuição do consumo durante a pandemia de COVID-19 e de vários fenómenos meteorológicos extremos. As atuais circunstâncias difíceis constituem um novo golpe para um setor já frágil, conduzindo a perdas significativas de rendimentos para todos os intervenientes nesse setor. Os viticultores das regiões mais afetadas dos Estados-Membros enfrentam dificuldades financeiras e problemas de tesouraria. Por conseguinte, é igualmente necessária uma ação imediata a este respeito para responder eficazmente a uma situação de mercado tão heterogénea, permitindo que os Estados-Membros reorientem parte dos recursos financeiros afetados aos seus programas nacionais de apoio ao setor vitivinícola e ofereçam um apoio mais personalizado aos diferentes intervenientes do setor.
- (8) Retirar do mercado das regiões mais afetadas algumas das quantidades de vinho que não encontram escoamento adequado no mercado deverá contribuir para corrigir os desequilíbrios do mercado e evitar que as atuais perturbações se transformem numa perturbação mais grave ou prolongada de todo o setor vitivinícola da União. Sempre que se justifique, a destilação do vinho deve ser introduzida temporariamente como medida elegível ao abrigo dos programas de apoio ao setor vitivinícola, com vista a contribuir para melhorar o equilíbrio do mercado e a situação económica dos produtores de vinho nas regiões de produção mais afetadas. Para evitar distorções da concorrência, não deve ser permitida a utilização do álcool assim obtido na indústria alimentar e das bebidas, devendo essa utilização limitar-se a fins industriais, nomeadamente produtos de desinfeção e fármacos, assim como a fins energéticos. De modo a evitar abusos ou sobrecompensações na sequência da aplicação desta medida excepcional, é pertinente solicitar aos Estados-Membros que orientem a medida para as regiões com desequilíbrios de mercado, que a baseiem em critérios objetivos e que limitem aos preços de mercado recentes a compensação que irão atribuir.
- (9) A medida «colheita em verde», tal como prevista no artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, é utilizada como medida de gestão do mercado quando se prevê uma produção excessiva de uvas. Para ajudar os operadores a responder às atuais circunstâncias do mercado e reduzir o risco de a situação se repetir na próxima campanha de comercialização, é conveniente permitir uma certa flexibilidade na aplicação desta medida durante o exercício de 2023. Em especial, é necessário, a título excepcional, prever derrogações ao artigo 47.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, a fim de permitir a destruição ou remoção total de cachos de uvas imaturos numa parte de uma exploração, desde que tal seja efetuado em parcelas inteiras, e prever o aumento temporário da contribuição máxima da União para esta medida.
- (10) O aditamento da «destilação de crise» às medidas elegíveis, bem como a flexibilidade introduzida para a «colheita em verde», representam uma forma de apoio financeiro que, contudo, não exige financiamento adicional da União, uma vez que continuam a aplicar-se os limites orçamentais para os programas nacionais de apoio ao setor vitivinícola para o exercício de 2023 estabelecidos no anexo VII do Regulamento (UE) 2021/2115 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽⁷⁾. Os Estados-Membros podem, por conseguinte, decidir afetar montantes mais elevados às medidas em causa, mas apenas dentro dos limites do orçamento anual previsto no referido anexo. Consequentemente, o apoio financeiro das duas medidas de crise supramencionadas visa, em primeiro lugar, apoiar o setor numa situação concreta de instabilidade do mercado, sem ser necessário mobilizar fundos adicionais.

(7) Regulamento (UE) 2021/2115 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de dezembro de 2021, que estabelece regras para apoiar os planos estratégicos a elaborar pelos Estados-Membros no âmbito da política agrícola comum (planos estratégicos da PAC) e financiados pelo Fundo Europeu Agrícola de Garantia (FEAGA) e pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER), e que revoga os Regulamentos (UE) n.º 1305/2013 e (UE) n.º 1307/2013 (JO L 435 de 6.12.2021, p. 1).

- (11) A fim de aumentar a eficácia dos recursos financeiros da União que podem ser afetados a estas medidas de crise, os Estados-Membros deverão ser autorizados a complementar a assistência financeira da União com pagamentos nacionais que cubram até 50 % do apoio concedido para as duas medidas de crise previstas no presente regulamento.
- (12) A evolução negativa do mercado, o aumento dos custos e os consequentes problemas de tesouraria dos operadores do setor vitivinícola dificultam a execução das medidas dos programas nacionais de apoio ao setor vitivinícola, numa altura em que é sobretudo necessário melhorar a orientação do setor para o mercado. A fim de assegurar a eficácia da execução dos programas no contexto económico e de mercado prevaiente do setor vitivinícola, é pertinente aumentar temporariamente a contribuição máxima da União para as medidas «promoção», «reestruturação e reconversão de vinhas», «colheita em verde» e «investimentos».
- (13) Além disso, é igualmente importante proporcionar aos beneficiários a flexibilidade adequada para a execução das suas operações ao abrigo dos programas de apoio nacionais, para que possam reagir às atuais incertezas do mercado e adaptar as operações sempre que necessário. Essa flexibilidade representa novas medidas de apoio ao mercado para evitar que as atuais perturbações económicas se transformem numa perturbação mais grave ou prolongada do mercado vitivinícola da União e assegura que as outras medidas excecionais estabelecidas no presente regulamento, uma vez decididas por um Estado-Membro, possam ser aplicadas de forma eficiente também ao nível dos beneficiários. Por conseguinte, a título de medida excecional suplementar, é necessária uma derrogação do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149 da Comissão ⁽³⁾ e permitir que os Estados-Membros concedam alguma flexibilidade aos beneficiários, a fim de adaptar as operações previstas de acordo com um procedimento simplificado e de permitir a sua execução parcial em casos devidamente justificados.
- (14) Desde que as razões para aplicar taxas de financiamento da União mais elevadas a determinadas medidas e para permitir uma certa flexibilidade na gestão dos programas estejam relacionadas com a atual situação económica do setor vitivinícola e uma vez que as medidas são temporárias, é pertinente limitar o seu âmbito de aplicação às operações que começaram a ser executadas durante o exercício de 2023. Em contrapartida, estas medidas não devem aplicar-se, por exemplo, a operações executadas em exercícios anteriores e pagas apenas no exercício de 2023.
- (15) Por imperativos de urgência, tendo em conta a atual perturbação do mercado, bem como o curto prazo de que os Estados-Membros dispõem para aplicar as medidas incluídas no presente regulamento no exercício em curso, e para evitar uma maior deterioração do mercado, é necessário tomar medidas imediatas. Por um lado, nas regiões mais afetadas, a oferta excedentária tem de ser eliminada do mercado o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, antes do início da nova colheita, ou seja, até ao final de agosto ou início de setembro de 2023, caso contrário a situação do mercado continuará a deteriorar-se e o atual desequilíbrio será transferido para a nova campanha de comercialização, ameaçando causar uma crise prolongada em todo o mercado vitivinícola da União. Por outro lado, todas as medidas incluídas no presente regulamento têm de ser aplicadas antes do termo dos atuais programas nacionais de apoio ao setor vitivinícola, que só são aplicáveis até 15 de outubro de 2023, tal como previsto no artigo 5.º, n.º 7, do Regulamento (UE) 2021/2117 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. Nos termos dessa disposição, os artigos 39.º a 54.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 continuam a ser aplicáveis após 31 de dezembro de 2022 no que diz respeito às despesas incorridas e aos pagamentos efetuados para operações executadas antes de 16 de outubro de 2023. Por conseguinte, atrasar a ação poderia dificultar ou mesmo impossibilitar a aplicação das medidas pelos Estados-Membros afetados no exercício de 2023, que é o último ano de execução dos atuais programas nacionais de apoio ao setor vitivinícola.
- (16) Tendo em conta os imperativos de urgência supramencionados, o presente regulamento deve ser adotado pelo procedimento de urgência previsto no artigo 228.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013.

⁽³⁾ Regulamento Delegado (UE) 2016/1149 da Comissão, de 15 de abril de 2016, que complementa o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos programas de apoio nacionais no setor vitivinícola e que altera o Regulamento (CE) n.º 555/2008 da Comissão (JO L 190 de 15.7.2016, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) 2021/2117 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de dezembro de 2021, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1308/2013, que estabelece uma organização comum dos mercados dos produtos agrícolas, (UE) n.º 1151/2012, relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios, (UE) n.º 251/2014, relativo à definição, descrição, apresentação, rotulagem e proteção das indicações geográficas dos produtos vitivinícolas aromatizados e (UE) n.º 228/2013, que estabelece medidas específicas no domínio da agricultura a favor das regiões ultraperiféricas da União (JO L 435 de 6.12.2021, p. 262).

- (17) Dada a necessidade de adotar medidas imediatas, o presente regulamento deve entrar em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Derrogações temporárias do artigo 43.º e do artigo 44.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013

1. Em derrogação do artigo 43.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, a medida prevista no artigo 2.º do presente regulamento pode ser financiada ao abrigo de programas de apoio ao setor vitivinícola.
2. Em derrogação do artigo 44.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, os Estados-Membros podem financiar com pagamentos nacionais até 50 % do apoio concedido ao abrigo do artigo 2.º do presente regulamento e do artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013.

Artigo 2.º

Destilação temporária de vinho em casos de crise

1. Em conformidade com as condições estabelecidas no presente artigo, pode ser concedido apoio à destilação de vinho. Esse apoio deve ser proporcionado, devidamente justificado pelo Estado-Membro e orientado para os vinhos e as regiões de produção mais afetados, em conformidade com o segundo parágrafo. Pode ser aplicado a nível nacional ou regional para vinhos tintos ou rosados, separadamente ou para ambas as cores, que podem ser vinhos com denominação de origem protegida ou indicação geográfica protegida ou vinhos sem denominação de origem protegida nem indicação geográfica protegida.

Os Estados-Membros que decidam aplicar esta medida devem demonstrar, para cada tipo e cor de vinho elegível, quer a nível regional quer a nível nacional, consoante o caso, a ocorrência de uma ou mais das seguintes circunstâncias de mercado:

- a) Um aumento substancial das mais recentes existências de vinho disponíveis ao nível da produção, em comparação com a quantidade média de existências no mesmo período das cinco campanhas de comercialização anteriores ou em comparação com a quantidade média de existências no mesmo período nas cinco campanhas de comercialização anteriores, excluindo o valor mais elevado e o valor mais baixo;
 - b) Uma diminuição substancial do preço médio de mercado ao nível da produção na campanha de comercialização em curso, em comparação com o preço médio das três campanhas de comercialização anteriores ou em comparação com o preço médio das cinco campanhas de comercialização anteriores, excluindo o valor mais elevado e o valor mais baixo das médias anuais;
 - c) Uma diminuição substancial das vendas acumuladas no mercado ao nível da produção na campanha de comercialização em curso, em comparação com a média das três campanhas de comercialização anteriores no mesmo período ou em comparação com a média das cinco campanhas de comercialização anteriores, excluindo o valor mais elevado e o valor mais baixo das vendas acumuladas no mesmo período, e desde que essa diminuição não resulte de um decréscimo da produção.
2. A fim de evitar distorções da concorrência, o álcool resultante da destilação apoiada nos termos do n.º 1 deve ser utilizado exclusivamente para fins industriais, nomeadamente produtos de desinfeção ou fármacos, ou para fins energéticos.
 3. Os beneficiários do apoio a que se refere o n.º 1 são as empresas vitivinícolas que produzem ou comercializam os produtos referidos no anexo VII, parte II, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, as organizações de produtores de vinho, as associações de dois ou mais produtores, as organizações interprofissionais ou os destiladores de produtos vitivinícolas.
 4. Só beneficiam de apoio os custos do abastecimento de vinho aos destiladores e a destilação do mesmo. O vinho a destilar ao abrigo desta medida deve ser originário da União e estar em conformidade com os requisitos de comercialização na União e com os cadernos de especificações aplicáveis aos vinhos com denominação de origem protegida ou indicação geográfica protegida.

5. Os Estados-Membros podem estabelecer, nos seus programas de apoio nacionais, critérios de prioridade para os beneficiários. Esses critérios de prioridade devem basear-se na estratégia e nos objetivos específicos estabelecidos no programa de apoio e devem ser objetivos e não discriminatórios.

6. Os Estados-Membros devem definir o procedimento aplicável ao pedido de apoio a que se refere o n.º 1, que deve contemplar regras sobre:

- a) As pessoas singulares ou coletivas que podem apresentar pedidos;
- b) A apresentação e a seleção de pedidos, em que se indiquem, no mínimo, os prazos para a sua apresentação, para a apreciação da adequação de cada ação proposta e para a notificação dos resultados do procedimento de seleção aos operadores;
- c) A verificação do cumprimento das disposições relativas às ações elegíveis e aos custos a que se refere o n.º 4, assim como dos critérios de prioridade, se aplicáveis;
- d) A seleção dos pedidos, incluindo, no mínimo, a ponderação atribuída aos critérios de prioridade, se aplicáveis;
- e) O pagamento de adiantamentos e a constituição de garantias.

7. Os Estados-Membros devem fixar o montante do apoio a conceder aos beneficiários com base em critérios objetivos e não discriminatórios. O montante do apoio deve ser fixado a nível regional ou nacional, consoante o caso, para cada tipo e cor do vinho elegível a que se refere o n.º 1. O montante do apoio não pode exceder 80 % do preço médio mensal mais baixo registado ao nível da produção na campanha de comercialização de 2022/2023 para cada tipo e cor do vinho elegível a que se aplica a medida, numa determinada região ou no território do Estado-Membro. Se os preços de mercado registados não estiverem disponíveis, podem ser estimados por uma autoridade competente do Estado-Membro em causa com base nos melhores dados disponíveis.

8. Os artigos 1.º e 2.º, o artigo 43.º, os artigos 48.º a 54.º e o artigo 56.º, do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149 da Comissão ⁽⁵⁾, assim como os artigos 1.º, 2.º e 3.º, os artigos 19.º a 23.º, os artigos 25.º a 31.º, o artigo 32.º, n.º 1, segundo parágrafo, e os artigos 33.º a 40.º do Regulamento de Execução (UE) 2016/1150 da Comissão ⁽⁶⁾ aplicam-se *mutatis mutandis* ao apoio à destilação de vinho em casos de crise.

9. Até 31 de agosto de 2023, os Estados-Membros devem notificar à Comissão os tipos e a cor dos vinhos elegíveis e as regiões em que a medida é aplicável, bem como a sua justificação em conformidade com o n.º 1, os montantes da compensação a aplicar em conformidade com o n.º 7 e a respetiva justificação, e os volumes que se prevê destilar.

Artigo 3.º

Derrogação temporária do artigo 47.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 relativa à colheita em verde

Em derrogação do artigo 47.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, durante o exercício de 2023, entende-se por «colheita em verde» a destruição ou remoção total dos cachos de uvas antes da maturação, em toda a exploração ou apenas parte dela, desde que a colheita em verde seja efetuada em parcelas inteiras.

⁽⁵⁾ Regulamento Delegado (UE) 2016/1149 da Comissão, de 15 de abril de 2016, que complementa o Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos programas de apoio nacionais no setor vitivinícola e que altera o Regulamento (CE) n.º 555/2008 da Comissão (JO L 190 de 15.7.2016, p. 1).

⁽⁶⁾ Regulamento de Execução (UE) 2016/1150 da Comissão, de 15 de abril de 2016, que estabelece as normas de execução do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos programas de apoio nacionais ao setor vitivinícola (JO L 190 de 15.7.2016, p. 23).

*Artigo 4.º***Derrogações temporárias do artigo 45.º, n.º 3, do artigo 46.º, n.º 6, do artigo 47.º, n.º 3, e do artigo 50.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 relativas às taxas de financiamento**

1. Em derrogação do artigo 45.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, durante o exercício de 2023, a contribuição da União para as medidas de informação ou promoção não pode exceder 60 % das despesas elegíveis.
2. Em derrogação do artigo 46.º, n.º 6, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, durante o exercício de 2023, a contribuição da União para os custos reais de reestruturação e reconversão de vinhas não pode exceder 60 %. Nas regiões menos desenvolvidas, a contribuição da União para os custos de reestruturação e reconversão não pode exceder 80 %.
3. Em derrogação do artigo 47.º, n.º 3, segundo período, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, durante o exercício de 2023, o apoio concedido à colheita em verde não pode exceder 60 % da soma dos custos diretos da destruição ou remoção dos cachos de uvas e da perda de receitas decorrente dessa destruição ou remoção.
4. Em derrogação do artigo 50.º, n.º 4, do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, durante o exercício de 2023, são aplicáveis à contribuição da União as seguintes taxas de ajuda máximas para os custos de investimento elegíveis:
 - a) 60 % nas regiões menos desenvolvidas;
 - b) 50 % nas regiões que não sejam regiões menos desenvolvidas;
 - c) 80 % nas regiões ultraperiféricas referidas no artigo 349.º do Tratado;
 - d) 75 % nas ilhas menores do mar Egeu, definidas no artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 229/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁷⁾.

*Artigo 5.º***Derrogações temporárias do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149**

1. Em derrogação do artigo 22.º do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149, durante o exercício de 2023, a colheita em verde pode ser efetuada na mesma parcela em dois ou mais anos consecutivos.
2. Em derrogação do artigo 53.º, n.º 1, do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149, durante o exercício de 2023:
 - a) Os Estados-Membros podem permitir que as alterações efetuadas pelos beneficiários à operação inicialmente aprovada que ocorram até 15 de outubro de 2023 sejam executadas sem aprovação prévia das autoridades competentes, desde que não afetem a elegibilidade de qualquer parte da operação e os seus objetivos globais e desde que o montante total do apoio aprovado para a operação não seja excedido. Os beneficiários devem notificar essas alterações à autoridade competente nos prazos fixados pelos Estados-Membros;
 - b) Os Estados-Membros podem, em casos devidamente justificados, permitir que os beneficiários apresentem alterações que ocorram até 15 de outubro de 2023 e que modifiquem o objetivo da operação global já aprovada ao abrigo das medidas referidas nos artigos 45.º, 46.º, 50.º e 51.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013, desde que sejam concluídas as ações individuais em curso que façam parte de uma operação global. Essas alterações devem ser notificadas pelos beneficiários à autoridade competente no prazo fixado pelos Estados-Membros e carecem de aprovação prévia dessa mesma autoridade.

⁽⁷⁾ Regulamento (UE) n.º 229/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de março de 2013, que estabelece medidas específicas no domínio agrícola a favor das ilhas menores do mar Egeu e revoga o Regulamento (CE) n.º 1405/2006 do Conselho (JO L 78 de 20.3.2013, p. 41).

3. Em derrogação do artigo 54.º, n.º 1, do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149, se uma alteração de uma operação já aprovada tiver sido notificada à autoridade competente e por ela aprovada em conformidade com o n.º 2, alínea b), do presente artigo, deve ser pago o apoio relativo às ações individuais já executadas ao abrigo dessa operação, desde que essas ações tenham sido integralmente executadas e sujeitas a controlos administrativos e, se for caso disso, no local, em conformidade com o capítulo IV, secção 1, do Regulamento de Execução (UE) 2016/1150 da Comissão ⁽⁸⁾.

4. Em derrogação do artigo 54.º, n.º 4, terceiro, quarto, quinto e sexto parágrafos, do Regulamento Delegado (UE) 2016/1149, durante o exercício de 2023, no que respeita aos pedidos de pagamento apresentados até 15 de outubro de 2023, caso as operações apoiadas ao abrigo do artigo 46.º do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 não sejam executadas na superfície total para a qual foi pedido o apoio, os Estados-Membros devem calcular o montante do apoio a pagar com base na superfície determinada pelos controlos no local após a execução.

Artigo 6.º

Aplicação das medidas de mercado excecionais de caráter temporário

Os artigos 1.º, 2.º e 3.º são aplicáveis às operações selecionadas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento e executadas, o mais tardar, em 15 de outubro de 2023.

Os artigos 4.º e 5.º são aplicáveis às operações que começaram a ser executadas no exercício de 2023.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 22 de junho de 2023.

Pela Comissão

A Presidente

Ursula VON DER LEYEN

⁽⁸⁾ Regulamento de Execução (UE) 2016/1150 da Comissão, de 15 de abril de 2016, que estabelece as normas de execução do Regulamento (UE) n.º 1308/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere aos programas de apoio nacionais ao setor vitivinícola (JO L 190 de 15.7.2016, p. 23).

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/... DA COMISSÃO**de 22 de junho de 2023****que altera os anexos V, XIV e XV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 no que diz respeito às entradas relativas ao Canadá, ao Chile e ao Reino Unido nas listas de países terceiros autorizados para a entrada na União de remessas de aves de capoeira, produtos germinais de aves de capoeira e carne fresca de aves de capoeira e de aves de caça****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2016/429 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de março de 2016, relativo às doenças animais transmissíveis e que altera e revoga determinados atos no domínio da saúde animal («Lei da Saúde Animal») ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 230.º, n.º 1, e o artigo 232.º, n.º 1 e n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2016/429 estabelece que, a fim de entrarem na União, as remessas de animais, produtos germinais e produtos de origem animal têm de provir de um país terceiro ou território, ou respetiva zona ou compartimento, listado em conformidade com o artigo 230.º, n.º 1, do mesmo regulamento.
- (2) O Regulamento Delegado (UE) 2020/692 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos de saúde animal que as remessas de determinadas espécies e categorias de animais, produtos germinais e produtos de origem animal provenientes de países terceiros ou territórios ou respetivas zonas, ou respetivos compartimentos no caso de animais de aquicultura, têm de cumprir para poderem entrar na União.
- (3) O Regulamento de Execução (UE) 2021/404 da Comissão ⁽³⁾ estabelece as listas de países terceiros, ou territórios, ou respetivas zonas ou compartimentos, a partir dos quais é permitida a entrada na União das espécies e categorias de animais, produtos germinais e produtos de origem animal abrangidas pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/692.
- (4) Em especial, os anexos V e XIV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 estabelecem as listas de países terceiros, ou territórios, ou respetivas zonas autorizados para a entrada na União de, respetivamente, remessas de aves de capoeira, produtos germinais de aves de capoeira e carne fresca de aves de capoeira e de aves de caça.
- (5) O Chile notificou a Comissão da ocorrência de um foco de gripe aviária de alta patogenicidade (GAAP) em aves de capoeira na região de Metropolitana, confirmado em 4 de junho de 2023 por análise laboratorial (RT-PCR).
- (6) Na sequência da ocorrência deste foco recente de GAAP, as autoridades veterinárias do Chile estabeleceram uma zona submetida a restrições de, pelo menos, 10 km em redor do estabelecimento afetado e aplicaram uma política de abate sanitário para controlar a presença da GAAP e limitar a propagação dessa doença.
- (7) O Chile apresentou à Comissão informações sobre a situação epidemiológica no seu território e sobre as medidas que tomou para prevenir a propagação da GAAP.

⁽¹⁾ JO L 84 de 31.3.2016, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento Delegado (UE) 2020/692 da Comissão, de 30 de janeiro de 2020, que complementa o Regulamento (UE) 2016/429 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito às regras aplicáveis à entrada na União, e à circulação e ao manuseamento após a entrada, de remessas de determinados animais, produtos germinais e produtos de origem animal (JO L 174 de 3.6.2020, p. 379).

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) 2021/404 da Comissão, de 24 de março de 2021, que estabelece as listas de países terceiros, territórios ou respetivas zonas a partir dos quais é permitida a entrada na União de animais, produtos germinais e produtos de origem animal em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/429 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 114 de 31.3.2021, p. 1).

- (8) Essas informações foram avaliadas pela Comissão. A Comissão considera que, tendo em conta a situação zoossanitária na área sujeita a restrições estabelecidas pelas autoridades veterinárias do Chile, a entrada na União de remessas de aves de capoeira, produtos germinais de aves de capoeira, e carne fresca de aves de capoeira e de aves de caça provenientes dessa área deve ser suspensa a fim de proteger o estatuto zoossanitário da União.
- (9) O Canadá e o Reino Unido apresentaram informações atualizadas sobre as situações que deram origem à suspensão da entrada de alguns produtos na União.
- (10) Em especial, o Canadá apresentou informações atualizadas sobre a situação epidemiológica no seu território relativamente a dois focos de GAAP em estabelecimentos de aves de capoeira nas províncias de Ontário e Quebeque, confirmados em 5 de abril de 2023 e em 18 de abril de 2023, respetivamente.
- (11) O Reino Unido apresentou igualmente informações atualizadas sobre a situação epidemiológica no seu território relativamente a quatro focos de GAAP em estabelecimentos de aves de capoeira nos condados de Powys, País de Gales (3), e de South Yorkshire, Inglaterra (1), no Reino Unido, confirmados entre 13 de abril de 2023 e 29 de abril de 2023.
- (12) O Canadá e o Reino Unido apresentaram também informações sobre as medidas que tomaram para prevenir a propagação da GAAP. Em especial, na sequência desses focos de gripe aviária de alta patogenicidade, o Canadá e o Reino Unido aplicaram uma política de abate sanitário a fim de controlar e limitar a propagação dessa doença e também cumpriram o requisito de limpeza e desinfecção na sequência da aplicação da política de abate sanitário nos estabelecimentos de aves de capoeira infetados nos seus territórios.
- (13) A Comissão avaliou as informações apresentadas pelo Canadá e pelo Reino Unido. A Comissão considera que o Canadá e o Reino Unido forneceram garantias adequadas de que a situação zoossanitária que deu origem às suspensões deixou de representar uma ameaça para a saúde animal ou pública na União e que, conseqüentemente, a entrada na União de produtos à base de aves de capoeira provenientes das zonas dos países a partir das quais a entrada na União foi suspensa deve ser reautorizada.
- (14) Os anexos V e XIV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 devem, portanto, ser alterados de forma a ter em conta a atual situação epidemiológica no que respeita à GAAP no Canadá, no Chile e no Reino Unido.
- (15) Além disso, o Regulamento de Execução (UE) 2022/215 da Comissão (*) alterou o anexo V e o anexo XIV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404, aditando a zona CA-2.1 às entradas relativas ao Canadá nos anexos V e XIV. Uma vez que foi detetado um erro, a linha referente à zona CA-2 no anexo V, parte 2, deve ser corrigida em conformidade.
- (16) Ademais, as entradas do anexo XV, parte 1, secção A do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 foram frequentemente alteradas. Por razões de clareza, esta secção do anexo XV deve ser substituída na sua totalidade.
- (17) Atendendo à situação epidemiológica atual no Canadá, no Chile e no Reino Unido no que diz respeito à GAAP e ao risco elevado da sua introdução na União, as alterações a introduzir nos anexos V e XIV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 pelo presente regulamento devem produzir efeitos com caráter de urgência.
- (18) A retificação da entrada relativa ao Canadá na linha referente à zona CA-2 no anexo V, parte 2, do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 deve aplicar-se a partir da data de aplicação do Regulamento de Execução (UE) 2022/215.
- (19) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente dos Vegetais, Animais e Alimentos para Consumo Humano e Animal,

(*) Regulamento de Execução (UE) 2022/215 da Comissão, de 17 de fevereiro de 2022, que altera os anexos V e XIV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 no que diz respeito às entradas relativas ao Canadá e aos Estados Unidos da América nas listas de países terceiros autorizados para a entrada na União de remessas de aves de capoeira, produtos germinais de aves de capoeira e carne fresca de aves de capoeira e de aves de caça (JO L 37 de 18.2.2022, p. 28).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento de Execução (UE) 2021/404

Os anexos V, XIV e XV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 são alterados em conformidade com o anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Retificação do Regulamento de Execução (UE) 2021/404

No anexo V, parte 2, secção B, na entrada relativa ao Canadá, a linha referente à descrição da zona CA-2 passa a ter a seguinte redação:

«Canadá	CA-2	Território do Canadá correspondente a:».
---------	------	--

Artigo 3.º

Entrada em vigor e aplicabilidade

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. No entanto, o artigo 2.º é aplicável a partir de 19 de fevereiro de 2022.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 22 de junho de 2023.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Os anexos V e XIV do Regulamento de Execução (UE) 2021/404 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo V é alterado do seguinte modo:

a) Na parte 1, a secção B é alterada do seguinte modo:

i) na entrada relativa ao Canadá, a linha referente à zona CA-2.181 passa a ter a seguinte redação:

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

ii) na entrada relativa ao Canadá, a linha referente à zona CA-2.187 passa a ter a seguinte redação:

«CA Canadá	CA-2.187	87BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU- LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		18.4.2023	14.6.2023»
---------------	----------	---	-------	--	-----------	------------

iii) na entrada relativa ao Chile, após a linha referente à zona CL-2.10, é aditada a seguinte linha referente à zona CL-2.11:

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

iv) na entrada relativa ao Reino Unido, a linha referente à zona GB-2.298 passa a ter a seguinte redação:

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

v) na entrada relativa ao Reino Unido, as linhas referentes às zonas GB-2.300, GB-2.301 e GB-2.302 passam a ter a seguinte redação:

«GB Reino Unido	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) Na parte 2, na entrada relativa ao Chile, após a descrição referente à zona CL-2.10, é aditada a seguinte descrição referente à zona CL-2.11:

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

2) No anexo XIV, parte 1, a secção B é alterada do seguinte modo:

i) na entrada relativa ao Canadá, as linhas referentes à zona CA-2.181 passam a ter a seguinte redação:

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

ii) na entrada relativa ao Canadá, as linhas referentes à zona CA-2.187 passam a ter a seguinte redação:

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

iii) na entrada relativa ao Chile, após as linhas referentes à zona CL-2.10, são aditadas as seguintes linhas referentes à zona CL-2.11:

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

iv) na entrada relativa ao Reino Unido, as linhas referentes à zona GB-2.298 passam a ter a seguinte redação:

«GB Reino Unido	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		13.4.2023	7.6.2023
		GBM	P1		13.4.2023	7.6.2023»

v) na entrada relativa ao Reino Unido, as linhas referentes às zonas GB-2.300, GB-2.301 e GB-2.302 passam a ter a seguinte redação:

«GB Reino Unido	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) No anexo XV, parte 1, a secção A passa a ter a seguinte redação:

«**Secção A** Lista de países terceiros, territórios ou respetivas zonas autorizados para a entrada na União de remessas de produtos à base de carne transformados que tenham sido submetidos ao tratamento não específico de redução dos riscos A (*) ou aos tratamentos B, C ou D para produtos à base de carne [em conformidade com o anexo XXVI do Regulamento Delegado (UE) 2020/692] exigidos para cada espécie de origem da carne

Código ISO e nome do país terceiro ou território	Zona tal como indicada na parte 2	Espécies de origem da carne transformada, ver definições referidas no artigo 2.º											Condições específicas tal como indicadas na parte 3
		Bovinos	Ovinos e caprinos	Suínos	Ungulados de caça de criação (exceto suínos)	Suínos de caça de criação (exceto raças domésticas de suínos)	Ungulados de caça selvagens (exceto suínos)	Suínos de caça selvagens (exceto raças domésticas de suínos)	Aves de capoeira, à exceção de ratites	Ratites	Aves de caça selvagens	Certificados sanitários	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AR Argentina	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 Austrália	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	MPNT (**) MPST	
BA Bósnia-Herzegovina	BA-0	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	A	Não autorizadas	Não autorizadas	MPNT (**) MPST	
BH Barém	BH-0	B	B	B	B	B	C	C	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
BR Brasil	BR-0	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	D	D	D	MPST	
	BR-1	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	D	A	A	MPNT (**) MPST	

	BR-2	C	C	C	C	C	C	C	Não autorizadas	D	D	D	MPST	
	BR-3	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	A	D	D	MPNT (**) MPST	
	BR-4	B	Não autorizadas	Não autorizadas	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	D	D	D	MPST	
BW Botsuana	BW-0	B	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	D	Não autorizadas	MPST	
BY Bielorrússia	BY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
CA Canadá	CA-0	A	A	A	A	A	A	A	A	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	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 Suíça	CH-0	Em função do acordo referido no ponto 7 do anexo I												
CL Chile	CL-0	A	A	A	A	A	B	B	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	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 China	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 Colômbia	CO-0	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	A	Não autorizadas	MPNT (**) MPST	
ET Etiópia	ET-0	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
GB Reino Unido	GB-0	A	A	A	A	A	A	A	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	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 Guernsey	GG-0	Não autorizadas											
GL Gronelândia	GL-0	Não autorizadas	A	MPNT (**) MPST									
HK Hong Kong	HK-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Não autorizadas	MPST	
IL Israel	IL-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	MPST	
IM Ilha de Man	IM-0	Não autorizadas	A	Não autorizadas	MPNT (**) MPST								
IN Índia	IN-0	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
JE Jersey	JE-0	Não autorizadas											

JP Japão	JP-0	A	Não autorizadas	B	A	B	Não autorizadas	Não autorizadas	D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPNT (**) MPST	
KE Quênia	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
KR Coreia do Sul	KR-0	Não autorizadas	D	D	D	MPST							
MA Marrocos	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
MD Moldávia	MD-0	Não autorizadas	D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST							
ME Montenegro	ME-0	A	A	D	A	D	D	D	D	D	Não autorizadas	MPNT (**) MPST	
MG Madagáscar	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	MPST	
MK República da Macedónia do Norte	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Não autorizadas	Não autorizadas	MPNT (**) MPST	
MU Maurícia	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
MX México	MX-0	A	D	D	A	D	D	D	D	D	D	MPNT (**) MPST	
MY Malásia	MY-0	Não autorizadas											

MY-1	Não autorizadas	D	D	D	MPST							
NA Namíbia	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	A	D	MPNT (**) MPST
NC Nova Caledónia	NC-0	A	Não autorizadas	Não autorizadas	A	Não autorizadas	A	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPNT (**) MPST
NZ Nova Zelândia	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST
PM São Pedro e Miquelão	PM-0	Não autorizadas	D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST						
PY Paraguai	PY-0	C	C	C	C	C	C	C	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST
RS Sérvia	RS-0	A	A	B ou C	A	D	D	D	D	D	Não autorizadas	MPNT (**) MPST
RU Rússia	RU-0	Não autorizadas	C	C	D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST				
	RU-2	C ou D1	C	C	D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST				
SG Singapura	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Não autorizadas	MPST

SZ Essuatíni	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	
TH Tailândia	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	D	MPNT (**) MPST	
TN Tunísia	TN-0	C	C	B	C	B	B	B	A	A	D	MPNT (**) MPST	
TR Turquia	TR-0	Não autorizadas	D	D	D	MPST							
UA Ucrânia	UA-0	Não autorizadas											
	UA-1	Não autorizadas	A	A	A	MPNT (**) MPST							
	UA-2	Não autorizadas	D	D	D	MPST							
US Estados Unidos	US-0	A	A	A	A	A	A	A	Não autorizadas	Não autorizadas	Não autorizadas	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 Uruguai	UY-0	C	C	B	C	B	Não autorizadas	Não autorizadas	D	A	D	MPNT (**) MPST	
XK Kosovo	XK-0	Não autorizadas	C ou D	Não autorizadas	Não autorizadas	MPST	1						

ZA África do Sul	ZA-0	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	MPST	
ZW Zimbabué	ZW-0	C	C	B	C	B	B	B	D	D	D	MPST	

(*) "A" significa que não é exigido nenhum dos tratamentos de redução dos riscos B, C ou D [em conformidade com o anexo XXVI do Regulamento Delegado (UE) 2020/692].

(**) Apenas para as mercadorias às quais foi atribuído o tratamento "A".>

DECISÕES

DECISÃO (UE) 2023/1227 DO CONSELHO

de 20 de junho de 2023

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Comissão criada pela Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste, sobre as alterações da Decisão OSPAR 2021/01 relativa à criação da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov e à Recomendação OSPAR 2021/01 relativa à gestão da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste ⁽¹⁾ (a seguir designada por «Convenção»), da qual a União é parte contratante, entrou em vigor em 25 de março de 1998.
- (2) Nos termos do artigo 10.º, n.º 3, da Convenção, a Comissão criada pelo artigo 10.º, n.º 1, da Convenção (a seguir designada por «Comissão OSPAR») pode adotar decisões e recomendações em conformidade com o artigo 13.º da Convenção.
- (3) Durante a vertente ministerial da sua 24.ª reunião anual, realizada em 1 de outubro de 2021, a Comissão OSPAR adotou a Decisão OSPAR 2021/01 relativa à criação da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov («Decisão OSPAR 2021/01») e a Recomendação OSPAR 2021/01 relativa à gestão da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov («Recomendação OSPAR 2021/01»). Paralelamente, decidiu-se também que o âmbito da conservação da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov («NACES MPA») teria de ser revisto, tendo em vista o seu alargamento.
- (4) Uma revisão do âmbito da conservação da NACES MPA foi efetuada e resultou na proposta de dois atos da Comissão OSPAR: uma decisão que altera a Decisão OSPAR 2021/01 e uma recomendação que altera a Recomendação OSPAR 2021/01. A Comissão OSPAR deverá adotar a decisão prevista e a recomendação prevista durante a sua 26.ª reunião ordinária de 26 de junho de 2023.
- (5) A decisão prevista da Comissão OSPAR alarga o âmbito de conservação da atual NACES MPA e indica as coordenadas geográficas (latitude e longitude) dos seus limites.
- (6) A recomendação prevista da Comissão OSPAR visa orientar as partes contratantes nas suas ações e na adoção de medidas para alcançar os objetivos de conservação revistos em conformidade com o âmbito alargado de conservação da decisão prevista.
- (7) Como existe uma relação estreita entre os dois atos previstos da Comissão OSPAR, é conveniente abrangê-los pela mesma posição da União.

⁽¹⁾ JO L 104 de 3.4.1998, p. 2.

- (8) Os atos previstos dizem respeito à proteção do ambiente, que é uma competência partilhada entre a União e os seus Estados-Membros, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea e), do Tratado. Os atos previstos não se inserem num domínio em grande parte abrangido pelas regras da União relativas a essa proteção. A União não tenciona fazer uso da possibilidade de exercer a sua competência externa nos domínios abrangidos por esses atos em que a sua competência ainda não foi exercida internamente.
- (9) Justifica-se definir a posição a tomar em nome da União no âmbito da Comissão OSPAR relativamente às alterações propostas à Decisão OSPAR 2021/01 e à Recomendação OSPAR 2021/01, dado que a decisão desta última será vinculativa para a União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, na 26.ª reunião da Comissão OSPAR é a de apoiar a adoção de uma decisão que altera a Decisão OSPAR 2021/01 relativa à criação da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov, no que diz respeito ao alargamento do seu âmbito de conservação, e de apoiar a adoção de uma recomendação que altera a Recomendação OSPAR 2021/01 relativa à gestão da área marinha protegida da Corrente do Atlântico Norte e da Bacia Marítima do Evlanov, no que diz respeito ao alargamento dos seus objetivos de conservação.

Artigo 2.º

Em função da evolução dos trabalhos da 26.ª reunião da Comissão OSPAR, os representantes da União podem, em consulta com os Estados-Membros e no quadro de reuniões de coordenação realizadas no local, acordar em ajustar a posição a que se refere o artigo 1.º, sem necessidade de nova decisão do Conselho.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito no Luxemburgo, em 20 de junho de 2023.

Pelo Conselho
A Presidente
R. POURMOKHTARI

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1228 DA COMISSÃO**de 7 de junho de 2023****relativa à aplicabilidade do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho à adjudicação de contratos para atividades relacionadas com serviços expresso de entrega de encomendas na Lituânia***[notificada com o número C(2023)3641]***(Apenas faz fé o texto em língua lituana)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 35.º, n.º 3,

Após consulta do Comité Consultivo dos Contratos Públicos,

Considerando o seguinte:

1. FACTOS

- (1) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Consultivo dos Contratos Públicos.
- (2) Em 6 de janeiro de 2023, a Lietuvos paštas, AB («requerente») apresentou à Comissão um pedido ao abrigo do artigo 35.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE («pedido»). O pedido cumpre os requisitos formais estabelecidos no artigo 1.º, n.º 1, e no anexo I da Decisão de Execução (UE) 2016/1804 ⁽²⁾ da Comissão.
- (3) A requerente presta serviços postais na Lituânia e é uma entidade adjudicante na aceção do artigo 4.º, n.º 2, da Diretiva 2014/25/UE. A requerente é a única entidade adjudicante na Lituânia que presta serviços postais na aceção do artigo 13.º, n.º 2, alínea b), da Diretiva 2014/25/UE. O pedido diz respeito a determinados serviços postais, como referido no artigo 13.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2014/25/UE, que são prestados pela requerente no território da Lituânia, nomeadamente, serviços expresso de entrega de encomendas ⁽³⁾. Os serviços de entrega regular de encomendas não são objeto do pedido. A requerente presta serviços expresso de entrega de encomendas com a marca comercial «LP Express», serviços que incluem a entrega de encomendas de um ponto de recolha (por exemplo, a residência ou o local de trabalho do cliente ou um cacifo de recolha de encomendas) a um ponto de entrega especificado pelo cliente (residência, escritório, estação de correios ou cacifo de recolha de encomendas) ⁽⁴⁾.
- (4) O pedido não foi acompanhado por uma posição fundamentada e justificada adotada por uma autoridade nacional independente que seja competente em relação à atividade em causa, com uma análise rigorosa das condições de aplicabilidade do artigo 34.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE à referida atividade, em conformidade com os n.ºs 2 e 3 do mesmo artigo. Em conformidade com o anexo IV, ponto 1, alínea a), da Diretiva 2014/25/UE, tendo em conta que o livre acesso ao mercado pode ser presumido nos termos do artigo 34.º, n.º 3, primeiro parágrafo, da mesma diretiva, a Comissão deve adotar uma decisão de execução sobre o pedido no prazo de 105 dias úteis.

⁽¹⁾ JO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

⁽²⁾ Decisão de Execução (UE) 2016/1804 da Comissão, de 10 de outubro de 2016, sobre as normas de execução do disposto nos artigos 34.º e 35.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 275 de 12.10.2016, p. 39).

⁽³⁾ Pedido, ponto 6.

⁽⁴⁾ Pedido, ponto 6.

- (5) Na sequência de um pedido da Comissão, de 13 de fevereiro de 2023, a requerente apresentou um pedido de informações adicionais em 20 de fevereiro de 2023. Em 23 de fevereiro de 2023, a Comissão enviou um pedido de informações adicional à requerente. No mesmo dia, a Comissão enviou um pedido de informações às autoridades lituanas. A requerente apresentou informações adicionais em 9 de março de 2023, e as autoridades lituanas responderam ao pedido de informações em 14 de março de 2023.

2. QUADRO JURÍDICO

- (6) A Diretiva 2014/25/UE aplica-se à adjudicação de contratos para a realização de atividades relacionadas com os serviços postais a que se refere o seu artigo 13.º, n.º 2, alínea b).
- (7) Nos termos do artigo 34.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE, os contratos destinados a permitir a realização de uma atividade à qual a diretiva é aplicável não estão abrangidos pela mesma se, no Estado-Membro em que é exercida, a atividade estiver diretamente exposta à concorrência em mercados de acesso não limitado.
- (8) A exposição direta à concorrência deve ser avaliada com base em critérios objetivos, tomando em consideração as características específicas do setor em causa. No entanto, tal avaliação é limitada pelos prazos reduzidos aplicáveis e pela necessidade de a Comissão se basear nas informações de que dispõe. Essas informações provêm de fontes já disponíveis ou de informações obtidas no contexto do pedido, nos termos do artigo 35.º da Diretiva 2014/25/UE, e não podem ser complementadas por métodos mais morosos, incluindo, nomeadamente, inquéritos públicos dirigidos aos operadores económicos em causa.
- (9) A exposição direta à concorrência num determinado mercado deve ser avaliada com base em vários critérios, nenhum dos quais é, por si só, decisivo.
- (10) Para avaliar a exposição das atividades pertinentes à concorrência direta nos mercados abrangidos pela presente decisão, há que ter em conta a quota de mercado dos principais operadores e o número de operadores nos mercados.

3. AVALIAÇÃO

- (11) O objetivo da presente decisão é determinar se as atividades abrangidas pelo pedido, em mercados cujo acesso é livre na aceção do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE, estão expostas a um nível de concorrência que garanta, mesmo na ausência da disciplina de contratação resultante das regras pormenorizadas aplicáveis aos contratos públicos definidas pela Diretiva 2014/25/UE, que os contratos para o exercício da atividade em causa serão executados de forma transparente e não discriminatória, com base em critérios suscetíveis de permitir aos compradores identificarem a solução globalmente mais vantajosa em termos económicos.
- (12) A presente decisão baseia-se na situação jurídica e factual existente em janeiro de 2023 e nas informações apresentadas pela requerente e pelas autoridades da Lituânia, bem como nas informações publicamente disponíveis. A decisão pode ser revista se, em consequência de alterações significativas na situação *de jure* ou de facto, as condições de aplicabilidade do artigo 34.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE deixarem de estar preenchidas.

3.1. Acesso sem restrições ao mercado

- (13) Considera-se que o acesso a um mercado não é limitado se o Estado-Membro em causa tiver transposto e aplicado os atos jurídicos pertinentes da União relativos à abertura total ou parcial de um dado setor. Esses atos jurídicos estão enumerados no anexo III da Diretiva 2014/25/UE, que inclui, no que diz respeito aos serviços postais, a Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Diretiva 97/67/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de dezembro de 1997, relativa às regras comuns para o desenvolvimento do mercado interno dos serviços postais comunitários e a melhoria da qualidade de serviço (JO L 15 de 21.1.1998, p. 14).

- (14) Como a Lituânia confirmou ⁽⁶⁾, e com base nas informações de que a Comissão dispõe, a Lituânia transpôs ⁽⁷⁾ e aplica a Diretiva 97/67/CE. Por conseguinte, considera-se que o acesso ao mercado relevante não é limitado nos termos do artigo 34.º, n.º 3, da Diretiva 2014/25/UE.

3.2. Apreciação da concorrência

3.2.1. Definição do mercado de produto relevante

- (15) Segundo a requerente, os mercados do produto em causa podem ser segmentados da seguinte forma: a) serviços expresso nacionais de entrega (correio rápido); e b) serviços expresso internacionais de entrega (correio rápido; tráfego internacional de entrada e de saída) ⁽⁸⁾.
- (16) A Comissão defendeu em decisões anteriores ⁽⁹⁾ que o mercado dos serviços de distribuição de correio pode ser segmentado em serviços de entrega expresso e regular (também designados por «correio diferido»). Esta segmentação tem em conta o facto de os serviços expresso serem mais rápidos e fiáveis do que o serviço regular, exigirem diferentes infraestruturas, apresentarem um valor acrescentado, como a possibilidade de rastreio das encomendas, e serem também normalmente mais dispendiosos.
- (17) Em decisões anteriores ⁽¹⁰⁾, a Comissão distinguiu igualmente entre serviços nacionais e internacionais de entrega de encomendas. A Comissão considerou que os serviços nacionais de entrega de encomendas são prestados por empresas que operam nas redes de distribuição nacionais, ao passo que a entrega de encomendas a nível internacional consiste na recolha de encomendas para serem transportadas e entregues no estrangeiro.
- (18) No entender da requerente, os mercados do produto relevantes para os serviços expresso de entrega de encomendas correspondem aos dois tipos de serviços postais relativos a encomendas visados pelo pedido e mencionados no considerando 15, alíneas a) e b). Esta abordagem está em consonância com a prática anterior da Comissão.
- (19) Podem prever-se definições de mercado mais restritas em certos casos [por exemplo, serviços expresso nacionais de entrega de encomendas consumidor a consumidor/empresa (C2X) e serviços nacionais de entrega de encomendas expresso empresa a consumidor/empresa (B2X)]. No entanto, a definição exata do mercado relevante pode ser deixada em aberto para efeitos da presente decisão. O resultado da análise mantém-se inalterado, quer se baseie numa definição restrita ou mais ampla ⁽¹¹⁾.

⁽⁶⁾ Resposta das autoridades lituanas ao pedido de informação em 14 de março de 2023.

⁽⁷⁾ Lei postal da República da Lituânia, 15 de abril de 1999, n.º VIII-1141. Nova versão da lei desde 1 de janeiro de 2013: N.º XI-2379 de 8 de novembro de 2012, Boletim Oficial 2012, n.º 135-6867 (22 de novembro de 2012).

⁽⁸⁾ Pedido, ponto 33 e ponto 39.

⁽⁹⁾ Decisão de Execução (UE) 2020/737 da Comissão, de 27 de maio de 2020, relativa à aplicabilidade do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho aos contratos adjudicados para atividades relacionadas com a prestação de certos serviços postais na Dinamarca (JO L 172 de 3.6.2020, p. 23), Decisão de Execução (UE) 2019/1204 da Comissão, de 12 de julho de 2019, relativa à aplicabilidade da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho aos contratos adjudicados para certas atividades relacionadas com a prestação de determinados serviços postais e outros serviços que não os serviços postais na Croácia (JO L 189 de 15.7.2019, p. 75). Decisão de Execução 2013/154/UE da Comissão, de 22 de março de 2013, que isenta certos serviços do setor postal da Hungria da aplicação da Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 86 de 26.3.2013, p. 22). Ver também Decisão 90/456/CEE da Comissão, de 1 de agosto de 1990, relativa à prestação de serviços de correio rápido internacional em Espanha (JO L 233 de 28.8.1990, p. 19) e COMP/M.5152, de 21 de abril de 2009 — Posten AB/Post Danmark A/S; Decisão da Comissão, de 30 de janeiro de 2013 no processo COMP/M.6570 — SUPS/TNT Express.

⁽¹⁰⁾ Decisão de Execução (UE) 2020/737 da Comissão, de 27 de maio de 2020, relativa à aplicabilidade do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho aos contratos adjudicados para atividades relacionadas com a prestação de certos serviços postais na Dinamarca (JO L 172 de 3.6.2020, p. 23), Decisão de Execução (UE) 2019/1204 da Comissão, de 12 de julho de 2019, relativa à aplicabilidade da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho aos contratos adjudicados para certas atividades relacionadas com a prestação de determinados serviços postais e outros serviços que não os serviços postais na Croácia (JO L 189 de 15.7.2019, p. 75). Ver também processo COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, de 21 de abril de 2009, n.º 54.

⁽¹¹⁾ Ver, a este respeito, o anexo 16 do pedido, em que a requerente fornece estimativas da sua quota de mercado e da dos seus principais concorrentes, relativamente a definições de mercado mais restritas.

3.2.2. Definição do mercado geográfico relevante

- (20) Segundo a requerente, o mercado geográfico relevante tanto para os serviços expresso nacionais de entrega como para os serviços expresso internacionais de entrega deve ser definido como um mercado nacional, compreendendo o território da República da Lituânia ⁽¹²⁾.
- (21) Em termos de mercado geográfico, na sua prática anterior ⁽¹³⁾, a Comissão considerou que os mercados de serviços expresso de entrega de encomendas, independentemente de serem serviços nacionais ou internacionais, são de âmbito nacional. A posição da requerente é coerente com a prática da Comissão.
- (22) A requerente presta serviços tanto nacionais como internacionais de distribuição de encomendas na Lituânia.
- (23) Na ausência de qualquer indicação de um âmbito diferente do mercado geográfico, para efeitos da avaliação ao abrigo da presente decisão e sem prejuízo das normas aplicáveis em matéria de concorrência, pode considerar-se que o âmbito geográfico dos serviços expresso nacionais e internacionais de entrega de encomendas corresponde ao território da Lituânia.

3.2.3. Análise do mercado

3.2.3.1. Serviços expresso nacionais de entrega de encomendas;

- (24) Há na Lituânia cerca de 60 serviços expresso de entrega de encomendas ⁽¹⁴⁾. Com base nas informações apresentadas pela requerente, há quatro prestadores de serviços postais que detêm mais de 10 % do mercado de serviços expresso nacionais de entrega de encomendas ⁽¹⁵⁾. De acordo com as informações disponíveis, a quota de mercado da requerente neste segmento do mercado foi de [20-25] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume ⁽¹⁶⁾.
- (25) As quotas de mercado dos concorrentes da requerente são maiores ou comparáveis às da requerente. As quotas de mercado dos maiores concorrentes para o período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume, ⁽¹⁷⁾ são as seguintes: DPD Lietuva [30-35] %, Venipak Lietuva [15-20] % e Omniva LT [10-15] %;
- (26) Mesmo que os mercados do produto alternativos sejam definidos (ou seja, os serviços expresso nacionais de entrega de encomendas C2X e os serviços expresso nacionais de entrega de encomendas B2X), a situação concorrencial mantém-se inalterada. Por conseguinte, no que diz respeito aos serviços expresso nacionais de entrega de encomendas C2X, o primeiro operador de mercado neste segmento, a Omniva LT, detinha uma quota de [35-40] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume. A Omniva LT é líder neste segmento do mercado. A quota da requerente foi de [30-35] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume. A DPD Lietuva tinha uma quota de [15-20] % e a Venipak Lietuva tinha uma quota de [5-10] %. No que diz respeito aos serviços expresso nacionais de entrega de encomendas B2X, há quatro prestadores de serviços postais que detêm mais de 10 % neste segmento. De acordo com as informações disponíveis, a quota de mercado da requerente neste segmento do mercado foi de [15-20] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume. As quotas de mercado dos concorrentes da requerente são maiores ou comparáveis às da requerente. As quotas de mercado dos maiores concorrentes para o período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume, são as seguintes: DPD Lietuva [35-40] %, Venipak Lietuva [25-30] % e Omniva LT [10-15] % ⁽¹⁸⁾.

⁽¹²⁾ Pedido, ponto 56.

⁽¹³⁾ Decisão de Execução (UE) 2019/1204 da Comissão, de 12 de julho de 2019, relativa à aplicabilidade da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho aos contratos adjudicados para certas atividades relacionadas com a prestação de determinados serviços postais e outros serviços que não os serviços postais na Croácia (JO L 189 de 15.7.2019, p. 75). Ver também processo COMP/M.5152 — Posten AB/Post Danmark A/S, de 21 de abril de 2009, n.ºs 66 e 74.

⁽¹⁴⁾ Informações baseadas nos conhecimentos da requerente sobre o mercado, tendo igualmente em conta a avaliação do número de prestadores de serviços postais indicado no relatório da Autoridade Reguladora das Comunicações da República da Lituânia (RRT). Na sua resposta de 14 de março de 2023, as autoridades lituanas confirmaram que há um grande número de operadores de serviços expresso nacionais de entrega de encomendas ativos na Lituânia.

⁽¹⁵⁾ Ver, a este respeito, o anexo 16 do pedido, em que a requerente fornece estimativas da sua quota de mercado e da dos seus principais concorrentes, relativamente a definições de mercado mais restritas.

⁽¹⁶⁾ Ibid.

⁽¹⁷⁾ Ibid.

⁽¹⁸⁾ Ibid.

- (27) Com base nas informações apresentadas pela requerente ⁽¹⁹⁾, não existem obstáculos regulamentares à entrada no mercado para a prestação de serviços expresso nacionais de entrega de encomendas. O exercício de atividades postais não requer autorização formal das instituições estatais. De acordo com as informações apresentadas pela requerente ⁽²⁰⁾, e tal como confirmado pelas informações apresentadas pelas autoridades lituanas ⁽²¹⁾, a única obrigação do prestador é notificar a Autoridade Reguladora das Comunicações da República da Lituânia (RRT) do início da prestação de serviços e cumprir os requisitos estabelecidos para o prestador de serviços postais ⁽²²⁾.
- (28) Além disso, a Comissão observa, com base nas informações fornecidas pela requerente, que alguns concorrentes alargaram os seus serviços através da introdução de uma infraestrutura de cacifos de recolha de encomendas. Além disso, todos os principais concorrentes planeiam novos investimentos e a expansão da infraestrutura de cacifos de recolha de encomendas ⁽²³⁾. De acordo com as informações publicadas pela RRT, os cacifos de recolha de encomendas estão a ganhar popularidade em geral e são atualmente um dos dois pontos de entrega mais populares. A entrega por estafetas e os cacifos de recolha de encomendas representam, respetivamente, 50-60 % e 35-46 %, ao passo que a entrega nas estações de correio representa apenas cerca de 2 % do total da entrega de encomendas na Lituânia ⁽²⁴⁾. A este respeito, embora a requerente explore uma rede de estações de correios, e outros prestadores de serviços de correio rápido não tenham uma rede dessas, não se pode considerar que este fator confira uma vantagem concorrencial significativa à requerente sobre os seus concorrentes neste segmento do mercado.
- (29) Para efeitos da presente decisão, e sem prejuízo das normas aplicáveis em matéria de concorrência, os fatores mencionados nos considerandos 24, 25, 26, 27 e 28 devem ser considerados indicativos da exposição à concorrência desta atividade na Lituânia. Por conseguinte, uma vez que se encontram reunidas as condições previstas no artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE, há que estabelecer que essa diretiva não se aplica aos contratos destinados a permitir o exercício da atividade na Lituânia.

3.2.3.2. Serviços expresso internacionais de entrega de encomendas;

- (30) Há importantes prestadores de serviços ativos nos serviços expresso internacionais de entrega de encomendas, incluindo operadores de mercado internacionais, como a DHL e a FedEx. De acordo com as informações disponíveis, a quota da requerente neste segmento do mercado foi de [0-5] % para o período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume ⁽²⁵⁾.
- (31) A quota da requerente neste segmento do mercado é muito baixa em comparação com os seus concorrentes. De acordo com as informações disponíveis, o primeiro operador neste segmento do mercado, DPD Lietuva, tinha uma quota de mercado de [40-45] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume. A quota da DHL foi de [10-15] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume. Dois outros concorrentes, Omniva LT e Venipak Lietuva, tinham quotas de mercado comparáveis à da DHL [10-15] % no período compreendido entre 2019 e 2021, tanto em termos de valor como de volume ⁽²⁶⁾. Tendo em conta a quota de mercado muito baixa da requerente neste segmento, não é necessário avaliar separadamente a quota de mercado dos serviços expresso internacionais de entrega de encomendas C2X e B2X. As quotas de mercado indicam que os concorrentes podem exercer uma pressão concorrencial significativa sobre a requerente neste segmento.

⁽¹⁹⁾ Pedido, ponto 111.

⁽²⁰⁾ Pedido, ponto 64.

⁽²¹⁾ Resposta das autoridades lituanas ao pedido de informação em 14 de março de 2023.

⁽²²⁾ Os requisitos previstos no artigo 10.º da Lei postal dizem respeito aos direitos e obrigações dos prestadores de serviços postais, por exemplo, especificando a forma como os objetos postais devem ser entregues e devolvidos, a obrigação de publicar as condições dos serviços postais, os locais de atividade do prestador e outras informações pertinentes, a obrigação de responder aos clientes no prazo de 14 dias e a apresentação de relatórios à RRT. As regras relativas à prestação de serviços postais adotadas pela RRT especificam os requisitos aplicáveis aos serviços postais (Portaria n.º 1V-332 do Diretor da Autoridade Reguladora das Comunicações da República da Lituânia, de 28 de fevereiro de 2013).

⁽²³⁾ Pedido, ponto 106.

⁽²⁴⁾ Relatório da RRT (trimestre de 2021 IV), anexo n.º 9 do pedido.

⁽²⁵⁾ Ver, a este respeito, o anexo 16 do pedido, em que a requerente fornece estimativas da sua quota de mercado e da dos seus principais concorrentes, relativamente a definições de mercado mais restritas.

⁽²⁶⁾ Ibid.

- (32) Para efeitos da presente decisão, e sem prejuízo das normas aplicáveis em matéria de concorrência, os fatores mencionados nos considerandos 30 e 31 devem ser considerados indicativos da exposição à concorrência desta atividade na Lituânia. Por conseguinte, uma vez que se encontram reunidas as condições previstas no artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE, há que estabelecer que essa diretiva não se aplica aos contratos destinados a permitir o exercício da atividade na Lituânia.

4. CONCLUSÃO

- (33) Tendo em conta os elementos analisados nos considerandos 6 a 32, a condição de exposição direta à concorrência estabelecida no artigo 34.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE deve considerar-se cumprida na Lituânia, no que diz respeito às atividades relacionadas com serviços expresso nacionais de entrega de encomendas e no que diz respeito às atividades relacionadas com serviços expresso internacionais de entrega de encomendas.
- (34) Dado que a condição de acesso ilimitado ao mercado é considerada cumprida, a Diretiva 2014/25/UE não deve ser aplicada quando as entidades competentes adjudicarem contratos destinados a permitir a prestação das atividades referidas no considerando 33 da presente decisão na Lituânia, nem quando forem organizados concursos de projetos para o exercício de tal atividade nessa zona geográfica.
- (35) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras da União relativas à concorrência e das disposições em outros domínios do direito da União. Em especial, os critérios e a metodologia adotados para avaliar a exposição direta à concorrência, nos termos do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE, não são necessariamente idênticos aos utilizados para a avaliação nos termos do artigo 101.º ou 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ou do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ⁽²⁷⁾, como confirmou o Tribunal Geral ⁽²⁸⁾,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Diretiva 2014/25/UE não é aplicável à adjudicação por entidades adjudicantes de contratos destinados à realização das seguintes atividades na Lituânia:

- serviços expresso nacionais de entrega de encomendas,
- serviços expresso internacionais de entrega de encomendas.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Lituânia.

Feito em Bruxelas, em 7 de junho de 2023.

Pela Comissão
Thierry BRETON
Membro da Comissão

⁽²⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

⁽²⁸⁾ Acórdão do Tribunal Geral, de 27 de abril de 2016, no processo *Österreichische Post AG/Comissão*, T-463/14, EU:T:2016:243, n.º 28. Ver também a Diretiva 2014/25/UE, considerando 44.

DECISÃO (UE) 2023/1229 DA COMISSÃO**de 7 de junho de 2022****relativa ao auxílio estatal SA.58101 (2020/C, ex-2020/N) e SA.62043 (2021/C, ex-2021/N) que Portugal tenciona conceder como auxílio de emergência e à reestruturação do grupo SATA***[notificada com o número C(2022) 3816]***(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Tendo em conta as decisões através das quais a Comissão decidiu dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia relativamente ao auxílio SA.58101 (2020/C) ⁽¹⁾ e SA.62043 (2021/C) ⁽²⁾,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações, em conformidade com as disposições supracitadas, e tendo em conta as observações apresentadas por uma parte interessada e por outros terceiros,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por ofício de 13 de agosto de 2020, alterado e completado em 14 de agosto de 2020, Portugal notificou a Comissão da sua intenção de conceder um auxílio de emergência à SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. («SATA» ou «beneficiário») sob a forma de uma garantia pública sobre um empréstimo bancário de 169 milhões de EUR, nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («TFUE»).
- (2) Em 18 de agosto de 2020, a Comissão informou Portugal de que tinha decidido dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE para apreciar mais aprofundadamente a compatibilidade do auxílio de emergência acima referido à luz das Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade («Orientações E&R») ⁽³⁾. A Comissão decidiu dar início a esse procedimento, uma vez que tinha dúvidas quanto ao respeito do princípio do «auxílio único» nesse caso, isto é, quanto à questão de saber se os três aumentos do capital social da SATA, no montante total de 72,6 milhões de EUR, subscritos pela Região Autónoma dos Açores («RAA» ou «Região») desde 2017 e referidos no considerando 13

⁽¹⁾ JO C 294 de 4.9.2020, p. 41.

⁽²⁾ JO C 223 de 11.6.2021, p. 37.

⁽³⁾ Comunicação da Comissão — Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade (JO C 249 de 31.7.2014, p. 1).

da referida decisão («aumentos de capital anteriores»), constituiriam um auxílio de emergência ou à reestruturação anterior. Na mesma decisão, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), e no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, a Comissão aprovou um apoio à liquidez no valor de 133 milhões de EUR para permitir à SATA cumprir as suas verdadeiras obrigações de serviço público («OSP») e prestar serviços essenciais de interesse económico geral («SIEG») nos seus pequenos aeroportos, mantendo a conectividade da região ultraperiférica dos Açores.

- (3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento («decisão de início do procedimento») ⁽⁴⁾ foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 4 de setembro de 2020. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações.
- (4) A Comissão recebeu observações de 19 partes. Em 13 de outubro de 2020, transmitiu essas observações a Portugal, que, por ofício de 16 de novembro de 2020, apresentou a sua resposta por escrito.
- (5) Em 17 de fevereiro de 2021, Portugal apresentou um plano de reestruturação da SATA. Em 14 de abril de 2021, Portugal notificou a Comissão da sua intenção de conceder um auxílio à reestruturação em apoio do plano de reestruturação, sob a forma de um aumento de capital de 186,7 milhões de EUR e de uma garantia pública de 144,2 milhões de EUR sobre empréstimos.
- (6) Por ofícios de 29 de março de 2021 e 16 de abril de 2021, a RAA solicitou que as garantias sobre empréstimos que a Comissão autorizou em 18 de agosto de 2020 fossem prorrogadas até 18 de novembro de 2021 e que fossem autorizadas mais garantias até um montante adicional de 122,5 milhões de EUR por um período de sete meses, na pendência da apreciação do plano de reestruturação.
- (7) Por ofício de 30 de abril de 2021, a Comissão informou Portugal da sua decisão de prorrogar o procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE no que diz respeito ao auxílio à reestruturação notificado, tendo aprovado, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), e no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, um apoio adicional à liquidez no valor de 122,5 milhões de EUR para garantir a continuidade do funcionamento das OSP e dos SIEG até ao final de 21 de novembro de 2021 ou até que a Comissão tomasse uma decisão final, consoante o que ocorresse primeiro. Essa decisão («decisão de prorrogação») ⁽⁵⁾ foi igualmente publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* em 11 de junho de 2021.
- (8) Portugal apresentou as suas observações sobre a decisão de prorrogação por ofício de 10 de junho de 2021 e alterou e atualizou o plano de reestruturação em 15 de julho e 2 de dezembro de 2021.
- (9) Em 1 de junho de 2021 e 30 de novembro de 2021, Portugal informou a Comissão de que o beneficiário tinha reembolsado os aumentos de capital anteriores à RAA com juros, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ⁽⁶⁾.
- (10) A Comissão recebeu observações de 14 partes sobre a decisão de prorrogação. Em 14 de julho de 2021, a Comissão transmitiu-as a Portugal, que apresentou as suas observações por ofício de 12 de agosto de 2021.
- (11) Em 5 de novembro de 2021, a Comissão autorizou, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea c), e no artigo 106.º, n.º 2, do TFUE, uma alteração e uma prorrogação no tempo do apoio à liquidez aprovado a favor da SATA, na pendência do encerramento do procedimento ⁽⁷⁾.
- (12) Em 6 de abril de 2022, Portugal retirou a notificação do auxílio de emergência à SATA, confirmando que o auxílio de emergência não tinha sido concedido. Na mesma comunicação de 6 de abril de 2022, Portugal também forneceu informações atualizadas adicionais.

⁽⁴⁾ JO C 294 de 4.9.2020, p. 41.

⁽⁵⁾ JO C 223 de 11.6.2021, p. 37.

⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1).

⁽⁷⁾ Decisão da Comissão, de 5 de novembro de 2021, SA.58101 e SA.62043 — Portugal — Auxílio de emergência à SATA e Auxílio à reestruturação a favor da SATA — Apoio urgente à liquidez, publicada no sítio Web da Comissão Europeia (https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101), em que a Comissão não levantou objeções, dentro do limite do montante orçamental já autorizado de 255,5 milhões de EUR, i) à prorrogação das garantias já concedidas sobre empréstimos nem ii) à substituição desses empréstimos por empréstimos de acionistas diretamente concedidos à SATA Azores Airlines.

- (13) Portugal concordou, a título excepcional, em renunciar aos direitos decorrentes do artigo 342.º do TFUE, em conjugação com o artigo 3.º do Regulamento n.º 1/1958⁽⁸⁾, e em que a decisão fosse adotada e notificada em língua inglesa, nos termos do artigo 297.º do TFUE.

2. DESCRIÇÃO PORMENORIZADA DAS MEDIDAS

2.1. O beneficiário: filiais operacionais e atividades

- (14) A SATA é uma companhia aérea operacional, uma Sociedade Anónima⁽⁹⁾, que detém ações noutras empresas sediadas na RAA. A SATA foi constituída em 1941 e é detida a 100 % pelo Governo Regional. A SATA é o único acionista da SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. («Azores Airlines»), da SATA Gestão de Aeródromos, S.A. («SATA Gestão de Aeródromos» ou «SGA») e do operador turístico Azores Vacations America, Inc. («Azores Vacations America»), que está inativo e atualmente em processo de liquidação. Além disso, a SATA era o único acionista de outro operador turístico — a Azores Vacations Canada, Inc. («Azores Vacations Canada») — que já foi liquidado (considerando 62).
- (15) Qualquer referência à SATA ou à empresa que beneficia do auxílio à reestruturação a que se refere a presente decisão inclui a SATA Air Açores e todas as suas filiais, salvo indicação em contrário para distinguir a sua atividade de transportadora aérea (realizada como «SATA Air Açores») das atividades das suas filiais.
- (16) A SATA emprega cerca de 1 400 pessoas, das quais 1 150 a nível local na Região, o que corresponde a cerca de 10 % do emprego total no setor do turismo e a 1 % do emprego total nos Açores, e 250 em Lisboa⁽¹⁰⁾. Conforme descrito na decisão de início do procedimento⁽¹¹⁾ e na decisão de prorrogação⁽¹²⁾, a SATA presta: i) diretamente e através da sua filial a 100 %, a Azores Airlines, serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga, com rotas sujeitas a OSP e numa base comercial; e ii) através da SGA, um SIEG em relação a pequenos aeroportos e aeródromos na Região. As secções 2.1.1 a 2.1.3 descrevem separadamente os dois conjuntos de atividades.

2.1.1. OSP cumpridas pela SATA e pela Azores Airlines

- (17) A fim de assegurar a continuidade da prestação de serviços aéreos regulares nas rotas que servem os Açores, alguns serviços regulares de transporte aéreo de passageiros na Região foram sujeitos a OSP por força do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹³⁾. As obrigações abrangem, nomeadamente, a frequência mínima dos voos, os horários, a categoria das aeronaves utilizadas e a capacidade máxima de configuração interna, as tarifas, a continuidade do serviço, a pontualidade e a comercialização dos voos⁽¹⁴⁾. As OSP ajudam a compensar o isolamento do arquipélago dos Açores devido à distância do continente e às condições meteorológicas, especialmente no inverno.
- (18) A SATA Air Açores apenas opera voos interilhas com OSP com caráter de exclusividade e compensação, ao passo que a Azores Airlines opera voos dos Açores para Portugal continental, para a Madeira e para destinos internacionais, com OSP nas rotas para Portugal continental e para a Madeira sem caráter de exclusividade nem compensação. Em ambos os casos, essas obrigações estão consagradas em contratos de serviço público («CSP») ou em atos de atribuição que impõem requisitos mínimos em termos de continuidade, regularidade, tarifas e

⁽⁸⁾ Regulamento n.º 1 do Conselho, de 15 de abril de 1958, que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia (JO 17 de 6.10.1958, p. 385/58).

⁽⁹⁾ A «Sociedade Anónima» consta do anexo I [Formas de empresas a que se refere o artigo 1.º, n.º 1, alínea a)] da Diretiva 2013/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2013, relativa às demonstrações financeiras anuais, às demonstrações financeiras consolidadas e aos relatórios conexos de certas formas de empresas, que altera a Diretiva 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga as Diretivas 78/660/CEE e 83/349/CEE do Conselho (JO L 182 de 29.6.2013, p. 19).

⁽¹⁰⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 21.

⁽¹¹⁾ Decisão de início do procedimento, considerando 7.

⁽¹²⁾ Decisão de prorrogação, considerandos 7 a 9.

⁽¹³⁾ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

⁽¹⁴⁾ A título de exemplo, a Lei n.º 105/2019, que altera o Decreto-Lei n.º 134/2015 (que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial), estabelece que o valor máximo da taxa de emissão de bilhete é de 30,00 EUR.

capacidade, que devem ser, nomeadamente, adequados, em circunstâncias normais, para a prestação de serviços aéreos regulares nas rotas em questão. Em 2019, a SATA Air Açores operou mais de 15 000 voos, com seis aviões Dash Bombardier que transportaram cerca de 766 000 passageiros.

- (19) Concretamente, a SATA Air Açores tem servido as nove ilhas da Região através de transporte aéreo interilhas, num total de 14 rotas nos Açores, sujeitas a OSP desde 1996, o que corresponde a 100 % do transporte aéreo na Região ⁽¹⁵⁾. A SATA Air Açores é a única companhia aérea que alguma vez apresentou propostas para essas rotas sujeitas a OSP ⁽¹⁶⁾. Mais recentemente, as OSP foram confiadas exclusivamente à SATA Air Açores através de um contrato de serviço público, incluindo uma compensação ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, com um novo contrato assinado em 28 de setembro de 2021 ⁽¹⁷⁾ por um novo período de cinco anos com início em 1 de novembro de 2021 ⁽¹⁸⁾.
- (20) A Azores Airlines foi criada em 1990 sob a denominação «OceanAir» e foi incorporada pela SATA em dezembro de 1994. Tem uma plataforma administrativa em Ponta Delgada e uma base operacional em Lisboa. A Azores Airlines opera: i) três rotas sujeitas a OSP (OSP abertas sem caráter de exclusividade nem compensação) que ligam a Portugal continental três vias de acesso dos Açores (ilhas de Santa Maria, Horta e Pico), e ii) uma rota sujeita a OSP (OSP aberta caráter de exclusividade nem compensação) que liga Ponta Delgada ao Funchal (ilha da Madeira). Nenhuma outra transportadora aérea opera em concorrência com a Azores Airlines nessas rotas, embora o CSP não preveja a exclusividade, tal como explicado *supra* (considerando 18).
- (21) Conforme salientado por Portugal, as OSP nessas quatro rotas não se baseiam na rentabilidade económica, mas sim no interesse da Região em assegurar a continuidade das rotas por motivos de interesse público ⁽¹⁹⁾. Com efeito, embora as quatro rotas sujeitas a OSP estejam abertas a todos os operadores, a Azores Airlines foi o único operador que manifestou interesse em cumprir as OSP sem compensação. Em 27 de março de 2021, foi imposta uma OSP de emergência relacionada com a COVID-19 ⁽²⁰⁾ em duas rotas (Lisboa-Horta-Lisboa e Lisboa-Santa Maria-Lisboa) para a época de verão de 2021 da IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo), que, em 28 de outubro de 2021, foi prorrogada para a época de inverno da IATA de 2021-2022. Portugal, em conjunto com a RAA, está atualmente a avaliar a situação destas quatro rotas e as suas eventuais alterações no futuro ⁽²¹⁾ (considerandos 57 a 59 e 106).

⁽¹⁵⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 24.

⁽¹⁶⁾ As rotas definidas como OSP interilhas e publicadas no Jornal Oficial (ver notas informativas no JO C 29, 28.1.2020, p. 8 e p. 9) são as seguintes 15 rotas, essencialmente organizadas em três grupos de centros urbanos principais que correspondem a Ponta Delgada, Terceira e 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) e o) Horta-Corvo-Horta (HOR-CVU-HOR). Tendo em conta que algumas rotas podem ser agregadas (por exemplo, a rota PDL-FLW-PDL pode ser combinada com TER-FLW-TER ou HOR-FLW-HOR, e a rota HOR-CVU-HOR pode ser combinada com HOR-FLW-HOR), são 14 as rotas sujeitas a OSP efetivamente exploradas pela SATA Air Açores.

⁽¹⁷⁾ Sítio Web oficial do Governo dos Açores, publicação intitulada «Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores», de 29 de outubro de 2021: <https://portal.azores.gov.pt/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>.

⁽¹⁸⁾ Em especial, o Governo Regional dos Açores aprovou, em 2 de junho de 2021, a Resolução n.º 141/2021, na qual autorizou oficialmente a realização de um concurso público internacional referente às OSP interilhas para a adjudicação de um contrato por um período de cinco anos, em conformidade com o procedimento estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

⁽¹⁹⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 24.

⁽²⁰⁾ Ver *Overview of the State aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak* (não traduzido para português), disponível em https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf.

⁽²¹⁾ Ao abrigo do direito nacional (Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril de 1999), a autoridade competente para celebrar os contratos de serviço público é a República Portuguesa, e não a RAA.

2.1.2. SIEG prestados pela SGA

- (22) A SGA, incorporada pela SATA em 2005, gere os aeroportos do Pico, da Graciosa, do Corvo e de São Jorge, bem como o terminal da ilha das Flores, sob a forma de um SIEG até ao termo da sua atribuição, em julho de 2025 ⁽²²⁾. O tráfego aéreo em cada um desses aeroportos e nesse terminal foi inferior a 200 000 passageiros por ano nos três anos anteriores ⁽²³⁾. Por conseguinte, Portugal comunicou à Comissão o SIEG relativo a esses cinco aeroportos em 2016-2017 ⁽²⁴⁾. Com efeito, Portugal considera que a necessidade de assegurar a conectividade de uma região isolada da União justifica o SIEG, tendo em conta a falta de meios de transporte alternativos disponíveis e à luz dos critérios estabelecidos nas Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas ⁽²⁵⁾ («Orientações relativas à aviação»).
- (23) Portugal considera que, devido ao tráfego limitado, na sua maioria sazonal, e ao afastamento da sua localização, a gestão desses aeroportos não é economicamente atrativa para os particulares, ao contrário dos aeroportos de São Miguel e Terceira. A concessão adjudicada à SGA relativamente aos serviços de exploração e gestão dos aeroportos da Graciosa, do Pico, de São Jorge e do Corvo prevê o pagamento à SGA de uma compensação pelo seu SIEG por cada ano de vigência do contrato. A compensação para o período de 2020 a 2025 foi fixada em 17 milhões de EUR.

2.1.3. Serviços oferecidos pela SATA numa base comercial

- (24) Para além das OSP e dos SIEG prestados, a SATA também presta serviços de transporte aéreo numa base comercial, nomeadamente de carga aérea, e, através da Azores Airlines, serviços de transporte de passageiros em rotas liberalizadas, incluindo voos para facilitar as viagens para a grande diáspora portuguesa nos Estados Unidos da América (EUA) e no Canadá, bem como para proporcionar melhores condições de acesso às pessoas que pretendem viajar para os Açores. No entanto, em termos de ligações à União, para além de Portugal continental, a SATA tem apenas dois voos diretos para outros destinos europeus (Londres e Frankfurt), como se explica mais adiante (considerando 28) ⁽²⁶⁾.
- (25) Concretamente, a SATA Air Açores fornece 100 % da carga aérea regional transportada nas nove ilhas do arquipélago, o que corresponde a cerca de 2 900 toneladas de mercadorias por ano, enquanto a Azores Airlines transporta [60-70] % da carga aérea de e para o exterior dos Açores, o que corresponde a mais de 1 300 toneladas de carga, incluindo peixe, correio e dotação médica ⁽²⁷⁾. Em concorrência com a Azores Airlines, apenas a TAP opera nos serviços de carga de/para os Açores, com uma quota de mercado que, em 2019, era de cerca de [30-40] % ⁽²⁸⁾.
- (26) Quanto aos voos internacionais, que desempenham um papel importante na economia da Região, principalmente através de investimentos e despesas privadas, a Azores Airlines opera rotas regulares no Atlântico Norte para Boston, Oakland, Toronto e Montreal. A Azores Airlines também explora nichos de mercado turísticos e serviços de fretamento. No total, em 2019, a Azores Airlines operou cerca de 7 000 voos (incluindo nas rotas sujeitas a OSP), através de seis aviões de médio curso Airbus 320, servindo cerca de 946 000 passageiros, o que corresponde a 40 % dos passageiros transportados para os Açores a partir do estrangeiro.
- (27) Além disso, com vista a ligar a América do Norte, Portugal continental e a Região ao longo de todo o ano, a SATA controla, desde 1985, dois operadores turísticos na América do Norte — a Azores Vacations America e a Azores Vacations Canada.

⁽²²⁾ A concessão relativa aos serviços públicos aeroportuários de apoio à aviação civil nas ilhas Graciosa, Pico, São Jorge e Corvo foi adjudicada à SGA por contrato de 1 de julho de 2005, executado nos termos da Resolução do Governo Regional n.º 102/2005, de 16 de junho de 2005, por um período de dez anos, renovável por períodos de cinco anos até uma duração máxima de 20 anos.

⁽²³⁾ Em 2019, ano em que o número de passageiros (à partida e à chegada) entre 2017 e 2019 foi o mais elevado nos cinco aeroportos, o número de passageiros foi o seguinte: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825), São Jorge (80 629) e Flores (63 568).

⁽²⁴⁾ Relatório disponível em https://ec.europa.eu/competition/state_aid/public_services/2016_2017/portugal_pt.pdf.

⁽²⁵⁾ Orientações relativas aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas, ponto 72 e ponto 75, alínea a) (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3). No ponto 72, a Comissão considera que a gestão global de um aeroporto pode ser considerada um SIEG, especialmente no caso das regiões ultraperiféricas (ilhas) da União, e, no ponto 75, alínea a), a Comissão recorda que a Decisão 2012/21/UE abrange a compensação de serviço público concedida a aeroportos cujo tráfego anual médio não exceda 200 000 passageiros durante a atribuição.

⁽²⁶⁾ Resposta de Portugal, de 6 de agosto de 2020, a um pedido de informações da Comissão.

⁽²⁷⁾ Dados relativos a 2019, nas observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 24.

⁽²⁸⁾ Fonte: *Reporting services-Market shares*, na resposta de Portugal de 6 de agosto de 2020, acima citada.

- (28) Em concorrência com a SATA, as rotas comerciais entre o arquipélago dos Açores e o resto do território da União são exploradas, por ordem de dimensão, pela TAP-Transportes Aéreos Portugueses S.A., pela Ryanair, pela Arkefly e pela Jetairfly, embora algumas destas rotas tenham sido interrompidas após o surto de COVID-19. Quanto às rotas diretas, em 2019, a Ryanair ligou os Açores a Lisboa e Porto (em Portugal) e a Londres, Manchester e Frankfurt (fora de Portugal). Nas rotas Londres e Frankfurt, a Azores Airlines detinha, em 2019, quotas de mercado de 70 % e 23,6 %, respetivamente, enquanto a Ryanair detinha uma quota de mercado de 30 % e 76,4 % ⁽²⁹⁾. A Jetairfly operava uma rota que ligava os Açores a Bruxelas. A Arkefly ligava os Açores a Amesterdão e Tenerife nas ilhas Canárias (Espanha) ⁽³⁰⁾.
- (29) Por último, em termos de modos de transporte alternativos, os transbordadores apenas asseguram ligações entre as duas ilhas mais próximas (Faial e Pico) e daí até à ilha de São Jorge, com frequência diária durante o período estival, mas apenas semanalmente durante o inverno. Por conseguinte, devido à distância geográfica e às condições meteorológicas, conforme evidenciado por Portugal ⁽³¹⁾, a população açoriana depende do transporte aéreo ao longo do ano para a mobilidade entre ilhas, bem como nas viagens para fora do arquipélago ⁽³²⁾.

2.2. Descrição da situação financeira do beneficiário e origem da dificuldade financeira

2.2.1. Situação financeira no que respeita ao capital próprio, às perdas e ao capital social subscrito

- (30) Conforme descrito nas decisões de início do procedimento e de prorrogação ⁽³³⁾, a SATA tem enfrentado dificuldades financeiras pelo menos desde 2014, com perdas de exploração constantes e substanciais e um capital próprio negativo de —55,8 milhões de EUR em 2014. Nos anos seguintes, devido à acumulação constante de perdas, a SATA registou um aumento do capital próprio negativo (–94,6 milhões de EUR em 2016, –135,6 milhões de EUR em 2017 ⁽³⁴⁾ e –156,3 milhões de EUR em 2018 ⁽³⁵⁾). Em 2019, a SATA apresentou um aumento considerável do montante total de capital próprio negativo de –230,3 milhões de EUR, o que revelou que mais de metade — na realidade, a totalidade — do seu capital social subscrito tinha sido esgotada. Além disso, cerca de 70 % da dívida total aos fornecedores em 2019 encontrava-se vencida e o passivo de 464 milhões de EUR excedia largamente os seus ativos no valor de 234 milhões de EUR. Por conseguinte, a SATA também preenchia, ao abrigo do direito nacional, os critérios para ser submetida a um processo coletivo de insolvência a pedido dos seus credores.
- (31) A posição de capital próprio e a situação financeira da SATA deterioraram-se ainda mais desde as decisões de início do procedimento e de prorrogação. O resultado líquido da SATA foi negativo em 2020 (–87,1 milhões de EUR), estimando-se que assim se mantenha em 2021 (–32,7 milhões de EUR) e em 2022 ([...] milhões de EUR). Consequentemente, o capital próprio foi negativo em 2020 (–369,3 milhões de EUR) e em 2021 (–319,5 milhões de EUR), prevendo-se que assim se mantenha em 2022 ([...] milhões de EUR) ⁽³⁶⁾.

2.2.2. Causas estruturais e origem das dificuldades financeiras e operacionais

- (32) Portugal explica que, para além do subfinanciamento das suas operações sujeitas a OSP/SIEG (considerandos 17 a 23, 57 e 129), a situação global difícil da SATA foi e continua a ser causada principalmente pelo fraco desempenho da Azores Airlines. A título de exemplo, em 2019, a SATA Air Açores tinha registado receitas no valor de 84 milhões de EUR e resultados antes de juros e impostos (EBIT) positivos no valor de 2 milhões de EUR, bem como um rendimento líquido igualmente positivo de 2 milhões de EUR. A SGA registou uma receita de 3 milhões de EUR, um EBIT próximo de zero, mas ainda positivo, e um rendimento líquido de 0,1 milhões de EUR. No entanto, a Azores Airlines registou receitas no valor de 157 milhões de EUR, mas um EBIT negativo de –33 milhões de EUR e perdas líquidas de 56 milhões de EUR que anularam os lucros líquidos das outras filiais operacionais.

⁽²⁹⁾ Fonte: análise de mercado realizada pela Amadeus, na resposta de Portugal de 6 de agosto de 2020, anteriormente citada. Os dados referem-se apenas a ligações diretas, uma vez que existem outras ofertas indiretas, designadamente da TAP Air Portugal, via Lisboa.

⁽³⁰⁾ Observações de Portugal apresentadas em 20 de julho de 2020, Anexo 6 — Panorama concorrencial no setor da aviação no mercado açoriano.

⁽³¹⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 18.

⁽³²⁾ Observações de Portugal apresentadas em 20 de julho de 2020, ponto 42 e seguintes.

⁽³³⁾ Decisão de início do procedimento, considerandos 11 a 22, e decisão de prorrogação, considerandos 13 e 14.

⁽³⁴⁾ Notificação de Portugal apresentada em 13 de agosto de 2020, Contas anuais consolidadas e anexo 2.2 da notificação.

⁽³⁵⁾ Notificação de Portugal apresentada em 13 de agosto, Anexo 1.1 — Balanços consolidados do grupo SATA referentes a 2018 e 2019.

⁽³⁶⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 4 — Requisitos de financiamento da SATA, p. 10.

- (33) Com base nas informações prestadas por Portugal, seis fatores fundamentais contribuíram para a origem das dificuldades da Azores Airlines ⁽³⁷⁾: i) a reduzida utilização da capacidade (40 %-50 % abaixo do tempo de voo de referência por avião, sendo o seu plano de rede historicamente muito dependente do tráfego sazonal e da falta de voos noturnos), ii) um aumento dos custos de compensação devido a irregularidades no horário de voo: de 1,5 milhões de EUR em 2015 para 4,5 milhões de EUR em 2019, ao passo que, só em 2018, o custo das aeronaves alugadas para dar resposta a perturbações foi superior a 15 milhões de EUR, iii) os elevados custos de manutenção relacionados com a necessidade de intensa manutenção corretiva da frota antiga em 2019 e as elevadas provisões necessárias em 2019), iv) os custos adicionais com a execução da substituição da frota (a entrega tardia de uma aeronave A321 em 2019 levou à necessidade de uma locação suplementar e os atrasos na formação das tripulações para a nova frota conduziram a cancelamentos na época alta de 2017), v) as receitas e o desempenho abaixo da média devido aos requisitos das OSP (limitações de horários para as quatro rotas sujeitas a OSP que limitam a otimização da rede, da frota e das tripulações, tarifas reguladas pelas OSP que limitam o potencial de receitas, com as quatro rotas sujeitas a OSP a resultarem num impacto negativo na margem EBIT de 13 milhões de EUR em 2019), vi) o aumento da pressão na sequência, após 2015, da liberalização da rota Ponta Delgada-Lisboa por transportadoras de baixo custo, com a entrada da Ryanair, e do facto de a TAP voar cada vez mais a partir do aeroporto de escala de Ponta Delgada da SATA, por exemplo para destinos norte-americanos.

2.2.3. Efeitos da pandemia de COVID-19 no funcionamento e nos resultados do beneficiário

- (34) Os efeitos da pandemia de COVID-19 nos setores da aviação e do turismo agravaram as dificuldades da SATA. A pandemia desencadeou um choque considerável e duradouro na procura, principalmente devido às restrições impostas às viagens e ao comércio em Portugal, noutros Estados-Membros e na América do Norte para travar a sua propagação a partir de março de 2020, tendo um efeito visível na economia real dos Açores (e também na Região Autónoma da Madeira ⁽³⁸⁾).
- (35) Enquanto a SATA operou 44 000 voos nos dois anos anteriores ao surto de COVID-19, entre março de 2018 e fevereiro de 2020, a SATA operou 34 821 voos no período compreendido entre março de 2020 e fevereiro de 2022, reduzindo assim a sua oferta em 21 %. Em relação aos mesmos períodos e ao impacto no funcionamento da SATA, o número de passageiros transportados diminuiu 43,5 %, passando de 3,36 milhões para 1,9 milhões, os lugares disponíveis por quilómetro diminuíram 43,2 %, passando de 5 843 milhões para 3 326 milhões, e as receitas por passageiro-quilómetro diminuíram 58 %, passando de 4 582 milhões para 1 928 milhões de EUR. Do mesmo modo, o número de passageiros à partida e à chegada nos aeródromos explorados pela SGA diminuiu 33 %, passando de 0,56 milhões para 0,38 milhões, e as receitas operacionais diminuíram 46 % ⁽³⁹⁾.
- (36) Em termos de receitas perdidas desde o início da pandemia de COVID-19, mesmo pressupondo de forma prudente que as receitas da SATA teriam aumentado a uma taxa de crescimento de 5 %, que é inferior à taxa de crescimento de 7,8 % da SATA Air Açores e de 5,1 % da Azores Airlines no período compreendido entre 2015 e 2019, a comparação revela uma perda de receitas no valor, respetivamente, de 35,3 milhões de EUR para a SATA Air Açores e de 180,3 milhões de EUR para a Azores Airlines. Apesar das medidas tomadas para reduzir os custos não fixos ou semifixos, o impacto nos resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) da SATA pode ser estimado em cerca de 80 milhões de EUR, com uma perda de rendimento líquido de 54,5 milhões de EUR entre março de 2020 e fevereiro de 2022, em comparação com o período compreendido entre março de 2018 e fevereiro de 2020.
- (37) Em 30 de abril de 2021, a Comissão aprovou, nos termos do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE, uma compensação de 12 milhões de EUR à SATA Air Açores e à Azores Airlines pelos danos diretos sofridos devido às restrições de viagem que a RAA, Portugal e as autoridades de outros países de destino impuseram entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, tendo em vista limitar a propagação da pandemia de COVID-19 ⁽⁴⁰⁾. No entanto, o acentuado declínio da procura causado pela pandemia de COVID-19 persistiu após junho de 2020 e o impacto nas receitas e perdas da SATA tem sido, até ao momento, cinco a seis vezes superior às perdas cobertas pelo auxílio de compensação de danos.

⁽³⁷⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 9.

⁽³⁸⁾ Decisão da Comissão, de 30 de abril de 2021, no processo SA.62505 (2021/N) COVID-19: Alteração do processo SA.56873 Regime de subvenções diretas e regime de garantia estatal para os empréstimos (JO C 195 de 21.5.2021, p. 22).

⁽³⁹⁾ Resposta de Portugal ao pedido de informações da Comissão, apresentada em 6 de abril de 2022, p. 8.

⁽⁴⁰⁾ Decisão da Comissão, de 30 de abril de 2021, no processo SA.61771 (2021/N) — COVID-19 — SATA — Compensação de danos causados por calamidades naturais ou por outros acontecimentos extraordinários (JO C 285 de 16.7.2021, p. 7).

2.3. Descrição do plano de reestruturação e das medidas de reestruturação

2.3.1. Reestruturação das operações

- (38) O auxílio à reestruturação apoia a execução de um plano de reestruturação, que já teve início no final de 2020 ⁽⁴¹⁾ e termina no final de 2025. O plano de reestruturação prevê o relançamento das operações da SATA com base na reorganização do governo societário da SATA enquanto grupo e centra-se no transporte aéreo, a fim de assegurar a conectividade essencial da Região, com a consequente redução das rotas não essenciais e a introdução de medidas de eficiência nas operações de transporte aéreo.
- (39) As secções que se seguem descrevem separadamente as medidas de reestruturação, uma vez que cada uma delas constitui, segundo Portugal, uma característica distinta da estratégia global para assegurar o regresso à viabilidade a longo prazo do beneficiário no final do plano. Além disso, a descrição inclui uma secção que descreve as medidas propostas para limitar a distorção da concorrência causada pelo auxílio à reestruturação e uma secção sobre a necessidade de intervenção estatal sustentada por Portugal.

2.3.1.1. Reorganização da estrutura empresarial

- (40) Portugal tenciona simplificar a estrutura empresarial da SATA, de modo a torná-la mais atrativa para potenciais investidores privados no futuro. A reorganização teve início no final de 2021 e implicará a criação de uma nova sociedade gestora de participações sociais (*holding*) («SATA SGPS»), constituída pela Região, para se tornar a *holding* do grupo SATA. Consequentemente, a SATA Air Açores e as suas atuais filiais, a saber, a Azores Airlines e a SGA, bem como a nova entidade resultante da exclusão das atividades de assistência em escala, tornar-se-ão filiais que serão detidas a 100 % pela Região através da recém-criada SATA SGPS ⁽⁴²⁾.
- (41) A reorganização empresarial implica as seguintes etapas: i) a constituição de uma nova SATA SGPS pela Região; ii) a transferência da SATA e das suas filiais para a SATA SGPS; iii) a venda de [...].
- (42) A reorganização empresarial seria necessária para racionalizar e otimizar a estrutura do grupo SATA, a fim de a preparar para a alienação de ativos prevista no plano (considerandos 62 e 63), bem como para separar claramente as diferentes missões de cada filial.

2.3.1.2. Melhoria da eficiência e redução dos custos

- (43) O plano de reestruturação assenta na premissa de recuperação da posição de mercado da SATA para os níveis pré-COVID até 2023 (Europa Ocidental, regional e internacional) em termos de volume de tráfego, bem como de receitas ⁽⁴³⁾, e de os Açores serem um destino cada vez mais atrativo para o turismo, com um aumento da procura por parte da diáspora portuguesa na América do Norte. Porém, as autoridades portuguesas sublinham igualmente que a capacidade da SATA se centrará nas operações essenciais, designadamente OSP e SIEG, que a SATA dispõe de menor flexibilidade para reduzir, tendo em conta o tipo de serviço e a natureza do tráfego, ao passo que as restantes rotas não essenciais serão reduzidas ao mínimo indispensável para melhorar a utilização e otimizar a rede. Não obstante, de acordo com as últimas informações que Portugal forneceu, a SATA já está a ultrapassar as projeções do plano de negócios e o desempenho das companhias aéreas da SATA, em termos de passageiros transportados, está muito acima dos valores europeus e mundiais. Mais concretamente, embora a procura dos passageiros da IATA International em 2021 tenha sido 75,5 % inferior aos níveis de 2019, para a SATA Azores Airlines foi apenas 31 %

⁽⁴¹⁾ Observações de Portugal apresentadas em 10 de junho de 2021, p. 8, que enumeram os contratos já negociados com fornecedores, sindicatos, bancos, etc.

⁽⁴²⁾ Observações de Portugal apresentadas em 22 de outubro de 2021, p. 7.

⁽⁴³⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 3 — Resultados e desempenho do grupo SATA desde o início do ano até à data (2021), novembro de 2021, p. 11, e observações apresentadas em 6 de abril de 2022, p. 12. Portugal explica que, para os dados históricos, o plano de negócios da SATA utiliza dados de mercado Global Demand Data (DGG) da Sabre AirVision Market Intelligence e da OAG; para as estimativas da evolução do mercado e do crescimento, o plano de reestruturação baseia-se nas previsões de procura de viagens aéreas da IATA/Oxford Economics 2019-2025 (emitidas em novembro de 2020); além disso, Portugal baseou-se na publicação da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) intitulada *Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis* (não traduzida para português), Montreal, Canadá, 12 de janeiro de 2022.

inferior aos níveis de 2019 (25 % inferior, incluindo o tráfego interilhas da Air Açores), enquanto no segundo semestre de 2021 o volume de passageiros foi apenas 10 % inferior, em comparação com o mesmo período de 2019. Além disso, Portugal mostra que o desempenho da SATA em termos de passageiros transportados no último ano está muito acima dos valores europeus e mundiais, representando apenas -25 % dos passageiros em comparação com 2019 (ambas as companhias aéreas em conjunto), o que é muito melhor do que a estimativa da OACI para a Europa (-56 %) ou para o mundo (-49 %).

- (44) Conforme explicado por Portugal, o plano de reestruturação assenta em duas estratégias principais: i) melhoria das operações e dos horários e ii) redução dos custos operacionais.
- (45) A melhoria da capacidade e da utilização da frota baseia-se na eliminação progressiva dos aviões mais antigos e em fim de ciclo de vida e na redução do número de aeronaves de 15 para 13, passando este número para apenas seis aeronaves após a conclusão do plano de reestruturação e a alienação da Azores Airlines. Até 2025, a Azores Airlines operaria sete aviões (A-320 e A-320/21 NEO), para além de uma eventual aeronave suplementar ao abrigo de um acordo «Power by the Hour» (PBH) ⁽⁴⁴⁾, para 17 destinos, e a SATA Air Açores operaria seis aviões (Q400 e Q200) para nove destinos. O tempo de voo por avião e por dia aumentaria de [...] em 2019 e atualmente de [...] para [...] até 2025, pelo que a menor capacidade em aviões e lugares seria utilizada de forma mais intensa. A Azores Airlines aumentaria a capacidade em [...] % até 2025, melhorando a conectividade na rede da Região em resposta a um aumento constante da procura.
- (46) Quanto à redução dos custos operacionais, o plano assenta em quatro pilares: i) reestruturação da frota mediante a incorporação de novos aviões com menores necessidades de manutenção e menor consumo de combustível, reduzindo assim os custos; ii) aumento da eficiência operacional através de iniciativas em matéria de combustível, restauração, tripulação e distribuição; iii) renegociação dos principais contratos com os fornecedores, a fim de obter melhores condições; iv) medidas de produtividade para adaptar a mão de obra às necessidades atuais da SATA. O efeito combinado das medidas de reestruturação reduziria os custos correntes da Azores Airlines por lugar disponível por quilómetro em cerca de 36 % até 2025, passando de [...] centimos de EUR para [...] centimos de EUR. As reduções de custos agregadas resultantes dessas medidas de eficiência e as economias de custos são estimadas em cerca de [...] milhões de EUR até 2025 (considerando 49).

2.3.1.3. Custos de reestruturação e fontes de financiamento

- (47) Nas suas observações apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Portugal estimou os custos de reestruturação em [...] milhões de EUR, revistos em 6 de abril de 2022 para [...] milhões de EUR ⁽⁴⁵⁾. Incluem [...] milhões de EUR de [...] e vários outros custos operacionais que não deverão ser cobertos pelas receitas normais de funcionamento, auxílios estatais ou contribuição própria no montante de [...] milhões de EUR. Concretamente, de acordo com Portugal, o montante total dos custos de reestruturação teve de ser aumentado em comparação com as estimativas iniciais, devido i) aos efeitos inesperados da pandemia de COVID-19 no primeiro semestre de 2021 (com a subsequente revisão das projeções financeiras), ii) à inclusão dos montantes para a amortização da «dívida herdada» no lado dos custos de reestruturação e iii) aos ajustamentos resultantes do alargamento da utilização de vales, da atualização da retenção do adquirente, das provisões e pensões, bem como aos ajustamentos ao fundo de maneiio em resultado de acordos de dívida de fornecedores ⁽⁴⁶⁾.
- (48) Tendo em conta a forma e o montante das medidas de reestruturação previstas no plano de reestruturação para restabelecer a viabilidade do beneficiário, permitindo à SATA atingir, nomeadamente, um rácio dívida financeira líquida/EBITDA ⁽⁴⁷⁾ de, pelo menos, [...] x até [...]. Portugal também reviu o montante global do auxílio à reestruturação em 2 de dezembro de 2021, passando dos 330,09 milhões de EUR iniciais para 453,25 milhões de EUR. Em especial, o auxílio à reestruturação foi ajustado devido: i) às necessidades de liquidez da SATA na pendência da aprovação do plano de reestruturação e consequentes prorrogações dos empréstimos associados ao apoio à liquidez, bem como ii) às restrições orçamentais da RAA, que determinaram alterações nos instrumentos de auxílio estatal previstos no plano de reestruturação ⁽⁴⁸⁾. Deste modo, o auxílio à reestruturação é atualmente composto pelas seguintes medidas (conjuntamente as «medidas» ou o «auxílio à reestruturação»):
- a) Injeção faseada de capitais próprios no valor de 144,5 milhões de EUR, a conceder em duas parcelas: i) 82,5 milhões de EUR, correspondentes à conversão em capital de um empréstimo direto do único acionista da SATA (RAA) ⁽⁴⁹⁾ de até 82,5 milhões de EUR, logo que o auxílio à reestruturação seja autorizado, e ii) 62 milhões de EUR em 2022;

⁽⁴⁴⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, p. 1.

⁽⁴⁵⁾ Observações de Portugal apresentadas em 6 de abril de 2022, p. 18.

⁽⁴⁶⁾ Observações de Portugal apresentadas em 18 de fevereiro de 2022, p. 5.

⁽⁴⁷⁾ O rácio dívida financeira líquida/EBITDA mede a capacidade de uma empresa para pagar os seus passivos (a curto e longo prazo), mostrando de quantos anos precisa para pagar a totalidade da sua dívida, se operar aos níveis atuais da dívida e de EBITDA.

⁽⁴⁸⁾ Observações de Portugal apresentadas em 18 de fevereiro de 2022, p. 5.

⁽⁴⁹⁾ O empréstimo em causa foi concedido para substituir um empréstimo anteriormente garantido pela RAA, em conformidade com os considerando 13 e 18 da Decisão da Comissão de 5 de novembro de 2021 referida no considerando 11.

- b) Assunção de dívida pela RAA e subsequente conversão desta dívida em capital num montante total de 173,75 milhões de EUR, dos quais [...] milhões de EUR se referem a [...] e [...] milhões de EUR se referem a [...];
- c) Garantia pública concedida pela RAA sobre empréstimos concedidos por bancos e/ou outras entidades financeiras, num montante de 135 milhões de EUR. As condições de empréstimo incluem [...].
- (49) De acordo com Portugal, a SATA contribuiria para o plano de reestruturação com reduções de custos decorrentes das medidas de eficiência e de redução de custos estimadas em cerca de [...] milhões de EUR até 2025 ⁽⁵⁰⁾, do seguinte modo:
- a) Aumento da eficiência operacional no valor de [...] milhões de EUR, consistindo em poupanças na utilização de combustível (cerca de [...] milhões de EUR), na redução dos custos de distribuição (cerca de [...] milhões de EUR) e [...] ([...] milhões de EUR) ⁽⁵¹⁾;
- b) Redução dos custos operacionais ([...] milhões de EUR) através de:
- (1) Reestruturação da frota em 2021 ([...]), no valor de [...] milhões de EUR;
- (2) Negociações dos fornecedores no valor de [...] milhões de EUR, incluindo: i) a otimização das poupanças nos contratos públicos, como a redução dos custos de alojamento e a renegociação dos contratos de assistência ([...] milhões de EUR), ii) a redução dos custos de manutenção [...], ([...] milhões de EUR), iii) a renegociação da locação financeira, através de acordos «power by the hour» para motores e taxas mais baixas ([...] milhões de EUR), iv) outras negociações com fornecedores ([...] milhões de EUR, dos quais [...] milhões de EUR [...], e v) negociações dos pedidos de indemnização dos passageiros ([...] milhões de EUR);
- (3) Racionalização da mão de obra no valor de cerca de [...] milhões de EUR, incluindo:
- medidas económicas, tais como reduções salariais do pessoal de cerca de [...] % em 2021 e 2022 ([...] milhões de EUR), renegociação de acordos laborais com os sindicatos para melhorar a produtividade das tripulações ([...] milhões de EUR), bem como
- medidas de redução de pessoal ([...] milhões de EUR), que consistem em [...] ⁽⁵²⁾, bem como [...] ⁽⁵³⁾; e
- (4) Outras medidas de redução de custos (num total de [...] milhões de EUR), incluindo [...] ([...] milhões de EUR).
- (50) Além disso, o plano de reestruturação seria apoiado pelos seguintes recursos próprios fornecidos pela SATA, tal como apresentado por Portugal em 2 de dezembro de 2021:
- (1) A amortização de [...] já executada com receitas próprias geradas pelas operações da SATA ([...] milhões de EUR);
- (2) Receitas provenientes de operações já geradas pela Azores Airlines ([...] milhões de EUR);
- (3) Poupanças no «[...]» com as instituições bancárias, incluindo a renegociação da dívida (redução dos *spreads* e maior duração dos empréstimos) e medidas de redução de custos ([...] milhões de EUR), do seguinte modo: [...] ⁽⁵⁴⁾; e
- (4) Novo financiamento de capital, não garantido pela Região, a conceder a partir de 2022 [...] ⁽⁵⁵⁾; ou [...] ⁽⁵⁶⁾.

⁽⁵⁰⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 3 — Apresentação dos resultados e desempenho do grupo SATA desde o início do ano até à data (2021), de novembro de 2021, conforme atualizadas pela resposta de Portugal ao pedido de informações da Comissão, apresentada em 6 de abril de 2022, p. 18 e anexo 8.

⁽⁵¹⁾ Resposta de Portugal ao pedido de informações da Comissão, apresentada em 6 de abril de 2022, p. 18 e anexo 8.

⁽⁵²⁾ Resposta de Portugal ao pedido de informações da Comissão, apresentada em 6 de abril de 2022, p. 18 e anexo 8.

⁽⁵³⁾ Resposta de Portugal ao pedido de informações da Comissão, apresentada em 6 de abril de 2022, p. 18 e anexos 12-13.

⁽⁵⁴⁾ Observações de Portugal apresentadas em 28 de outubro de 2021, p. 6.

⁽⁵⁵⁾ Qualificação de voo por instrumentos [...] acrescida de uma margem de [...] sujeita a [...].

⁽⁵⁶⁾ Prazo de vencimento em [...] e taxa de juro [...] acrescida de uma margem de [...] de acordo com [...].

- (51) Por último, para além das medidas acima referidas, Portugal prevê alienar uma participação de controlo na Azores Airlines e excluir e vender a totalidade da atividade de assistência em escala, a fim de contribuir para a reestruturação. A venda de tais ativos deverá ter lugar até ao final de 2025 ⁽⁵⁷⁾ e, em relação à Azores Airlines, implica o compromisso da Região de ceder o controlo de gestão a novos investidores através de uma participação de 51 %. Por conseguinte, incluindo as receitas esperadas da privatização da Azores Airlines (cerca de [...] milhões de EUR) e da privatização da nova atividade de assistência em escala (cerca de [...] milhões de EUR), segundo Portugal, a contribuição própria estimada da SATA para os custos de reestruturação seria de [...] milhões de EUR, o que representaria cerca de [...] % dos custos de reestruturação ([...] milhões de EUR).

2.3.1.4. Projeções financeiras do plano de reestruturação: cenários de base e adverso

- (52) Em 15 de julho de 2021 e em 2 de dezembro de 2021, Portugal forneceu informações atualizadas sobre o cenário de base do plano de reestruturação. Nas suas observações de 15 de julho de 2021, Portugal reviu as suas projeções, ajustando-as para ter em conta o nível operacional inferior da Azores Airlines no primeiro trimestre de 2021, devido à gravidade do impacto da pandemia de COVID-19. Porém, os últimos valores atualizados apresentados no relatório relativo aos três primeiros trimestres de 2021 ⁽⁵⁸⁾ refletem melhores resultados, acima das expectativas prudentes apresentadas nas observações de 15 de julho de 2021. Não obstante os ajustamentos, também na última revisão das projeções do plano de negócios, Portugal estima que os resultados da SATA antes de juros e impostos (EBIT) passariam a ser positivos [...].
- (53) Após o período de reestruturação em 2025, [...].
- (54) A nova unidade de negócio de assistência em escala deverá atingir [...] e será alienada até ao final de 2025. De qualquer modo, no final do período de reestruturação, as receitas e os custos da SATA Air Açores deverão ser de [...], enquanto a SGA deverá [...] (de [...] milhões de EUR em 2020 para [...] milhões de EUR em 2025).
- (55) Para o cenário de base, Portugal calculou igualmente os rácios financeiros da rentabilidade do capital investido (RCI) ⁽⁵⁹⁾ (quadro 1.A) e estimou o custo médio ponderado do capital (CMPC) em [...] %. A RCI atingiria [...] % no final da reestruturação (em 2025).

Quadro 1.A

Projeções financeiras do plano de reestruturação (cenário de base)

Financeiras	Período de reestruturação						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SATA Air Açores							
Receitas (milhões de EUR)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milhões de EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBITDA (%)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milhões de EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBIT (%)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

⁽⁵⁷⁾ Observações de Portugal apresentadas em 18 de fevereiro de 2022, p. 3.

⁽⁵⁸⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 3 — Apresentação dos resultados e desempenho do grupo SATA desde o início do ano até à data (2021), de novembro de 2021.

⁽⁵⁹⁾ A RCI no ano t é definida como o EBIT após impostos no ano t dividido pela média do capital investido no ano t e t-1.

Financieiras	Período de reestruturação						
Cenário de base	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
SGA							
Receitas (milhões de EUR)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milhões de EUR)	- 0,4	- 0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBITDA (%)	- 14 %	- 17	3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milhões de EUR)	- 0,4	- 1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBIT (%)	- 13 %	- 39	2	[...]	[...]	[...]	[...]
Azores Airlines							
Receitas (milhões de EUR)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milhões de EUR)	- 4,6	- 36,3	- 37,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBITDA (%)	- 3	- 64	- 48 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milhões de EUR)	- 44,1	- 63,3	- 50,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBIT (%)	- 28 %	- 111 %	- 64 %	[...]	[...]	[...]	[...]
Nova unidade de negócio de assistência em escala							
Receitas (milhões de EUR)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milhões de EUR)	- 8,6	- 11,8	- 2,5	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBITDA (%)	- 80 %	- 199 %	- 13 %	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milhões de EUR)	- 9,0	- 12,1	- 2,8	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBIT (%)	- 83 %	- 205 %	- 15 %	[...]	[...]	[...]	[...]
SATA Air Açores e SGA consolidadas							
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Receitas (milhões de EUR)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (milhões de EUR)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBITDA (%) (*)	17	15	28	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milhões de EUR)	1,9	- 15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBIT (%) (*)	2,2	- 22	14	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) cálculos da Comissão.

Fonte: observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano de negócios da SATA 2021-2025.

Quadro 1.B

Projeções financeiras do plano de reestruturação (cenário de base) do grupo

GRUPO SATA (*)	Período de reestruturação					
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Receitas (milhões de EUR)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (milhões de EUR)	- 78,7	- 39	[...]	[...]	[...]	[...]
Margem EBIT (grupo) (%)	- 67	- 22	[...]	[...]	[...]	[...]
Rendimento líquido (milhões de EUR)	- 87,1	- 32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

GRUPO SATA (*)	Período de reestruturação					
Dívida financeira líquida (DFL) (milhões de EUR)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
Rácio DFL/EBITDA	n. d.	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
RCI (%)	- 155,7	- 11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) pressupõem alienações comerciais da participação maioritária na Azores Airlines e na unidade de assistência em escala.

(**) a partir de 2021, não inclui subvenções de gestão ou extraordinárias relacionadas com a COVID-19, mas sim subvenções de funcionamento recorrentes, como a compensação regional por OSP.

Fonte: observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 4 — Requisitos de financiamento da SATA.

- (56) Portugal apresentou igualmente a RCI, em 2019, de um grupo de companhias aéreas para efeitos de comparação, revelando uma RCI média de 6,9 % e uma RCI mediana de 11,8 % (quadro 2).

Quadro 2

RCI do grupo de homólogos em 2019

Companhias aéreas (em 31 de dezembro de 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 %
Média	6,9 %
Mediana	11,8 %

Fonte: observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021.
Fonte dos dados: base de dados da Orbis Business Intelligence.

- (57) Uma das principais dificuldades da SATA é a parte não compensada das atividades relativas às OSP realizadas pela Azores Airlines, tal como descrito na secção 2.2. No período de 2009 a 2019, conforme comunicado por Portugal, o défice operacional total das rotas sujeitas a OSP operadas pela Azores Airlines, excluindo as rotas comerciais, atingiu [...] milhões de EUR ⁽⁶⁰⁾. No entanto, de acordo com Portugal, a Azores Airlines poderá ser compensada no futuro pelas rotas sujeitas a OSP que ligam Lisboa e Horta, Pico e Santa Maria ⁽⁶¹⁾, caso vença um concurso público para a exploração dessas rotas. A compensação necessária para cobrir os custos de exploração das OSP nas rotas acima referidas é estimada em [...] milhões de EUR/ano. A Azores Airlines dispõe da frota necessária (...) e do pessoal necessário para executar essas OSP nacionais ⁽⁶²⁾, embora o concurso em causa ainda não tenha sido lançado. De qualquer modo, a Azores Airlines não apresentaria propostas para as OSP abaixo dos custos previstos para o seu cumprimento ⁽⁶³⁾.

⁽⁶⁰⁾ Observações de Portugal apresentadas em 19 de outubro de 2020, pontos 150 e 151 e anexo 4.

⁽⁶¹⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 39.

⁽⁶²⁾ Fonte: análise da rentabilidade das rotas, dados da empresa, análise BCG, nas observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 41.

⁽⁶³⁾ Observações de Portugal apresentadas em 10 de junho de 2021, ponto 23, p. 6.

- (58) Portugal apresentou igualmente projeções num cenário adverso da reestruturação, em que as receitas da Azores Airlines seriam 15 % inferiores às do cenário de base ⁽⁶⁴⁾. Portugal alega que, se as OSP acima referidas não forem confiadas à Azores Airlines, a capacidade disponível pode ser utilizada de forma rentável nas seguintes atividades ⁽⁶⁵⁾:
- [...];
 - [...];
 - [...];
 - [...].
- (59) As autoridades portuguesas indicam que, no que diz respeito a [...]. De acordo com Portugal, em qualquer caso, as opções acima referidas podem ser alternativas ou combinadas, sendo prosseguidas simultaneamente, em função da evolução futura do mercado, bem como do resultado final dos procedimentos de concurso público para a adjudicação das rotas sujeitas a OSP em causa.
- (60) No cenário adverso, a SATA continuaria a gerar um EBIT positivo de [...] milhões de EUR em 2025, que seria sistematicamente positivo a partir daí (quadro 3). No cenário adverso, as receitas esperadas da venda de uma participação na Azores Airlines continuariam também a restaurar a posição de capital próprio da SATA, a dívida financeira seria estável e o rácio dívida financeira líquida/EBITA atingiria [...] em 2025. A partir de 2026, o grupo SATA [...].

Quadro 3

Projeções financeiras do plano de reestruturação (cenário adverso)

(milhões de EUR)

GRUPO SATA	Período de reestruturação					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Receitas	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Resultado líquido	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Dívida financeira (excluindo locações financeiras)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Portugal alega que outras combinações de instrumentos ou montantes de auxílio comprometeriam os objetivos ou implicariam um custo financeiro insuportável, prejudicando a viabilidade a longo prazo da SATA.

2.3.1.5. Medidas destinadas a limitar a distorção da concorrência

- (62) As autoridades portuguesas comprometem-se a aplicar as seguintes medidas para limitar as distorções da concorrência durante o período de reestruturação:
- a) Em termos de alienação, a SATA venderá uma participação maioritária e de controlo (51 %) da filial Azores Airlines, e excluirá e alienará a totalidade da atividade de assistência em escala, que inclui cerca de [...] ⁽⁶⁶⁾; além disso, a SATA já liquidou a Azores Vacations Canada e, até ao final de 2022, deverá ter concluído o processo de liquidação da Azores Vacations America, que se centravam nas ligações entre a América do Norte e Portugal continental e as ilhas açorianas ao longo do ano ⁽⁶⁷⁾;

⁽⁶⁴⁾ Observações de Portugal apresentadas em 15 de julho de 2021, Anexo 4 — Requisitos de financiamento da SATA (dados do IMAP, de julho de 2021), posteriormente revistas em 2 de dezembro de 2021.

⁽⁶⁵⁾ Ofício enviado por Portugal em 22 de outubro de 2021 [...].

⁽⁶⁶⁾ Observações de Portugal apresentadas em 10 de junho de 2021, pp. 9, 11 e 16.

⁽⁶⁷⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 3 — Apresentação dos resultados e desempenho do grupo SATA desde o início do ano até à data (2021), de novembro de 2021, diapositivo 4.

- b) Quanto à frota, a SATA compromete-se a impor um limite máximo à frota de aeronaves, respetivamente seis aeronaves para a SATA Air Açores — com possibilidade de aumento excepcional com vista ao cumprimento dos compromissos das OSP interilhas — e oito aeronaves para a Azores Airlines ⁽⁶⁸⁾;
 - c) A SATA abster-se-á de adquirir ações em qualquer empresa durante o período de reestruturação, exceto nos casos em que tal seja indispensável para assegurar a viabilidade a longo prazo da SATA;
 - d) A SATA abster-se-á de divulgar o apoio estatal como uma vantagem concorrencial quando comercializar os seus produtos e serviços.
- (63) Portugal prevê a alienação de ativos até 31 de dezembro de 2025, uma vez que considera que o desenvolvimento de um historial operacional e financeiro positivo em resultado da reestruturação daria garantias aos potenciais investidores na participação maioritária da Azores Airlines. Do mesmo modo, no que diz respeito à atividade de assistência em escala a ser excluída e alienada, este calendário permitiria ao beneficiário obter resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (EBITDA) normalizados/recorrentes de cerca de [...] milhões de EUR/ano.

2.3.2. A situação na ausência do auxílio à reestruturação

- (64) Portugal alega que, na ausência do auxílio à reestruturação, a SATA ficaria sem liquidez, tendo em conta, nomeadamente, as próximas datas de reembolso do financiamento dos principais bancos — incluindo, em 6 de março de 2022, um empréstimo de 155 milhões de EUR por parte do Deutsche Bank — para o qual a SATA tem um saldo de tesouraria insuficiente e tem tido dificuldades em negociar novas prorrogações ⁽⁶⁹⁾. Seguir-se-ia a suspensão e a subsequente revogação da sua licença de exploração, o que a privaria da sua principal fonte de rendimento e conduziria à liquidação da SATA. Conduziria igualmente à perturbação das atuais rotas sujeitas a OSP servidas pela SATA entre as ilhas do arquipélago e entre o arquipélago e Portugal continental e a Madeira, pelo menos até outra transportadora estar disposta a assinar o contrato de serviço público. Do mesmo modo, a SATA não estaria em condições de continuar a prestar o SIEG que atualmente oferece aos cinco pequenos aeroportos explorados pela SGA.
- (65) Além disso, o incumprimento da SATA implicaria a perda de mais de 1 000 postos de trabalho numa região já assistida ⁽⁷⁰⁾ e efeitos desfavoráveis para a economia global dos Açores, em especial nos setores do turismo e das pescas, uma vez que esta região ultraperiférica da União está fortemente dependente das ligações aéreas, especialmente na época de inverno. Concretamente, em 2019, o turismo representava cerca de 12 000-15 000 postos de trabalho diretos e indiretos, o que corresponde a cerca de 13 % de todo o produto interno bruto («PIB») dos Açores. Por outro lado, estima-se que estes 13 % aumentem no futuro (em 70 %-80 %), promovendo e impulsionando assim as vendas de produtos e serviços originários dos Açores ⁽⁷¹⁾. Portugal salienta igualmente que o nível de rendimento nos Açores ainda está a recuperar, com um PIB *per capita* de 68 % da média da União, ao passo que a economia local está em transição para serviços e exportações de maior valor acrescentado (que representam 10 % do emprego total no setor primário) ⁽⁷²⁾.
- (66) Portugal observa que, nos últimos anos, outras transportadoras aéreas mostraram falta de interesse no desenvolvimento da conectividade com os Açores. Em especial, a TAP não se candidata às rotas sujeitas a OSP para ligar Portugal continental aos Açores desde abril de 2015; a EasyJet saiu do mercado em 2017, alegadamente por não poder garantir uma oferta de qualidade (ou seja, frequência), dando prioridade a outros mercados; a Delta cancelou a sua rota Nova Iorque-Ponta Delgada um ano após o seu lançamento em 2018, ao passo que a Ryanair está a reduzir a sua capacidade para a Região na sequência da pandemia de COVID-19. A conectividade direta limitada seria igualmente demonstrada pelo número muito reduzido de voos diretos programados para os Açores (dez destinos diretos em 2019) em comparação com outras regiões semelhantes aos Açores em termos de distância do continente nacional (por exemplo, 116 voos diretos com destino às ilhas Canárias ou 130 para as ilhas Baleares) ⁽⁷³⁾.

⁽⁶⁸⁾ Observações de Portugal apresentadas em 28 de outubro de 2021, p. 9.

⁽⁶⁹⁾ Observações de Portugal apresentadas em 18 de fevereiro de 2022, p. 4.

⁽⁷⁰⁾ A região ultraperiférica NUTS 2 PT20 Região Autónoma dos Açores foi designada por Portugal como região assistida nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE, tal como aprovado pela Decisão da Comissão, de 8 de fevereiro de 2022, no processo SA.100752 (2021/N), Mapa dos auxílios com finalidade regional para Portugal (2022-2027) (JO C 82 de 18.2.2022, p. 1).

⁽⁷¹⁾ Fonte: SREA, pesquisa de imprensa.

⁽⁷²⁾ Fonte: INE, SREA (dados referentes a 2018/2019).

⁽⁷³⁾ Fonte: OAG, *Schedule of operating flights for published carriers from January 1st, 2019 to December 31st, 2019* (não traduzido para português). Os dados incluem todas as operações com 50 ou mais voos por ano de cada região para outro destino.

- (67) Por conseguinte, como sublinha Portugal, sem a intervenção da Região dos Açores, a SATA iria quase certamente desaparecer a curto prazo, uma vez que nenhum investidor privado parece querer injetar capital e nenhuma instituição financeira está disposta a oferecer novos financiamentos, tendo também em conta a localização geográfica dos Açores e a sua situação económica de região assistida. Nenhum cenário alternativo parece credível, não só para manter a SATA em atividade, mas também para manter a ligação de transporte aéreo à Região e no seu interior (considerandos 122 a 124), tendo em conta as consequências mais vastas da pandemia de COVID-19 para o setor da aviação e para a economia da Região dos Açores, que está fortemente dependente do turismo (considerandos 128 a 133).

2.4. Condições de compatibilidade não contestadas nas decisões de início do procedimento e de prorrogação

- (68) Nas decisões de início do procedimento e de prorrogação ⁽⁷⁴⁾, a Comissão concluiu, a título preliminar, que, na ausência de intervenção do Estado, nenhuma outra empresa privada seria suscetível de assumir as atividades da SATA, incluindo as OSP e os SIEG atualmente realizados, pelo que existiria o risco de perturbação da conectividade numa das regiões ultraperiféricas da União. Além disso, a saída da SATA teria potenciais consequências negativas, tendo em conta o seu importante papel sistémico nos Açores, e conduziria a graves dificuldades sociais e económicas para a Região e a importantes repercussões negativas em segmentos importantes da economia no que diz respeito às atividades relacionadas com o turismo.
- (69) Além disso, a Comissão não contestou o efeito de incentivo do auxílio, nem a sua adequação. Concretamente, a Comissão considerou que as medidas de reestruturação dão resposta a uma situação de extrema deterioração do capital próprio da SATA, que é profundamente negativa, liquidando simultaneamente a dívida existente e satisfazendo as necessidades de tesouraria para as operações regulares ⁽⁷⁵⁾.
- (70) Por último, a Comissão considerou que as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência eram adequadas à dimensão da empresa, uma vez que a alienação total da atividade de assistência em escala e a venda de uma participação de controlo na Azores Airlines parecem permitir a entrada de prestadores de serviços alternativos nos mercados em questão ⁽⁷⁶⁾. Além disso, o plano de reestruturação reduziria significativamente o perímetro de propriedade e controlo da SATA, centrando as suas atividades na missão de interesse público, ou seja, a exploração de cinco aeroportos nas ilhas mais pequenas e mais remotas do arquipélago e a prestação de serviços de transporte aéreo nos Açores ⁽⁷⁷⁾.

2.5. Motivos para dar início ao procedimento

- (71) Na decisão de início do procedimento, a Comissão concluiu que nem os aumentos de capital anteriores nem o empréstimo de emergência garantido pareciam satisfazer as condições de compatibilidade com o mercado interno ⁽⁷⁸⁾. Em especial, no que diz respeito aos aumentos de capital anteriores, no montante de 72,6 milhões de EUR, a Comissão levantou dúvidas quanto à sua alegada conformidade com o mercado e, na ausência da mesma, quanto à sua alegada compatibilidade com o mercado interno, nomeadamente a título de auxílio de emergência ou à reestruturação. A Comissão não pôde concluir se uma exceção ao princípio do «auxílio único» devido a circunstâncias excecionais e imprevisíveis e não imputáveis ao beneficiário se justificava em relação a esses aumentos de capital [ponto 72, alínea c), das Orientações E&R] ⁽⁷⁹⁾.
- (72) A decisão de prorrogação levantou novas dúvidas quanto à proporcionalidade do auxílio à reestruturação, tendo em conta: i) a ausência de repartição de encargos, ii) a insuficiente contribuição própria real e efetiva da SATA, que deveria ser de, pelo menos, 50 % dos custos de reestruturação nos termos do ponto 64 das Orientações E&R, e iii) o longo período de vigência do plano de reestruturação, incluindo os ativos a alienar apenas até 2026, em condições de governação não especificadas.

⁽⁷⁴⁾ Decisão de início do procedimento, considerandos 68 a 77, e decisão de prorrogação, considerandos 55 a 61.

⁽⁷⁵⁾ Decisão de prorrogação, considerandos 64-65.

⁽⁷⁶⁾ Decisão de prorrogação, considerandos 86-87.

⁽⁷⁷⁾ Decisão de prorrogação, considerandos 83-86.

⁽⁷⁸⁾ Decisão de início do procedimento, considerandos 58 a 60.

⁽⁷⁹⁾ Decisão de início do procedimento, considerandos 97-98.

- (73) Mais concretamente, a ausência de repartição de encargos pelos credores existentes resulta num montante significativo de auxílio estatal em relação ao custo do plano de reestruturação. A este respeito, Portugal não fundamentou a alegada impossibilidade de uma redução parcial da dívida suportada pelos credores atuais ⁽⁸⁰⁾, tendo também em conta o elevado nível de endividamento da SATA ([...] milhões de EUR de dívida financeira anterior à reestruturação). Além disso, as medidas previstas por Portugal não envolviam um novo financiamento em condições de mercado, mas apenas a libertação de recursos através da redução dos custos operacionais do beneficiário ⁽⁸¹⁾.
- (74) No que diz respeito à contribuição própria do beneficiário, as únicas fontes que podiam ser consideradas reais e efetivas ascendiam a [...] % dos custos do plano de reestruturação, o que é significativamente inferior à percentagem de 50 % que a Comissão normalmente considera adequada ⁽⁸²⁾. Ao mesmo tempo, Portugal não apresentou provas de que as medidas de contribuição própria previstas sejam eficazes, duradouras e não reversíveis. De igual modo, nas perspetivas incertas até 2026, Portugal não se comprometeu a manter essas medidas e a não as retirar se os resultados de exploração do beneficiário melhorassem mais rapidamente ou mais do que o previsto nas projeções do plano de negócios ⁽⁸³⁾.
- (75) Por último, a Comissão tinha dúvidas quanto à duração do processo e à certeza das medidas empresariais para a alienação de participações na Azores Airlines e na atividade de assistência em escala da SATA, que só deveria ter lugar após o período de reestruturação, em 2026 ⁽⁸⁴⁾. Neste sentido, i) independentemente da adequação dos múltiplos utilizados para avaliar o seu valor ([...]), os montantes estimados ([...] milhões de EUR) pareciam basear-se no hipotético desempenho individual da empresa; ii) Portugal não tinha apresentado quaisquer acordos firmes de compra e venda ou compromissos vinculativos de compradores específicos ⁽⁸⁵⁾; e iii) era igualmente duvidoso que existissem condições de governação e acordos suficientemente claros para acompanhar essa alienação até 2026 ⁽⁸⁶⁾.

3. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

- (76) No total, 19 terceiros apresentaram observações sobre a decisão de início do procedimento, 18 das quais foram apresentadas dentro do prazo previsto na decisão ⁽⁸⁷⁾, ao passo que 14 terceiros apresentaram as suas observações sobre a decisão de prorrogação, 12 das quais dentro desse prazo ⁽⁸⁸⁾.
- (77) Os terceiros em causa incluem uma parte interessada, a saber, a Ryanair, que é um concorrente abrangido pela definição estabelecida no artigo 1.º, alínea h), do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ⁽⁸⁹⁾.

⁽⁸⁰⁾ Decisão de prorrogação, considerando 69.

⁽⁸¹⁾ Decisão de prorrogação, considerando 71.

⁽⁸²⁾ Decisão de prorrogação, considerando 74.

⁽⁸³⁾ Decisão de prorrogação, considerando 72-73.

⁽⁸⁴⁾ Decisão de prorrogação, considerando 89.

⁽⁸⁵⁾ Decisão de prorrogação, considerando 73-74.

⁽⁸⁶⁾ Decisão de prorrogação, considerando 88.

⁽⁸⁷⁾ Os seguintes terceiros apresentaram observações sobre a decisão de início do procedimento: Partido Popular Monárquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Açores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Açores do Ontário (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), Casa dos Açores de Winnipeg Canadá (CAWC), Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (APAVT), Visitadores Travel (ATA), Comissão de Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e dos Amigos da Ribeira Quente, Federação das Pescas dos Açores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA) e Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

⁽⁸⁸⁾ Os seguintes terceiros apresentaram observações sobre a decisão de prorrogação: Brampton Travel Agency (BTA), Casa dos Açores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão de Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e dos Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associação Açoriana de Formação Turística e Hoteleira (AAFTH), Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo (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) e Associação de Turismo dos Açores (ATA).

⁽⁸⁹⁾ Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9).

- (78) Entre os terceiros contam-se clientes tradicionais e beneficiários dos serviços prestados pela SATA (empresas estrangeiras, operadores turísticos, etc.), várias associações, incluindo organizações da diáspora açoriana⁽⁹⁰⁾, municípios açorianos, bem como outras partes interessadas, como o Partido Popular Monárquico (PPM) e o Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).
- (79) As observações destes terceiros sobre o início do procedimento, bem como sobre a sua prorrogação, são apresentadas conjuntamente a seguir.

3.1. Observações da parte interessada – Ryanair

- (80) A Ryanair considera que a decisão de início do procedimento assinala a intenção da Comissão de autorizar os aumentos de capital anteriores como contrapartida de uma compensação inadequada pelos SIEG da SATA. No entanto, dado que a decisão de início do procedimento não apresentou quaisquer informações sobre o nível de compensação da SATA Air Açores pela exploração de rotas sujeitas a OSP e outros serviços de interesse geral prestados pela SATA, a Ryanair alega ter sido privada da possibilidade de apresentar observações sobre esse ponto. Do mesmo modo, a Ryanair queixa-se de ter sido privada da possibilidade de apresentar observações sobre a decisão de prorrogação, alegando que lhe foi recusado o acesso às informações confidenciais nela contidas e relacionadas com o plano de reestruturação, os aspetos operacionais (contabilizando 115 casos de tratamento confidencial) e as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência.
- (81) Por outro lado, a Ryanair considera que a decisão de início do procedimento assinala a intenção da Comissão de autorizar o auxílio de emergência à SATA como exceção ao princípio do «auxílio único», devido a circunstâncias excecionais e imprevistas. Na opinião da Ryanair, a crise da COVID-19 não deve ser considerada uma exceção ao princípio do «auxílio único», nos termos do ponto 72, alínea c), das Orientações E&R, em benefício da SATA. Segundo a Ryanair, se as OSP da SATA estivessem a causar prejuízos à empresa, a diminuição do tráfego devido à crise da COVID-19 deveria ter reduzido os prejuízos da SATA, em vez de agravar as suas dificuldades. Além disso, a Ryanair alega que a enorme sobrecapacidade causada pela crise da COVID-19 permite aos concorrentes intervir e reproduzir o papel da SATA Air Açores e da Azores Airlines com maior eficiência.
- (82) A Ryanair alega que as suas 27 aeronaves imobilizadas quando apresentou as suas observações em 5 de outubro de 2020 representavam mais do dobro da frota total da SATA Air Açores e da Azores Airlines⁽⁹¹⁾. Em Portugal, nessa altura, estavam imobilizadas 60 aeronaves, enquanto na zona Eurocontrol este número atingia as 3 242 aeronaves⁽⁹²⁾. As aeronaves são ativos altamente móveis e a remoção da capacidade da SATA Air Açores e da Azores Airlines do mercado será muito provavelmente seguida do posicionamento das aeronaves atualmente inativas de outras companhias aéreas nas rotas da SATA Air Açores e da Azores Airlines.
- (83) A Ryanair considera igualmente que a alegação da Comissão, na decisão de início do procedimento⁽⁹³⁾, de que nas atuais circunstâncias desencadeadas pelo surto de COVID-19, não é possível a qualquer concorrente, incluindo os já ativos no mercado português, intervir e reproduzir plena ou significativamente o papel da SATA Air Açores não é fundamentada e que, pelo contrário, a saída da SATA do mercado permitiria a concorrentes mais eficientes intervir e oferecer uma gama mais vasta de serviços e uma melhor qualidade a um preço mais baixo para os passageiros.
- (84) Para sustentar as suas alegações, a Ryanair remete para os precedentes das falências da Malév e da Spanair, que demonstraram que tal resultado positivo é previsível, *a fortiori*, pelo facto de 2020 ter sido marcado por uma capacidade disponível incomparavelmente superior à de 2013, com um crescimento positivo do tráfego a partir dos aeroportos de Budapeste e Barcelona, e remete para os dados do Eurostat a este respeito.

⁽⁹⁰⁾ As associações da diáspora CAQ e CAO também integram a organização-quadro CAN. Outras comunidades da diáspora no Canadá e nos EUA são a CPAC e a CAWC.

⁽⁹¹⁾ A Ryanair afirma que a SATA Air Açores explora duas aeronaves Bombardier Dash 8-Q200 (com uma capacidade de 37 passageiros) e quatro Bombardier Dash 8-Q400 (com uma capacidade de 80 passageiros), e que a Azores Airlines explora seis Airbus A320 e A321 (fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores).

⁽⁹²⁾ Dados da Unidade de Informações da Aviação (AIU) da EUROCONTROL sobre as frotas imobilizadas. Fonte: https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/ [parte da Unidade de Informações da Aviação (AIU) da EUROCONTROL, consultada em 2 de outubro de 2020].

⁽⁹³⁾ Decisão de início do procedimento, considerando 70.

- (85) Além disso, a Ryanair alega que poderia assumir a totalidade das rotas da SATA Air Açores e da Azores Airlines para o continente em poucos dias. A Ryanair observa igualmente que a decisão de início do procedimento ⁽⁸⁴⁾ afirma erradamente que a Ryanair liga os Açores a Londres, Manchester e Frankfurt, omitindo a exploração pela Ryanair de rotas entre Ponta Delgada e Terceira Lajes (ambas nos Açores) e Lisboa e Porto durante todo o ano.
- (86) A Ryanair sustenta que, na sequência da sua investigação do caso em apreço, a Comissão deve estar em condições de concluir que a crise da COVID-19 não deve ser considerada uma circunstância que justifique uma exceção ao princípio do «auxílio único». Pelo contrário, a sobrecapacidade gerada por esta crise facilita a intervenção dos concorrentes e torna menos justificada a manutenção artificial da SATA, que demonstrou a sua ineficácia. A Ryanair recorda que a SATA já estava à beira do colapso antes da crise da COVID-19 e que foi poupada através de injeções recorrentes de capital por Portugal. A Ryanair afirma igualmente que a crise da COVID-19 não é uma razão válida para permitir que Portugal continue a injetar fundos na SATA.
- (87) No que respeita, em especial, à decisão de prorrogação, a Ryanair alega que, devido ao tratamento de confidencialidade exagerado de partes dessa decisão relativamente às medidas de reestruturação, à contribuição própria e às medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, foi privada do seu direito de apresentar observações. A Ryanair reitera ainda que as decisões de início do procedimento e de prorrogação não mencionam, entre as rotas entre os Açores e Portugal continental exploradas pela Ryanair, as seguintes rotas: i) Ponta Delgada e Porto, numa base anual, e ii) Terceira e Lisboa e Porto, numa base anual. Além disso, a Ryanair sugere que a SATA deve ser destituída das operações fora do domínio das OSP/SIEG, uma vez que essa delimitação pouco clara das missões da SATA, enquanto prestador de serviço público e transportadora aérea comercial, explica provavelmente a maior parte das suas dificuldades. A Ryanair acrescenta que o crescimento das suas operações entre os Açores e Portugal continental, apesar da crise da COVID-19, confirma que poderia assumir todas as rotas comerciais da SATA para o continente a curto prazo.
- (88) Além disso, tendo em conta a sobrecapacidade causada pela crise da COVID-19 no setor da aviação, a Ryanair convida a Comissão a abster-se de presumir, no que diz respeito às rotas atualmente exploradas pela SATA Air Açores e pela Azores Airlines, que a condição estabelecida no artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 está automaticamente preenchida (a saber, que devem ser impostas OSP quando as transportadoras não respeitem um determinado nível de serviços se atenderem apenas aos seus interesses comerciais). Por último, a Ryanair defende que o montante do auxílio seja limitado ao necessário para executar as missões de OSP/SIEG da SATA.

3.2. Observações de terceiros

3.2.1. Partido Popular Monárquico

- (89) No que diz respeito às medidas objeto do processo, o PPM opôs-se ao auxílio de emergência e ao plano de reestruturação. O PPM considera que algumas informações prestadas por Portugal são incorretas. Mais concretamente, sublinha que as atividades da SATA Air Açores e da Azores Airlines não devem ser mistas: enquanto a primeira apenas explora voos interilhas ao abrigo de OSP com uma compensação financeira importante (mais de 135 milhões de EUR para o período de 2015-2020), a segunda concorre com outras companhias aéreas (por exemplo, TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter). O PPM salienta igualmente que a TAP, a Ryanair e a Azores Airlines concorrem no mesmo mercado em duas rotas liberalizadas ⁽⁸⁵⁾ e que as rotas abrangidas por OSP não têm um nível elevado de procura. Por último, o PPM refere que, antes do surto de COVID-19, a TAP era um concorrente que também ligava os EUA e o Canadá ⁽⁸⁶⁾.
- (90) Além disso, o PPM alega que a Azores Airlines explora voluntariamente várias rotas sujeitas a OSP ⁽⁸⁷⁾ (anteriormente exploradas pela TAP) e que Portugal nunca lançou um concurso público para essas rotas. Por conseguinte, Portugal não tem o direito de justificar o auxílio concedido à Azores Airlines para essas rotas sujeitas a OSP. Por outro lado, o PPM sublinha que uma declaração da Comissão relativa à cessação da atividade da EasyJet ⁽⁸⁸⁾ numa rota sujeita a OSP ⁽⁸⁹⁾ em 2017 está incorreta, uma vez que a referida rota não era, de facto, uma rota sujeita a OSP, mas sim uma rota liberalizada.

⁽⁸⁴⁾ Decisão de início do procedimento, considerando 10.

⁽⁸⁵⁾ As rotas de São Miguel (PDL) e Terceira (TER) para Lisboa (LIS) e Porto (OPO).

⁽⁸⁶⁾ Rotas de São Miguel (PDL) para Boston (BOS) e vice-versa.

⁽⁸⁷⁾ Rotas entre Lisboa (LIS) e Pico (PIX); Faial (HOR) e Santa Maria (SMA); e também entre a Madeira (FNC) e São Miguel (PDL).

⁽⁸⁸⁾ Decisão de início do procedimento, considerando 16.

⁽⁸⁹⁾ De São Miguel (PDL) para Lisboa (LIS).

- (91) No que diz respeito às rotas sujeitas a OSP interilhas exploradas pela SATA Air Açores, o PPM alega que a razão pela qual o concurso público não era atrativo se deve: 1) à complexidade que o Governo colocou nas OSP e nas regras de concurso e 2) ao facto de o concurso para as rotas interilhas abranger todas as rotas no seu conjunto. A este respeito, condições equitativas, razoáveis e mais transparentes permitiriam reduzir o montante da compensação financeira a pagar. Por último, o PPM considera que a compensação financeira paga à SATA Air Açores pelas OSP também constitui uma subvenção ilegal da Azores Airlines e que esta última deve ser gerida separadamente da primeira.
- (92) O PPM alega ainda que a continuidade territorial entre Portugal continental e os Açores não seria perturbada em caso de falência da SATA: com efeito, a TAP e a Ryanair exploram as rotas de São Miguel (PDL) e Terceira (TER) para Lisboa (LIS).

3.2.2. Clientes e outras organizações

- (93) Outros terceiros apresentaram observações em apoio do plano de emergência e reestruturação da SATA devido à importância da SATA e ao potencial impacto da sua saída do mercado na economia e na conectividade da Região dos Açores e das comunidades da diáspora açoriana.
- (94) A grande maioria dos terceiros que apresentaram observações, tanto sobre a decisão de início do procedimento como sobre a decisão de prorrogação, manifestou preocupação com a necessidade de assegurar o princípio da continuidade territorial. Por conseguinte, apoiam a continuação dos serviços de voo prestados pela SATA em prol da diáspora dos Açores, da economia regional, da saúde e da educação da região, tendo em conta as características da RAA enquanto região ultraperiférica da União, conforme reconhecido no artigo 349.º do TFUE. Em seu entender, na ausência da SATA, essas rotas não seriam reproduzidas por nenhuma outra companhia aérea ao mesmo nível, tendo em conta a sazonalidade das ligações das outras transportadoras e o facto de as outras transportadoras não terem demonstrado um interesse permanente em assegurar essas ligações.
- (95) Sem exceção, as associações da diáspora sublinham a importância da SATA para a manutenção das raízes e da conectividade da comunidade açoriana na América do Norte, nomeadamente em Toronto, Montreal, Ontário, Winnipeg, Califórnia e costa leste dos EUA ⁽¹⁰⁰⁾.
- (96) Neste contexto, um grande número de terceiros salienta a importância da SATA para o setor do turismo, considerado um setor essencial para o desenvolvimento dos Açores e uma fonte essencial de emprego e riqueza para a região. A SATA desempenhou, e continua a desempenhar, um papel de liderança no crescimento dos Açores como destino turístico e, conseqüentemente, no emprego e riqueza da região, uma vez que assegura a mobilidade interna no arquipélago dos Açores e a sua conectividade com Portugal continental, a Europa e a América do Norte. Além disso, a SATA garante o acesso a bens essenciais e não essenciais provenientes do exterior dos Açores, necessários para o desenvolvimento de todas as atividades relacionadas com o turismo.
- (97) A Associação Portuguesa das Agências de Viagens e Turismo («APAVT») e a Associação Turismo dos Açores («ATA») consideram que o impacto económico da SATA em toda a cadeia de valor do turismo é único. Na sua opinião, os fluxos de passageiros resultantes das operações de voo da SATA resultam não só na criação direta de numerosos postos de trabalho, mas também na criação de múltiplas empresas a jusante, nomeadamente hotéis e arrendamento de curta duração, restaurantes, aluguer de automóveis, agências de viagens e empresas de entretenimento turístico.
- (98) Além disso, associações como a Federação Agrícola dos Açores («FAA») e a Federação das Pescas dos Açores («FPA») sublinham a especificidade da região dos Açores e o papel fundamental que a SATA desempenha no acesso a outras regiões e na garantia da distribuição e exportação de produtos do arquipélago dos Açores para outras terras, Portugal continental e outros territórios dentro (e fora) da União, melhorando assim o acesso a oportunidades equitativas para os produtores dos Açores, em especial para o transporte na distribuição de peixe. A FAA e a FPA alegam que a SATA assegura o desenvolvimento socioeconómico dos setores da pesca e da agricultura através do transporte destes produtos no arquipélago dos Açores e deste para outras regiões.

⁽¹⁰⁰⁾ Observações da California Portuguese-American Coalition (CPAC) apresentadas em 2 de outubro de 2020, e da Casa dos Açores de Winnipeg, Canadá, apresentadas em 3 de outubro de 2020.

- (99) Outras partes, como os clientes diretos e as agências de viagens [A.J.F. Accounting («AJFA») e SDA Building Services («SDABS»), que têm investimentos nos Açores, bem como a agência de turismo «BTA»], são favoráveis ao apoio à SATA, enquanto a Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores («AMRAA») recorda que a SATA foi um garante do não isolamento da população açoriana em relação ao mundo exterior e um instrumento para a implementação da coesão territorial, económica e social; além disso, salientam que a SATA desempenha um papel essencial em tempos de crise, como catástrofes naturais, e durante a pandemia de COVID-19 e sublinham o papel fundamental dos serviços da SATA para o transporte de equipamento médico, medicamentos e equipamento de proteção individual.
- (100) A Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria («CCIPD») reconhece que a SATA tem sido um instrumento fundamental para assegurar a mobilidade interna e a conectividade para o exterior, manifestando, no entanto, preocupação com a gestão da SATA durante o período de apoio e sugerindo a melhoria do desempenho através de um plano de ação. A CCIPD reconhece o estado de emergência e sugere uma alteração das OSP para os voos interilhas e as ligações para vias de acesso não liberalizadas.
- (101) Em geral, todos os outros terceiros reconhecem que a SATA desempenha um papel fundamental no processo de salvaguarda da conectividade da Região dos Açores, aplicando os princípios económicos, sociais e territoriais consagrados nos artigos 174.º a 178.º do TFUE. Esses terceiros não veem potenciais efeitos negativos dos aumentos de capital anteriores e/ou de outras medidas de apoio a favor da SATA sobre a concorrência ⁽¹⁰¹⁾, ou consideram que o eventual efeito negativo seria contrabalançado pelo impacto positivo da manutenção do funcionamento da SATA, tendo em conta a pequena dimensão da Região dos Açores e a sua população limitada (243 000 habitantes).

4. OBSERVAÇÕES DE PORTUGAL

4.1. Observações sobre o início e a prorrogação do procedimento formal

- (102) Portugal considera que os aumentos de capital anteriores da SATA (em 2017 ⁽¹⁰²⁾, 2018 ⁽¹⁰³⁾ e 2020 ⁽¹⁰⁴⁾) corresponderam a compensações de OSP relativas ao transporte aéreo dentro das ilhas e de/para os Açores, com vista, mais especificamente, a compensar os défices operacionais decorrentes da imposição dos referidos OSP e SIEG, considerados essenciais para o interesse público da RAA ⁽¹⁰⁵⁾. A fim de demonstrar que esses OSP e SIEG não foram devida e totalmente compensados, Portugal alega, nomeadamente, que o défice de compensação auditado da SATA para as OSP no período de 2009-2019 ascendeu a, pelo menos, 65,5 milhões de EUR ⁽¹⁰⁶⁾, incluindo: i) 19,2 milhões de EUR de custos adicionais incorridos pela SATA Air Açores, que não foram compensados ao abrigo dos contratos de serviço público («CSP»), nem através das indemnizações compensatórias, nem através dos mecanismos de restabelecimento financeiro, e ii) 46,3 milhões de EUR de custos declarados pela Azores Airlines nas quatro rotas sujeitas a OSP (ou seja, excluindo as rotas comerciais liberalizadas) ⁽¹⁰⁷⁾.
- (103) De acordo com Portugal, os montantes auditados não refletem o défice operacional real no cumprimento das rotas sujeitas a OSP da SATA (ou seja, 14 rotas sujeitas a OSP exploradas pela SATA Air Açores e quatro rotas pela Azores Airlines), que seria de cerca de 98 milhões de EUR, uma vez que esse défice, para além dos 65,5 milhões de EUR acima referidos, incluiria também um montante adicional de 33 milhões de EUR, constituído pela diferença entre os pedidos da SATA para restabelecer o seu saldo financeiro e o montante efetivamente pago pela RAA no período de 2009-2019. Assim, Portugal explica que esta situação de dificuldade financeira determinou a

⁽¹⁰¹⁾ Acórdão do Tribunal Geral de 12 de maio de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais e Communauté d'Agglomération du Douaisis/Comissão, processos apensos T-267/08 e T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, n.º 110.

⁽¹⁰²⁾ Autorizado pela Resolução do Conselho do Governo dos Açores n.º 13/2017.

⁽¹⁰³⁾ Autorizado pela Resolução do Conselho do Governo dos Açores n.º 85/2018, alterada pela Resolução do Conselho do Governo n.º 112/2018.

⁽¹⁰⁴⁾ Autorizado pela Resolução do Conselho do Governo dos Açores n.º 66/2020.

⁽¹⁰⁵⁾ Observações de Portugal apresentadas em 19 de outubro de 2020, pontos 142-155 e 167-189.

⁽¹⁰⁶⁾ Este montante tem em conta apenas a diferença entre os montantes devidos pela RAA, conforme certificados pelas auditorias públicas pertinentes, e os montantes efetivamente pagos pela RAA; ver as observações de Portugal apresentadas em 19 de outubro de 2020, pontos 143-155, anexos 2-4 e anexo 7.

⁽¹⁰⁷⁾ Observações de Portugal apresentadas em 19 de outubro de 2020, ponto 151.

necessidade de o Conselho do Governo Regional dar cumprimento a uma recomendação do Tribunal de Contas ⁽¹⁰⁸⁾, bem como às regras nacionais em matéria de direito das sociedades relativas à perda de metade do capital social realizado devido a perdas acumuladas ⁽¹⁰⁹⁾.

- (104) Em especial, no que se refere ao transporte interilhas, Portugal explica que as 14 rotas servidas pela SATA, organizadas em três agrupamentos (Ponta Delgada, Terceira e Horta), são objeto de concurso desde 2002, nos termos, primeiramente, do Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho ⁽¹¹⁰⁾ e, posteriormente, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. O atual contrato de serviço público («CSP»), confiado à SATA na sequência de um concurso público, foi adjudicado por um período de cinco anos, de 1 de novembro de 2021 a 31 de outubro de 2026 (considerando 19).
- (105) Todos os CSP incluíram um método *ex ante* para o cálculo da compensação, um subsídio anual e um mecanismo de ajustamentos de compensação, a fim de garantir que a SATA não fosse sobrecompensada pela prestação do serviço público. No entanto, conforme mencionado (considerandos 32 e 102), Portugal alega que a SATA Air Açores suportou custos adicionais com a prestação de serviços das OSP que não foram compensados através de um subsídio anual ou de um mecanismo de correção *ex post*, e que o montante auditado das perdas foi de 19,2 milhões de EUR (embora a SATA tenha solicitado 50,9 milhões de EUR para cobrir o défice real).
- (106) No que diz respeito às rotas servidas pela Azores Airlines sujeitas a OSP não compensadas (considerando 20), Portugal explica que as três ligações com Portugal continental (rotas Lisboa-Santa Maria-Lisboa, Lisboa-Pico-Lisboa e Lisboa-Horta-Lisboa) e a rota Ponta Delgada-Funchal, na qual a Azores Airlines é a única transportadora aérea, estão a ser reexaminadas para garantir que beneficiam de uma compensação adequada estabelecida *ex ante*. Tal implicaria o encerramento das rotas sujeitas a OSP (que estão agora abertas a todas as companhias aéreas que pretendam explorá-las no âmbito de OSP sem compensação) e a adjudicação de um CSP com compensação através de um concurso, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Portugal declara que:
- a) No contexto da reestruturação, a SATA não pode continuar a explorar as rotas em causa se elas constituírem atividades deficitárias e, por conseguinte, tal exploração só será realizada pela Azores Airlines com compensação se a Azores Airlines ganhar um concurso público para a exploração dessas rotas sujeitas a OSP ⁽¹¹¹⁾;
 - b) É necessário lançar o mais rapidamente possível um procedimento de concurso internacional, que proporcione uma compensação adequada não superior ao montante necessário para cobrir os custos líquidos ocasionados pelo cumprimento da OSP, tendo em conta as receitas correspondentes mantidas pela transportadora aérea e um lucro razoável.
- (107) Portugal confirma que a Azores Airlines apresentou regularmente (de duas em duas épocas) um plano de operações à Autoridade da Aviação Civil («ANAC»), manifestando o seu interesse em explorar essas rotas de acordo com as condições de OSP e sem compensação. Porém, Portugal alega que a SATA deve ser compensada por esses serviços de OSP, que geraram, tal como descrito (considerandos 57 e 102), um défice operacional de 46,3 milhões de EUR entre 2009 e 2019. Conforme ilustrado (considerando 102), Portugal afirma que os aumentos de capital anteriores da SATA (considerando 2) representaram uma compensação *ex post* pelos défices das OSP, certificados globalmente como sendo de, pelo menos, 65,5 milhões de EUR até 2019. No entanto, a SATA reembolsou o montante correspondente (considerando 116).
- (108) Portugal explica que a Azores Airlines também sofreu perdas nas rotas Açores-América do Norte que serviu e que essas perdas também devem ser compensadas. Mais concretamente, o défice operacional nas rotas Açores-América do Norte entre 2009 e 2019 é estimado em 47,2 milhões de EUR. Portugal alega que essas rotas constituem, de facto, SIEG, por serem exploradas no interesse público, e que, consequentemente, a compensação deste défice deve ser considerada compatível ao abrigo da Decisão 2012/21/UE da Comissão ⁽¹¹²⁾, uma vez que o tráfego anual não excede 300 000 passageiros.

⁽¹⁰⁸⁾ Relatório do Tribunal de Contas n.º 01/2016 de janeiro de 2016, p. 14.

⁽¹⁰⁹⁾ O artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais português estabelece que, em caso de perda de mais de metade do capital social realizado devido a perdas acumuladas, os acionistas devem deliberar sobre as opções para corrigir a situação, incluindo a opção de injeção de capital.

⁽¹¹⁰⁾ Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias (JO L 240 de 24.8.1992, p. 8).

⁽¹¹¹⁾ Observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021, Anexo 1 — Plano Estratégico e de Reestruturação da SATA 2021-2025, p. 40.

⁽¹¹²⁾ Decisão 2012/21/UE da Comissão, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

- (109) Em 10 de junho de 2021, Portugal apresentou observações adicionais sobre: i) a atribuição das OSP à SATA e à Azores Airlines, bem como do SIEG à SGA; ii) a proporcionalidade do auxílio e a sua limitação ao mínimo necessário; iii) as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência; e iv) o cumprimento do princípio do «auxílio único».
- (110) Os argumentos relativos à importância das OSP e dos SIEG confiados à SATA tendo em conta as necessidades socioeconómicas específicas da região ultraperiférica dos Açores correspondem, em grande medida, ao que já foi afirmado nas comunicações anteriores de Portugal (considerandos 64 a 66). No que diz respeito à proporcionalidade do auxílio, Portugal reitera que qualquer repartição de encargos pelos credores subordinados, como os detentores de obrigações, prejudicaria a confiança do mercado e as perspetivas de financiamento futuro da SATA. Além disso, segundo Portugal, tal implicaria potenciais repercussões para a administração regional e outras empresas do setor público regional, uma vez que a maior parte da dívida financeira da SATA é garantida pela RAA.
- (111) Não obstante o que precede, Portugal suprimiu progressivamente o reembolso do [...] no valor de [...] milhões de EUR ([...]) durante o período de reestruturação, comprometendo-se simultaneamente a atingir o nível mais elevado possível de remissão de dívidas (considerandos 49 e 50). Portugal reitera igualmente os seus argumentos relativos às consequências negativas de qualquer repartição de encargos imposta aos credores subordinados, como os detentores de obrigações, uma vez que tal prejudicaria a confiança do mercado e as perspetivas de financiamento futuro da SATA, e alega potenciais repercussões para a administração regional e outras empresas do setor público regional, uma vez que a maior parte da dívida financeira da SATA é garantida pela Região.
- (112) Uma vez que a SATA é uma empresa regional 100 % pública, Portugal insiste em que os únicos recursos que pode fornecer a título de contribuição própria são reduções de custos ou dívidas e a venda de ativos. A fim de demonstrar que as contribuições da SATA são reais e exatas, na sua comunicação de 2 de dezembro de 2021, Portugal apresenta provas de acordos e negociações relativos às reduções de custos do plano de reestruturação na ordem dos [...] milhões de EUR (considerando 49).
- (113) No que diz respeito à venda prevista de 51 % da Azores Airlines e da atividade de assistência em escala, Portugal compromete-se a executar a alienação até ao final de 2025 ⁽¹¹³⁾ e a apresentar um plano por etapas abrangente para a privatização, especificando o compromisso da RAA.
- (114) De acordo com Portugal (considerando 51), [...], a contribuição própria global seria de cerca de [...] %, o que representaria uma taxa significativa, tendo em conta a dimensão e as características da SATA e as condições socioeconómicas dos Açores enquanto região ultraperiférica da União, bem como região assistida ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE ⁽¹¹⁴⁾.
- (115) Em termos de medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, nas suas observações apresentadas em 10 de junho de 2021, Portugal esclarece que a venda de uma participação igual a, pelo menos, 51 % da participação na Azores Airlines resultará numa perda de controlo da filial pela SATA Air Açores e, em última instância, pela Região dos Açores. Além disso, as autoridades portuguesas acordam em aplicar as condições e os termos necessários do governo societário que garantam que [...] ⁽¹¹⁵⁾.
- (116) Quanto ao cumprimento do princípio do «auxílio único», Portugal apresentou, em 1 de junho de 2021, provas de que a SATA tinha reembolsado os aumentos de capital subscritos pela RAA desde 2017, em três prestações, num total de 72,6 milhões de EUR: 24 000 000 EUR em 16 de março de 2021, 27 000 000 EUR em 17 de março de 2021 e 21 580 735 EUR em 26 de maio de 2021. A SATA procedeu igualmente à correspondente redução do seu capital social, executada e registada no registo comercial português. Em 30 de novembro de 2021, Portugal confirmou ter recuperado juros no montante de 815 233,24 EUR, em conformidade com o capítulo V do Regulamento (CE) n.º 794/2004.

⁽¹¹³⁾ Observações de Portugal apresentadas em 18 de fevereiro de 2022, p. 3.

⁽¹¹⁴⁾ Ver nota de rodapé 69.

⁽¹¹⁵⁾ Observações de Portugal apresentadas em 10 de junho de 2021, ponto 76.

4.2. Comentários sobre as observações dos terceiros

4.2.1. Comentários de Portugal sobre as observações da Ryanair

- (117) A título preliminar, as autoridades portuguesas sublinham a importância de preservar a confidencialidade das informações relativas às empresas públicas regionais e rejeitam as queixas da Ryanair relativas à falta de transparência. Portugal alega que as informações que devem estar disponíveis ao público (demonstrações financeiras e relatórios anuais) relativas à SATA são facilmente acessíveis. Remete igualmente para documentos e relatórios, como o do Tribunal de Contas português⁽¹¹⁶⁾ ou o preparado pelo Parlamento Regional dos Açores⁽¹¹⁷⁾, que são públicos e podem ser facilmente encontrados. Em contrapartida, as informações a que a Ryanair alega não ter acesso são precisamente as informações que a Comissão solicitou a Portugal no âmbito do procedimento de investigação iniciado para avaliar os aumentos de capital anteriores.
- (118) No que diz respeito à alegada indisponibilidade de informações na decisão relativa à compensação por OSP, Portugal explica que, uma vez que a Comissão deu início a um procedimento de investigação relativo aos aumentos de capital anteriores, não cabia à Comissão fornecer informações que sustentassem a possibilidade de esses aumentos se destinarem a corrigir uma compensação insuficiente pelo cumprimento das OSP. Pelo contrário, Portugal sublinha que cabe às autoridades portuguesas invocar possíveis fundamentos de compatibilidade dos aumentos de capital anteriores e demonstrar que as condições para essa compatibilidade estão preenchidas, tal como confirmado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia⁽¹¹⁸⁾.
- (119) Do mesmo modo, no que diz respeito à alegada confidencialidade excessiva da decisão de prorrogação, Portugal responde que o direito de não tornar públicos segredos comerciais e informações confidenciais e o dever da Comissão nos termos do artigo 287.º do TFUE não devem ser postos em causa pelos direitos processuais das partes interessadas, como a Ryanair, de apresentarem observações sobre os procedimentos previstos no artigo 108.º, n.º 2, do TFUE. Em todo o caso, Portugal chama a atenção para a clareza da decisão de prorrogação ao especificar as fontes da contribuição própria da SATA (que são explicadas, para além do considerando 23 mencionado pela Ryanair, no considerando 21 e, em seguida, avaliadas nos considerandos 71 e 74), enquanto as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência são analisadas nos considerandos 83 a 89 da referida decisão⁽¹¹⁹⁾.
- (120) No que diz respeito aos aumentos de capital anteriores, em resposta à denúncia da Ryanair de que esses aumentos não respeitavam o critério do «investidor numa economia de mercado», as autoridades portuguesas alegam que a Ryanair não explica por que razão esse critério deve ser aplicável ao caso em apreço, nem por que razão a sua aplicação resultaria na constatação da existência de um auxílio estatal. Portugal alega que, tal como estabelecido pela jurisprudência constante, o critério do «investidor numa economia de mercado» não deve ser aplicável nem é adequado para apreciar a existência de um auxílio estatal, tendo em conta as atividades da SATA. Com efeito, a SATA não opera em condições normais de mercado, uma vez que lhe é confiada a prestação de SIEG e OSP que prosseguem a política da Região de assegurar a continuidade territorial adequada dos Açores com Portugal continental e com a diáspora açoriana na América do Norte.
- (121) Portugal rejeita igualmente a alegação da Ryanair relativa à possibilidade de invocar a pandemia de COVID-19 como circunstância que justifica uma derrogação ao princípio do «auxílio único». Portugal alega que as atividades da SATA nunca cessaram totalmente durante as restrições de viagem, uma vez que a SATA desempenhou um papel essencial. Após a retoma dessas atividades, a SATA continuou a ser afetada pela pandemia de COVID-19 de forma diferente de uma companhia aérea normal, visto que a SATA serve rotas sujeitas a OSP para assegurar a conectividade territorial, que não pode cessar ou reduzir sem pôr em risco essas OSP, independentemente de serem ou não rentáveis.

⁽¹¹⁶⁾ Relatório e Parecer do Tribunal de Contas português sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020, <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf>.

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

⁽¹¹⁸⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 28 de abril de 1993, Itália/Comissão, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, n.º 20.

⁽¹¹⁹⁾ Observações de Portugal sobre os comentários das partes interessadas, de 12.8.2021, pontos 14-19.

- (122) Portugal salienta que a entrada de um novo concorrente não garantiria a frequência nem a continuidade das rotas e não estaria em conformidade com os requisitos pertinentes das OSP e com as necessidades de conectividade da Região dos Açores. Mais concretamente, calculando a quota de mercado de cada empresa para cada rota direta internacional de/para os Açores em 2019, a Ryanair tem um total de 9,8 %, ao passo que a Azores Airlines detém 75 %: dada a diferença significativa na presença de ambas, seria pouco provável que a Ryanair substituísse a Azores Airlines nas rotas açorianas a curto e médio prazo. Neste contexto, a saída da SATA do mercado seria altamente prejudicial para esta região ultraperiférica. Quanto às ligações no arquipélago, o facto de a SATA Air Açores ter sido sempre a única companhia aérea a participar nos concursos públicos lançados desde 2002, incluindo o mais recente lançado em 4 de junho de 2021 para a adjudicação de rotas sujeitas a OSP interilhas, demonstra, na opinião de Portugal, a falta de interesse de outras companhias aéreas em operar neste mercado. De igual modo, a SATA foi a única transportadora aérea que apresentou planos de operações à ANAC para explorar rotas sujeitas a OSP que ligam os Açores a Portugal continental e à Madeira, ainda que, no que se refere a essas rotas sujeitas a OSP, Portugal esclareça que não estão sujeitas a concurso público, mas sim a um procedimento simplificado. Portugal salienta que esta falta de interesse nas rotas sujeitas a OSP persistiu apesar da sobrecapacidade que, como alega a Ryanair, a pandemia criou. Além disso, Portugal observa que as companhias aéreas que entraram nas rotas liberalizadas em que a SATA operava saíram pouco tempo depois, especialmente devido às condições operacionais específicas e atípicas ⁽¹²⁰⁾.
- (123) Para caracterizar a especificidade do mercado açoriano, Portugal alega que a situação da SATA não pode ser comparada com a da Spanair ou da Malév, contrariamente ao que alega a Ryanair. Com efeito, essas empresas falidas operavam em mercados comerciais atrativos diferentes das rotas dos Açores do ponto de vista geográfico, social e económico. A saída da SATA do mercado não incentivaria a concorrência, na opinião de Portugal, pelas duas razões seguintes: i) a diminuição do nível da procura devido à pandemia de COVID-19 e a necessária continuidade territorial na Região, que implica a impossibilidade de parar os voos; e ii) nos casos da Spanair e da Malév, o aumento da procura, na sequência da saída do mercado das duas companhias aéreas mencionadas, foi o resultado de fatores externos e não de companhias aéreas mais eficientes.
- (124) No que diz respeito à proposta de supressão das rotas não sujeitas a OSP/SIEG, Portugal alega que, contrariamente à alegação da Ryanair de que poderia substituir a Azores Airlines nas suas rotas comerciais para o continente, a Ryanair manteve um número limitado de frequências nas suas rotas desde a liberalização das ligações de São Miguel e Terceira para Lisboa e Porto, em 2015, e não aumentou essas frequências quando as da SATA foram reduzidas, por exemplo, em fevereiro e março de 2021 ⁽¹²¹⁾. Além disso, a Ryanair não presta serviços de transporte aéreo para a América do Norte para assegurar a conectividade com a diáspora açoriana, nem serviços de carga aérea para a exportação e o fornecimento de bens à RAA. Ambos os serviços são fundamentais para os Açores — a primeira atividade para atrair investimento estrangeiro e turismo, e a segunda para apoiar a economia local: em 2019, quase [55-65] % da carga aérea de/para os Açores (cerca de [...] mil toneladas) foi assegurada pela Azores Airlines, incluindo peixe fresco (cerca de [55-65] % da carga total da Azores Airlines), correio (cerca de [5-15] %) e material médico (cerca de [0-5] %).
- (125) Do mesmo modo, Portugal rejeita a interpretação da Ryanair de que a pandemia de COVID-19 não pode ser considerada uma circunstância excepcional e imprevista, remetendo para o quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19 ⁽¹²²⁾ adotado pela Comissão.
- (126) Por último, Portugal alega que a atribuição de rotas sujeitas a OSP à SATA foi efetuada em conformidade com as regras e os procedimentos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e confirma a decisão da Comissão no que respeita à descrição das rotas da Ryanair entre os Açores e o resto da União, bem como das rotas diretas de e para os Açores exploradas pela TAP.

⁽¹²⁰⁾ Observações de Portugal apresentadas em 13 de agosto de 2020, Anexo 6 – Panorama concorrencial no setor da aviação no mercado açoriano, indicando que a Air Berlin, Air Europa*, Delta, EasyJet, Flyl*, Germana*, JetTime*, Niki*, Norwegian*, Primera*, Travel Service* e TUI NL* (todas as transportadoras marcadas com * disponibilizavam voos fretados) interromperam as rotas para os Açores desde 2016.

⁽¹²¹⁾ Anexo 1 das observações de Portugal apresentadas em 12 de agosto de 2021.

⁽¹²²⁾ Comunicação da Comissão — Quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal em apoio da economia no atual contexto do surto de COVID-19 (JO C 911 de 20.3.2020, p. 1), com a redação que lhe foi dada pelas Comunicações da Comissão C(2020) 2215 (JO C 1221 de 4.4.2020, p. 1), C(2020) 3156 (JO C 164 de 13.5.2020, p. 3), C(2020) 4509 (JO C 218 de 2.7.2020, p. 3), C(2020) 7127 (JO C 340I de 13.10.2020, p. 1), C(2021) 564 (JO C 34 de 1.2.2021, p. 6) e C(2021) 8442 (JO C 473 de 24.11.2021, p. 1) («quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal»).

4.2.2. *Comentários de Portugal sobre as observações do PPM*

- (127) No que se refere à alegação do PPM relativamente à inexatidão de algumas informações prestadas pelas autoridades portuguesas que resultariam numa tentativa de misturar as atividades da SATA Air Açores e da Azores Airlines, Portugal considera que, tendo em conta a decisão de início do procedimento, bem como as explicações adicionais apresentadas à Comissão, não existe qualquer confusão possível entre essas empresas.
- (128) Portugal sustenta que as observações do PPM contêm várias alegações não fundamentadas e/ou não verdadeiras. Em primeiro lugar, a lista de concorrentes da Azores Airlines fornecida pelo PPM é inexata, uma vez que só a TAP e a Ryanair concorrem com a SATA nos mesmos mercados, ao passo que as rotas regulares exploradas pela Azores Airlines são diferentes das exploradas pela White, pela Euroatlantic, pela Cabo Verde Airlines e pela Binter. Na verdade, essas companhias aéreas não exploram rotas regulares a partir dos Açores. Quanto à Binter, a companhia aérea explora uma rota no arquipélago da Madeira, anteriormente explorada pela SATA Air Açores ao abrigo de um contrato público para o período de 2011 a 2013. Quanto à EasyJet, só concorria com a Azores Airlines nas rotas liberalizadas entre os Açores e Portugal continental, até ter saído dessas rotas em 2017. No total, 12 transportadoras aéreas tentaram operar no mercado açoriano, mas tiveram de abandoná-lo desde 2016 devido à falta de rentabilidade ⁽¹²³⁾. Além disso, as ligações com os EUA e o Canadá, que são de importância crucial para a Região, têm sido, de um modo geral, asseguradas pela Azores Airlines. Mais concretamente, de acordo com as observações de Portugal, apenas a Delta explorou a rota entre Ponta Delgada e Nova Iorque, de maio de 2018 a setembro de 2019, e a rota direta da TAP entre Ponta Delgada e Boston, lançada em julho de 2020, foi interrompida.
- (129) Contrariamente às alegações do PPM de que as rotas sujeitas a OSP só foram exploradas — numa base voluntária — pela Azores Airlines e de que as perdas seriam explicadas pelo incumprimento, por parte de Portugal, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, Portugal responde que as rotas entre os Açores e Portugal continental são consideradas rotas sujeitas a OSP desde 1998 e que as notas informativas e outras alterações foram sempre publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, entre 1998 e 2015. No entanto, no período compreendido entre 2005 e 2015, não foi necessário um concurso público, uma vez que as rotas eram exploradas sem contrato de concessão ou compensação correspondente: em especial, a TAP e a Azores Airlines operavam a rota Lisboa-Horta, a TAP era a única transportadora que operava a rota Lisboa-Pico, ao passo que a Azores Airlines era a única que operava a rota Lisboa-Santa Maria. Em março de 2015, essas rotas tinham evoluído devido à liberalização de algumas delas, e as principais condições associadas à prestação de serviços também foram alteradas. Portugal conclui que o estabelecimento das rotas sujeitas a OSP e a sua atribuição estiveram sempre em conformidade com o procedimento estabelecido no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e, tal como descrito nas suas observações, a partir de março de 2015, a Azores Airlines foi a única transportadora aérea a demonstrar interesse na exploração das rotas (abertas) sujeitas a OSP e a apresentar planos de operações à ANAC. Portugal sublinha, por conseguinte, que a exploração dessas rotas não foi efetuada com base na sua rentabilidade. Portugal afirma igualmente que as alegações de sobrecarga e complexidade das OSP e das regras de concurso não têm fundamento, uma vez que i) seguiram o padrão geral para este tipo de concursos e ii) foram comunicadas à Comissão e aprovadas de acordo com o procedimento previsto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008. De igual modo, Portugal refuta a alegação do PPM de que o concurso para as rotas interilhas se aplica a todas as rotas no seu conjunto, recordando que tal possibilidade está expressamente prevista no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, na medida em que a formulação do artigo 16.º, n.º 10, desse regulamento se aplica claramente à situação específica dos Açores, na opinião de Portugal. Por último, no que diz respeito ao argumento do PPM de que a compensação financeira paga à SATA Air Açores pelas OSP também constitui uma subvenção ilegal da Azores Airlines, Portugal explica que os montantes pagos não só não permitem qualquer transferência para a Azores Airlines, como também não cobrem os défices gerados pela exploração dessas rotas ⁽¹²⁴⁾.

4.2.3. *Comentários de Portugal sobre as observações das outras partes*

- (130) Por um lado, Portugal destaca as observações positivas formuladas em relação ao papel essencial desempenhado pela SATA no desenvolvimento socioeconómico dos Açores e na garantia da continuidade territorial nacional e internacional dos Açores com a União. Portugal menciona igualmente que as observações em causa salientam a compatibilidade dos aumentos de capital anteriores com as regras da União, que têm um impacto negligenciável na concorrência e no mercado interno, dada a necessidade de assegurar a conectividade da diáspora dos Açores. Além disso, algumas observações salientam igualmente a especificidade da SATA nas rotas que a SATA Air Açores e a Azores Airlines exploram, uma vez que o modelo da SATA não seria reproduzido pelos seus concorrentes, o que poderia, em última instância, ser altamente prejudicial para a comunidade imigrante açoriana.

⁽¹²³⁾ Ver nota de rodapé 117.

⁽¹²⁴⁾ Observações de Portugal apresentadas em 13 de novembro de 2020, p. 9.

- (131) Por outro lado, para sublinhar ainda mais o papel essencial da SATA, Portugal refere que algumas observações insistem no afastamento da Região dos Açores e na sua falta de ligação ao mercado interno, o que pode desencorajar o comércio e constituir um entrave à livre circulação de mercadorias. Portugal alega igualmente que terceiros como a AJFA, a SDABS e a Brampton Travel AG (BTA) realçam a importância das rotas norte-americanas para fins comerciais e de investimento. Do ponto de vista económico, Portugal salienta que os terceiros em causa sublinham a importância da SATA para o setor do turismo, que é fundamental para o desenvolvimento da Região. A SATA garante o acesso a bens essenciais e não essenciais provenientes do exterior que são necessários para o desenvolvimento do setor do turismo. A APAVT (e a ATA) sublinham o papel «imensurável» da SATA em toda a cadeia de valor do turismo.
- (132) As autoridades portuguesas alegam ainda que as observações, em especial as formuladas pela Federação Agrícola dos Açores e pela Federação das Pescas dos Açores para os setores da pesca e da agricultura, sublinharam o papel distintivo desempenhado pela SATA em prol dos produtores da Região, no sentido de garantir o acesso a oportunidades iguais (garantindo a distribuição e a exportação de produtos entre ilhas, Portugal continental e outros territórios).
- (133) Por último, Portugal salienta que, para além do apoio prestado pelos serviços aéreos da SATA ao desenvolvimento social e económico da comunidade local, sem o qual seria praticamente impossível recuperar a Região da atual pandemia, alguns terceiros que apresentaram observações no âmbito do procedimento de investigação da Comissão, como a Associação de Municípios da Região dos Açores, sublinharam que a SATA desempenha um papel essencial nas circunstâncias específicas e excecionais causadas pela pandemia de COVID-19, nomeadamente no que se refere ao transporte de equipamento médico para a Região.

5. APRECIÇÃO DAS MEDIDAS

- (134) Em primeiro lugar, a Comissão apreciará se o auxílio à reestruturação, a saber, o empréstimo direto do Governo Regional de 144,5 milhões de EUR e a assunção de dívidas de 173,75 milhões de EUR, num total de 318,25 milhões de EUR a converter em capital próprio, bem como a garantia estatal de 135 milhões de EUR a conceder até 2028 sobre empréstimos concedidos por bancos e/ou outras instituições financeiras, constitui um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE e, em caso afirmativo, se esse auxílio é legal e compatível com o mercado interno.
- (135) A mesma apreciação será efetuada em relação aos aumentos de capital anteriores, uma vez que o procedimento formal de investigação iniciado na decisão de início do procedimento também diz respeito a essas medidas ⁽¹²⁵⁾. Esta apreciação é efetuada nos considerandos 242 a 248.
- (136) Em contrapartida, não será efetuada tal apreciação em relação ao auxílio de emergência à SATA notificado em 13 de agosto de 2020 (considerando 1), uma vez que a notificação em questão foi posteriormente retirada em 6 de abril de 2022 e o auxílio de emergência não foi executado (considerando 12). Embora o auxílio de emergência, enquanto tal, não tenha sido concedido à SATA, a Comissão observa que, em reação à notificação do auxílio de emergência por Portugal, a decisão de início do procedimento aprovou um apoio à liquidez da SATA ao abrigo do ponto 103 das Orientações E&R, a fim de assegurar a continuidade do SIEG nos serviços de transporte aéreo e de gestão aeroportuária prestados pela SATA durante a investigação formal do auxílio de emergência. Esse apoio foi posteriormente alargado para 255,5 milhões de EUR e prorrogado, tal como aprovado na decisão de prorrogação (considerando 7) e na decisão da Comissão de 5 de novembro de 2021 (considerando 11). Apesar de o apoio ter sido inicialmente concedido sob a forma de garantias sobre empréstimos, a Comissão aprovou, nesta última decisão, a substituição, por Portugal, das garantias públicas por empréstimos diretos dos acionistas à SATA, concretamente no que diz respeito a um montante de 82,5 milhões de EUR que a RAA não podia reconduzir para o orçamento de 2022. No entanto, a compatibilidade desse apoio já foi apreciada nas decisões referidas nos considerandos 2, 7 e 11, em conformidade com o ponto 103 das Orientações E&R, e é independente da compatibilidade do auxílio de emergência propriamente dito. Por conseguinte, o auxílio de emergência, enquanto tal, não foi executado e, na sequência da retirada da notificação relativa a esse auxílio, a Comissão já não é obrigada a examinar a compatibilidade do mesmo.

⁽¹²⁵⁾ Decisão de início do procedimento, considerandos 52, 55, 58-59, 91 e 112.

5.1. Existência de um auxílio estatal

- (137) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, «[s]alvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (138) Na aceção desta disposição, a classificação de uma medida como auxílio estatal exige, por conseguinte, que estejam cumulativamente preenchidas as seguintes condições: i) a medida deve ser imputável ao Estado e financiada através de recursos estatais, ii) deve conferir uma vantagem ao beneficiário, iii) essa vantagem deve ser seletiva, e iv) a medida deve falsear ou ameaçar falsear a concorrência e afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros. Por conseguinte, há que apreciar separadamente se as medidas podem ser qualificadas como auxílios estatais.

5.1.1. Recursos estatais e imputabilidade ao Estado

- (139) As medidas envolvem atos administrativos e decisões públicas.
- (140) O auxílio à reestruturação é financiado através de recursos públicos provenientes do orçamento da Região dos Açores. Mais concretamente, a Região dos Açores, enquanto única acionista da SATA, disponibilizará, a partir de recursos do seu orçamento: i) as injeções de capital necessárias no valor de 144,5 milhões de EUR para aumentar o capital próprio esgotado da SATA; ii) os fundos destinados a financiar a assunção de dívidas no montante de 173,75 milhões de EUR, a converter igualmente em capital; e iii) até 2028, a garantia no montante de 135 milhões de EUR sobre empréstimos concedidos por bancos e/ou outras entidades financeiras. No que diz respeito aos aumentos de capital anteriores, tal como a Comissão constatou no considerando 39 da decisão de início do procedimento, a Região dos Açores subscreveu esses aumentos (agora reembolsados com juros) utilizando recursos provenientes do seu orçamento e com base em decisões tomadas pelo Conselho do Governo Regional (considerandos 102-103).
- (141) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, os recursos das autoridades locais, como uma região, são recursos estatais e as decisões adotadas por essas autoridades são consideradas imputáveis ao Estado. Desta forma, as medidas acima referidas são imputáveis ao Estado e financiadas através de recursos estatais.

- (142) Por conseguinte, a Comissão conclui que as medidas acima descritas implicam recursos estatais e que as decisões de as conceder são imputáveis ao Estado.

5.1.2. Vantagem

- (143) Na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, uma vantagem é um benefício económico que uma empresa não poderia ter obtido em condições normais de mercado, isto é, sem a intervenção do Estado ⁽¹²⁶⁾.
- (144) No que diz respeito ao auxílio à reestruturação da SATA, tanto os empréstimos dos acionistas e a assunção de dívidas a converter em capital como a garantia sobre os empréstimos concedidos pela Região dos Açores conferem uma vantagem económica ao beneficiário, uma vez que, na situação específica e nas circunstâncias atuais, a SATA não pode obter capital ou financiamento da dívida em condições de mercado sem uma garantia pública (tal como reconhecido por Portugal, considerando 67). Com efeito, sem a intervenção do Estado, a SATA irá quase certamente desaparecer a curto prazo, uma vez que nenhum investidor privado parece estar disposto a injetar capital nem qualquer instituição financeira parece estar disposta a oferecer novos financiamentos. O auxílio à reestruturação não é necessário para preservar ou aumentar o valor da participação da RAA. Pelo contrário, o financiamento não se afigura suscetível de proporcionar aos acionistas uma rentabilidade proporcional ao risco assumido. Portugal não alega que essa rentabilidade seria efetivamente alcançada. Na verdade, os elementos de prova disponíveis mostram que, embora seja suscetível de proporcionar uma rentabilidade adequada e de remunerar o Estado no final do plano de reestruturação (quadro 1.A e considerandos 206 e seguintes), as perdas dos primeiros quatro anos do período de reestruturação são muito superiores aos resultados positivos no final da reestruturação. Por conseguinte, durante o período de reestruturação de cinco anos, as receitas cumuladas esperadas permanecem muito abaixo do custo de oportunidade do capital próprio (16 % de acordo com o considerando 206).

⁽¹²⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de julho de 1996, SFEI e outros, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, n.º 60; acórdão do Tribunal de Justiça de 29 de abril de 1999, Espanha/Comissão, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, n.º 41.

- (145) No que diz respeito aos aumentos de capital anteriores, a Comissão mantém a posição expressa na decisão de início do procedimento ⁽¹²⁷⁾. Portugal explica que essas medidas foram, em parte, tomadas para garantir o cumprimento da disposição do direito nacional que exige que os acionistas deliberem sobre uma injeção de capital em caso de perda do capital social realizado em resultado de perdas acumuladas (considerando 102), mas tal não explica por que razão a Região optou por fornecer mais capital à SATA em vez de, por exemplo, submetê-la a liquidação ou insolvência. Portugal não dá a entender que essas medidas fossem sustentadas por previsões que convenceriam um acionista numa economia de mercado a aumentar o seu investimento numa empresa com vista a obter uma rentabilidade do investimento conforme com o mercado. Também não foram apresentadas alegações ou elementos de prova no processo por Portugal ou pelas partes que demonstrem que a recapitalização da SATA a partir de 2017 se baseou ou apoiou num plano de negócios operacional e financeiro destinado a melhorar a eficiência operacional e, eventualmente, a rentabilidade da participação da Região na SATA. Pelo contrário, Portugal alega que esses aumentos de capital constituíram uma compensação dos défices operacionais decorrentes da execução das OSP e de um SIEG de facto relativo aos voos da SATA para a América do Norte (considerandos 102 a 108). Por conseguinte, a Comissão sustenta que, ao executar essas medidas, a Região não agiu na sua qualidade de acionista (ou investidor), mas sim na qualidade de poder público.
- (146) De qualquer modo, a Comissão observa que Portugal não mencionou que as decisões acima referidas tivessem sido tomadas com base em avaliações económicas comparáveis às que, em circunstâncias semelhantes, um operador racional numa economia de mercado com características semelhantes às das autoridades portuguesas teria efetuado para determinar a rentabilidade ou as vantagens económicas das medidas, antes de decidir sobre o alegado investimento.
- (147) Por conseguinte, a Comissão conclui que as medidas proporcionam à SATA um financiamento que o beneficiário não pode nem poderia obter no mercado, conferindo assim uma vantagem económica à SATA na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.3. Seletividade

- (148) As medidas beneficiam apenas a SATA, através do exercício de poderes discricionários para um montante *ad hoc* determinado em função das necessidades específicas do beneficiário (considerandos 43 a 51). Conforme declarou o Tribunal de Justiça ⁽¹²⁸⁾, quando esteja em causa um auxílio individual, a identificação da vantagem económica permite, em princípio, presumir a sua seletividade. Esta presunção é possível independentemente de existirem nos mercados relevantes operadores que se encontrem numa situação de facto ou de direito comparável.
- (149) Embora Portugal tenha concedido ou possa continuar a conceder auxílios estatais a outras companhias aéreas em concorrência com a SATA, em todo o caso, a injeção de capital e as garantias sobre empréstimos não fazem parte de uma medida mais ampla de política económica geral destinada a prestar o mesmo tipo de apoio *ad hoc* a empresas que se encontrem numa situação de facto e de direito comparável, à luz do objetivo das medidas, e estejam ativas no setor da aviação ou noutros setores económicos, mas são disponibilizadas apenas à SATA.
- (150) Por conseguinte, a Comissão conclui que tais medidas são seletivas na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.1.4. Distorção da concorrência e efeitos sobre as trocas comerciais

- (151) Quando os auxílios concedidos por um Estado-Membro reforçam a posição de uma empresa relativamente a outras empresas concorrentes no comércio intra-União, deve considerar-se que estas últimas são afetadas por esses auxílios. Basta que o destinatário do auxílio esteja em concorrência com outras empresas em mercados abertos à concorrência. A este respeito, a circunstância de um setor económico ter sido liberalizado ao nível da União pode permitir concluir que o auxílio tem um efeito real ou potencial na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros.

⁽¹²⁷⁾ Decisão de início do procedimento, considerandos 44 a 48.

⁽¹²⁸⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de junho de 2015, Comissão/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, n.º 60.

- (152) A SATA é uma companhia aérea regional que presta serviços de transporte aéreo nas rotas que ligam as ilhas do arquipélago dos Açores, e que ligam essas ilhas ao continente, à Madeira e a uma série de destinos norte-americanos (Boston, Oakland, Toronto e Montreal), onde se encontra estabelecida a diáspora portuguesa local. Mesmo que o beneficiário do auxílio não esteja diretamente envolvido no comércio transfronteiriço na União, uma vez que o setor da aviação está aberto à concorrência na União e que outras transportadoras podem oferecer essas rotas em concorrência com a SATA, as medidas notificadas são suscetíveis de melhorar a posição do beneficiário em relação a empresas concorrentes efetivas ou potenciais que não têm acesso a apoio estatal semelhante de Portugal ou que têm de financiar operações em condições de mercado.
- (153) As medidas são, por conseguinte, suscetíveis de falsear ou de ameaçar falsear a concorrência e de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

5.2. Conclusão sobre a existência de um auxílio estatal

- (154) À luz do que precede, a Comissão conclui que o auxílio à reestruturação e que os aumentos de capital anteriores a favor da SATA constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

5.3. Legalidade das medidas

- (155) A Comissão considera que, ao notificar e abster-se de aplicar o auxílio à reestruturação antes da sua aprovação pela Comissão, Portugal cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE.
- (156) O auxílio de emergência notificado em 13 de agosto de 2020 não foi executado antes da retirada dessa notificação (considerando 12). Em contrapartida, os aumentos de capital anteriores foram concedidos sem notificação prévia e só foram reembolsados com juros no início do procedimento formal de investigação.

5.4. Compatibilidade com o mercado interno

- (157) Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE podem ser considerados compatíveis com o mercado interno os auxílios destinados a facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas, quando não alterem as condições das trocas comerciais de maneira que contrariem o interesse comum.
- (158) Por conseguinte, para que o auxílio seja declarado compatível, por um lado, deve ter por objetivo facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas e, por outro, não deve alterar as condições das trocas comerciais de maneira que contrarie o interesse comum. Em relação à segunda condição, em especial, a Comissão pondera os efeitos positivos do auxílio proposto para o desenvolvimento das atividades que visa apoiar e os efeitos negativos que o auxílio pode ter no mercado interno ⁽¹²⁹⁾.
- (159) Portugal considera que o auxílio à reestruturação pode ser declarado compatível com o mercado interno ao abrigo das Orientações E&R.
- (160) Tendo em conta a natureza e os objetivos do auxílio estatal em causa e as alegações das autoridades portuguesas, a Comissão apreciará se o auxílio à reestruturação cumpre as disposições aplicáveis estabelecidas nas Orientações E&R. Nas Orientações E&R, a Comissão definiu os critérios que examina ao apreciar a compatibilidade do auxílio à reestruturação de uma empresa com o mercado interno, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE ⁽¹³⁰⁾.
- (161) Para determinar se um auxílio à reestruturação altera as condições das trocas comerciais de maneira contrária ao interesse comum, a Comissão realiza um teste de equilíbrio em consonância com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE e as Orientações E&R. No âmbito desse teste, se o beneficiário for elegível para receber auxílios à reestruturação, a Comissão pondera os efeitos positivos do auxílio para o desenvolvimento das atividades que visa apoiar e os efeitos negativos produzidos pelo impacto do auxílio estatal na concorrência e nas trocas comerciais entre Estados-Membros, apreciando nomeadamente de que forma a medida de auxílio minimiza as distorções na concorrência e nas trocas comerciais (necessidade de intervenção do Estado, adequação, proporcionalidade, transparência do auxílio, princípio do «auxílio único» e medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência).

⁽¹²⁹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de setembro de 2020, Áustria/Comissão, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, n.º 19.

⁽¹³⁰⁾ Orientações E&R, ponto 38.

- (162) O exposto *supra* não prejudica a circunstância de as decisões adotadas pela Comissão a esse título deverem zelar pelo respeito do direito da União ⁽¹³¹⁾.
- (163) Da notificação e das informações recolhidas durante a investigação formal sobre o auxílio à reestruturação não resulta que o auxílio à reestruturação ou as condições a ele subjacentes, ou as atividades económicas facilitadas pelo auxílio, possam implicar a violação de uma disposição aplicável do direito da União. Mais concretamente, tal como demonstrado por Portugal, as 14 rotas que ligam as nove ilhas da Região através do transporte aéreo interilhas do arquipélago dos Açores foram confiadas exclusivamente à SATA Air Açores para serem exploradas ao abrigo de OSP em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 (secção 2.1.1, considerando 18 e 19). Do mesmo modo, as quatro rotas entre os Açores e Portugal continental e a Madeira, consideradas como rotas sujeitas a OSP desde 1998, têm sido exploradas como OSP abertas pela Azores Airlines, na sequência de notas informativas publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia* de 1998 a 2015, em conformidade com as mesmas regras pertinentes da União (considerando 20). A partir de março de 2015, as rotas abrangidas por OSP mudaram devido à liberalização de algumas delas, enquanto a Azores Airlines foi novamente a única transportadora aérea que demonstrou interesse em explorar essas rotas sujeitas a OSP, sem caráter de exclusividade nem compensação, e que apresentou planos de operações à ANAC (considerando 107). Além disso, a Comissão não enviou um parecer fundamentado a Portugal sobre uma eventual violação do direito da União que tivesse uma relação com o presente processo, nem recebeu qualquer denúncia que pudesse indiciar que o auxílio estatal, as condições a ele subjacentes ou as atividades económicas facilitadas pelo auxílio pudessem ser incompatíveis com outras disposições aplicáveis do direito da União além dos artigos 107.º e 108.º do TFUE.
- (164) No que diz respeito à exploração das OSP e dos SIEG, a Comissão observa igualmente que as dúvidas suscitadas quanto à sua definição, imposição e atribuição em conformidade com o direito da União aplicável durante o período de execução do plano de reestruturação ⁽¹³²⁾ foram dissipadas pelas informações apresentadas por Portugal sobre a renovação do CSP de cinco anos para as rotas interilhas, bem como sobre um futuro concurso para as rotas com destino ao continente e à Madeira que deve ser organizado dentro do calendário do plano de reestruturação, enquanto os SIEG são confiados através de uma concessão adjudicada à SGA até ao final do período de reestruturação em 2025 (considerandos 19 a 23).

5.4.1. Elegibilidade: empresa em dificuldade

- (165) Para ser elegível para beneficiar de um auxílio à reestruturação, o beneficiário deve ser considerado uma empresa em dificuldade na aceção da secção 2.2 das Orientações E&R. Concretamente, o ponto 20 das Orientações E&R explica que uma empresa é considerada em dificuldade quando, sem intervenção do Estado, será quase certamente condenada a desaparecer a curto ou médio prazo. Tal sucede quando se verifica pelo menos uma das circunstâncias descritas no ponto 20, alíneas a) a d), das Orientações E&R.
- (166) Conforme descrito nos considerandos 14, 30 e 31, a SATA é uma sociedade de responsabilidade limitada que apresentou um montante de capital próprio total negativo de -369,3 milhões de EUR no final de 2020, o que demonstra que a totalidade do seu capital social subscrito tinha desaparecido. Os últimos relatórios auditados e projeções disponíveis [...], de modo que [...] continue a ser uma empresa em dificuldade na aceção do ponto 20, alínea a), das Orientações E&R.
- (167) De acordo com o ponto 21 das Orientações E&R, uma empresa recém-criada em funcionamento há menos de três anos não pode beneficiar de auxílios de emergência ou à reestruturação. O beneficiário não é uma empresa recém-criada, uma vez que a sua criação data de 1941, ou seja, há mais de três anos (considerando 14).
- (168) De acordo com o ponto 22 das Orientações E&R, uma empresa que pertencer a um grupo de empresas ou estiver em vias de ser adquirida por um grupo de empresas não pode, em princípio, beneficiar de auxílios à reestruturação. O beneficiário é total e individualmente detido pela RAA, pelo que não faz parte de um grupo de empresas (considerando 14).
- (169) Com base no que precede, a Comissão conclui que a SATA é uma empresa em dificuldade e pode beneficiar de auxílios à reestruturação.

⁽¹³¹⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 22 de setembro de 2020, Áustria/Comissão, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, n.ºs 18 a 20.

⁽¹³²⁾ Decisão de prorrogação, considerando 59.

5.4.2. O auxílio facilita o desenvolvimento de uma atividade económica ou região geográfica

- (170) Nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, para serem considerados compatíveis com o mercado interno, os auxílios estatais têm de facilitar o desenvolvimento de certas atividades ou regiões económicas.
- (171) A este respeito, para demonstrar que um auxílio à reestruturação se destina a facilitar o desenvolvimento dessas atividades ou regiões, o Estado-Membro que concede o auxílio deve demonstrar que o auxílio visa impedir dificuldades sociais ou colmatar uma deficiência de mercado. No contexto específico dos auxílios à reestruturação, a Comissão observa que, tal como reconhecido no ponto 43 das Orientações E&R, a saída do mercado é, de facto, importante para o processo mais vasto de aumento da produtividade, pelo que o mero ato de impedir uma empresa de sair do mercado não constitui uma justificação suficiente para a concessão de um auxílio estatal. Pelo contrário, os auxílios de emergência e à reestruturação fazem parte dos tipos de auxílios estatais que maiores distorções provocam, uma vez que interferem com o processo de saída do mercado. No entanto, em determinadas situações, a reestruturação de uma empresa em dificuldade pode contribuir para o desenvolvimento de atividades ou regiões económicas, incluindo para além das próprias atividades exercidas pelo beneficiário. É o que sucede nos casos em que, na ausência do auxílio, a falha do beneficiário conduziria a situações de deficiência de mercado ou dificuldades sociais, prejudicando o desenvolvimento das atividades e/ou regiões económicas que seriam afetadas por essas situações. O ponto 44 das Orientações E&R apresenta uma lista não exaustiva de tais situações.
- (172) Este tipo de situação ocorre, nomeadamente, quando o auxílio previne um risco de interrupção da continuidade do fornecimento de um SIEG, ou de um serviço importante, difícil de reproduzir e de ser facilmente assumido por um concorrente, ou quando o beneficiário desempenha um papel sistémico importante numa região ou num setor, em que a sua saída teria consequências negativas potenciais⁽¹³³⁾. Ao permitir que o beneficiário prossiga as suas atividades, o auxílio evita, assim, tais situações de deficiência de mercado ou dificuldades sociais. Contudo, no caso dos auxílios à reestruturação, tal só válido se o auxílio permitir ao beneficiário concorrer no mercado contando apenas com as suas próprias capacidades, o que só pode ser assegurado se o auxílio se basear na execução de um plano de reestruturação que restabeleça a viabilidade a longo prazo do beneficiário.
- (173) Neste sentido, a Comissão começará por apreciar se o auxílio se destina a impedir uma situação de deficiência de mercado ou dificuldades sociais (secção 5.4.2.1) e se é acompanhado por um plano de reestruturação que restabeleça a viabilidade a longo prazo do beneficiário (secção 5.4.2.2).

5.4.2.1. Contribuir para o desenvolvimento da atividade económica através da prevenção de dificuldades sociais ou de deficiências de mercado

- (174) Entre as situações em que a concessão de auxílios de emergência ou à reestruturação a uma empresa em dificuldade pode contribuir para o desenvolvimento de atividades ou regiões económicas, o ponto 44, alíneas b), c) e d), das Orientações E&R refere os casos em que os auxílios se destinam a evitar o risco de o crescimento económico ser afetado pela perturbação de um serviço importante, como consequência de uma saída do beneficiário do mercado [ponto 44, alínea b), das Orientações E&R], ou por uma falha de uma empresa com um papel sistémico importante no setor ou na região em causa [ponto 44, alínea c), das Orientações E&R], ou o risco de interrupção da continuidade do fornecimento de um SIEG [ponto 44, alínea d), das Orientações E&R].

O auxílio evita a perturbação de um serviço importante

- (175) Na decisão de prorrogação⁽¹³⁴⁾, a Comissão considerou que o auxílio à reestruturação da SATA evitava a perturbação de um serviço importante, difícil de reproduzir e de ser facilmente assumido pelos concorrentes [em conformidade com o ponto 44, alínea b), das Orientações E&R].
- (176) Mais concretamente, a Comissão observou que as medidas de liquidez e de reestruturação visam evitar uma situação de desaparecimento da SATA devido às dificuldades com que se deparou nos últimos anos, que foram fortemente agravadas pela pandemia de COVID-19, e que, com base nas informações disponíveis, nenhuma outra transportadora demonstrou interesse comercial em rotas alternativas ou complementares, pelo que o auxílio é essencial para evitar um risco grave e iminente de perturbação dos serviços prestados pela SATA⁽¹³⁵⁾. Uma vez que uma companhia aérea necessita de dispor de liquidez suficiente para manter a sua licença de exploração, à luz dos elementos de prova disponíveis e das perdas operacionais recentes e previstas para cada uma das companhias aéreas da SATA (quadro 1.A), é evidente que, na ausência do auxílio à reestruturação, a SATA não estaria em condições de

⁽¹³³⁾ Ponto 44, alíneas b), c) e d), das Orientações E&R.

⁽¹³⁴⁾ Decisão de prorrogação, considerando 57-58, que remetem para a apreciação expressa nos considerandos 69-71 da decisão de início do procedimento.

⁽¹³⁵⁾ Decisão de prorrogação, considerando 58.

cumprir as suas obrigações de pagamento e as suas responsabilidades e, por conseguinte, teria de declarar falência e cessar a sua atividade (considerando 64). Tendo em conta que o beneficiário presta serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga e gere pequenos aeroportos (considerandos 17 a 23), sem intervenção do Estado existe um sério risco de perturbação de serviços essenciais, sem os quais a conectividade e a continuidade territorial do arquipélago dos Açores e da União seriam limitadas. Esta conectividade é ainda mais importante devido ao facto de a Região dos Açores ser uma região ultraperiférica da União e, como tal, apresentar fragilidades permanentes, incluindo a distância acima referida em relação ao continente europeu — conforme reconhecido pelo artigo 349.º do TFUE —, que prejudica o seu desenvolvimento económico e social.

- (177) As conclusões preliminares formuladas pela Comissão nas decisões de início do procedimento e de prorrogação são contestadas pela Ryanair. Além disso, a Ryanair argumenta que a sobrecapacidade causada pela pandemia de COVID-19 permite a concorrentes mais eficientes intervir e reproduzir o papel da SATA Air Açores e da Azores Airlines. Concretamente, a Ryanair alega que poderia assumir a totalidade das rotas da SATA Air Açores e da Azores Airlines para o continente em poucos dias.
- (178) A Comissão considera que as alegações da Ryanair são infundadas à luz das observações de terceiros, das informações apresentadas e dos compromissos assumidos por Portugal. Contrariamente ao que a Ryanair afirma nas suas observações, não existem provas — quer como informações de apoio quer através de um estudo de mercado — de uma potencial substituição do papel da SATA no arquipélago dos Açores pela persistente sobrecapacidade gerada pela pandemia de COVID-19. Concretamente, a Ryanair não aumentou as suas ligações com os Açores quando a SATA reduziu os seus voos, nem participou no concurso público para as rotas sujeitas a OSP lançado em 4 de junho de 2021. De um modo geral, a Ryanair manteve uma regularidade limitada nas suas rotas desde a liberalização das ligações entre São Miguel e Terceira para Lisboa e Porto, em 2015, e não aumentou essas frequências desde que as da SATA foram reduzidas (considerando 124).
- (179) Com base nas informações de que dispõe, a Comissão observa igualmente que, embora algumas das rotas da SATA possam ser atrativas para um concorrente numa base autónoma e/ou sazonal, não existem indícios de que qualquer concorrente possa assumir a totalidade das rotas da SATA, incluindo as OSP/os SIEG e as atividades de carga, que são de especial relevância não só para o setor das pescas, mas também para a entrega de correio e material médico ao arquipélago dos Açores, representando assim um serviço muito importante para a comunidade local (considerandos 17 a 28). Neste sentido, contrariamente à alegada possibilidade de substituição da SATA, nenhum dos concorrentes diretos, incluindo a Ryanair, demonstrou interesse em desenvolver a conectividade direta com o arquipélago dos Açores nos últimos anos e nenhum deles prestaria serviços de carga aérea (considerandos 25 e 124). Em especial, tendo em conta os resultados do recente concurso para a adjudicação das rotas sujeitas a OSP para ligar o arquipélago dos Açores, em que a SATA foi novamente a única transportadora a apresentar uma proposta (considerandos 19 e 122), seria não só difícil, mas também irrealista esperar que qualquer concorrente a substituisse plenamente a curto prazo.
- (180) Conforme referido por Portugal, a SATA fornece ligações únicas, oferecendo horários de viagem regulares no arquipélago dos Açores e a partir dessas ilhas para Portugal continental e para as principais zonas de residência da comunidade da diáspora portuguesa (considerandos 17 a 26). Essa rede de ligações é particularmente importante, uma vez que os residentes dos Açores não podem recorrer a modos de transporte alternativos, tanto para a mobilidade entre ilhas como para viajar para fora do arquipélago (considerando 29). Para além deste serviço essencial de transporte aéreo, e para além das rotas sujeitas a OSP, a SATA apoia de forma significativa e decisiva um dos elementos mais importantes do crescimento da economia dos Açores — o turismo. Especificamente, sem o apoio das operações da SATA para levar viajantes para o arquipélago dos Açores, um segmento importante das empresas locais — hotéis, restaurantes, empresas organizadoras de eventos sociais e culturais, lojas de venda a retalho e outras empresas de atividades relacionadas com o turismo — teria dificuldades adicionais para sobreviver à pandemia de COVID-19 (secção 3.2.2).
- (181) Terceiros sublinham que dependem dos serviços da SATA para uma grande parte das suas atividades, as quais sofreriam perdas consideráveis de volume de negócios sem as operações da SATA. Como também salienta Portugal, a maioria das empresas locais, já fortemente afetadas pela pandemia de COVID-19, não conseguiria sobreviver a esta crise sem o turismo. Neste sentido, a grande maioria dos terceiros que apresentaram observações — em especial, parceiros comerciais, como agências de viagens, operadores turísticos, associações hoteleiras, agências de venda de bilhetes e fornecedores, para além dos organismos que representam a diáspora e a comunidade empresarial da América do Norte — confirmou efetivamente as conclusões da Comissão (considerandos 68 e 175) no que diz respeito ao papel único desempenhado pela SATA no desenvolvimento da economia dos Açores e, como demonstrado por Portugal, a reduzida probabilidade de outras transportadoras aéreas de longo curso ou baixo custo reproduzirem a sua presença e as suas atividades nos Açores a curto e médio prazo (considerandos 122 a 124).

(182) Por conseguinte, a Comissão considera que a falência do beneficiário poderia perturbar um serviço de transporte importante que fornece conectividade e rede a nível regional e, em menor escala, internacional, ligando a região ultraperiférica dos Açores a nível interno e com o continente e a Madeira, bem como com a comunidade de língua portuguesa na América do Norte, o que é difícil de reproduzir plenamente por outros fornecedores, tal como estabelecido no ponto 44, alínea b), das Orientações E&R.

O auxílio apoia uma empresa com um papel sistémico na Região.

(183) Conforme explicado na decisão de prorrogação ⁽¹³⁶⁾, o auxílio à reestruturação tem igualmente como finalidade evitar o risco de saída de uma empresa com um papel sistémico importante na Região, na aceção do ponto 44, alínea c), das Orientações E&R.

(184) Mais concretamente, a Comissão observa que a SATA desempenha um papel fundamental na economia dos Açores, não só em termos de conectividade e turismo, mas também em termos de nível de emprego (considerandos 14 a 27). A este respeito, é provável que a saída da SATA do mercado provoque graves dificuldades sociais: i) diretamente, por ser um dos principais empregadores deste território ultraperiférico da União, com 1 150 postos de trabalho que seriam perdidos a nível local; ii) indiretamente, enquanto apoio essencial à economia regional e, por conseguinte, aos empregadores locais, através dos seus serviços de transporte aéreo de passageiros e de carga. Em especial, a SATA transporta quase metade dos passageiros do exterior para os Açores e 100 % dos passageiros no arquipélago dos Açores, apoiando assim de forma significativa o setor do turismo local, que representa cerca de 13 % do PIB da RAA (considerandos 21, 26 e 65).

(185) A falência da SATA teria igualmente efeitos colaterais negativos para os seus clientes e fornecedores diretos e indiretos, tendo em conta que 100 % da carga aérea nas nove ilhas do arquipélago é gerida pela SATA Air Açores, bem como, através da Azores Airlines, mais de [60-70] % da carga aérea (incluindo peixe, correio e dotação médica) de e para o exterior dos Açores (considerando 25). Tendo em conta o seu papel central para o desenvolvimento territorial dos Açores, a saída da SATA conduziria, assim, a graves dificuldades sociais e económicas para esta região ultraperiférica, que já enfrenta importantes desafios devido à distância geográfica e ao fosso socioeconómico em relação a Portugal continental e ao resto da União (considerandos 65 a 67).

(186) O impacto sem precedentes da pandemia de COVID-19 agravou ainda mais essas condições socioeconómicas, tendo também em conta os efeitos negativos sobre o turismo, que representa, como se observou, uma das principais fontes de riqueza da Região dos Açores, equivalente a cerca de 13 % do PIB dos Açores em 2019. Por conseguinte, tal como alegado por Portugal, a falência da SATA prejudicaria significativamente a recuperação económica desta zona já desfavorecida (considerando 65).

(187) Além disso, conforme demonstrado pelas observações de muitos terceiros, a SATA exerce uma atividade essencial no reforço da coesão territorial e social dos Açores, nomeadamente assegurando a ligação permanente entre as nove ilhas dispersas do arquipélago, bem como aumentando a acessibilidade de pessoas e bens dos Açores para Portugal continental e para a União, bem como para os EUA e o Canadá, onde reside uma grande parte da diáspora açoriana (considerandos 93 a 101). Neste sentido, a falência da SATA teria também consequências negativas para a comunidade portuguesa da diáspora, que só indiretamente e após uma viagem de longo curso seria capaz de chegar a esta região ultraperiférica da União, dada a ausência de transportadoras aéreas alternativas.

(188) Por conseguinte, a Comissão considera que, tanto na qualidade de empregador como de elemento central na cadeia económica para muitas outras empresas nos Açores, bem como de meio para assegurar a coesão territorial e social dessa Região, o beneficiário pode ser considerado uma empresa com um papel sistémico importante na Região, nos termos do ponto 44, alínea c), das Orientações E&R.

⁽¹³⁶⁾ Decisão de prorrogação, considerando 60, que remete para a apreciação expressa nos considerandos 75 e 76 da decisão de início do procedimento.

Risco de interrupção do SIEG

- (189) Tal como explicado na decisão de prorrogação, a saída da SATA correria o risco de interromper os SIEG fornecidos à Região dos Açores e a Portugal, para o qual remete o ponto 44, alínea d), das Orientações E&R. A este respeito, a Comissão reconheceu igualmente, na decisão de início do procedimento, que os voos sujeitos a OSP assegurados pela SATA Air Açores e pela Azores Airlines são SIEG fornecidos à Região e a Portugal ⁽¹³⁷⁾. Trata-se de uma parte importante e predominante das atividades da SATA. Por conseguinte, ficou estabelecido que a potencial falência da SATA conduziria a uma interrupção da continuidade do fornecimento do SIEG à Região e a Portugal.
- (190) No que diz respeito à alegação da Ryanair sobre a possibilidade de substituir a SATA mesmo a curto prazo, as conclusões preliminares da Comissão nas decisões de início do procedimento e de prorrogação relativas à importância da SATA para assegurar a continuidade territorial da região ultraperiférica dos Açores com a União foram fortemente apoiadas por 17 dos 19 terceiros que apresentaram observações. A este respeito, a Comissão observa igualmente que o procedimento de concurso lançado em 2021 para as rotas interilhas deu à Ryanair a possibilidade de substituir a SATA nessas rotas sujeitas a OSP, caso tivesse interesse em alargar as suas operações a essa atividade, ao passo que o procedimento de concurso que será organizado para a ligação dos Açores a Portugal continental e à Madeira dará mais oportunidades a todos os concorrentes da SATA para a substituírem nas rotas sujeitas a OSP de/para os Açores. Por último, os compromissos assumidos por Portugal no sentido de alienar a Azores Airlines (considerandos 62 a 63) oferecem à Ryanair, bem como a outros concorrentes, a oportunidade de assumirem todas as rotas comerciais da SATA e, por conseguinte, substituírem total ou parcialmente a SATA também nessa atividade.
- (191) Além disso, certos aeroportos desempenham um papel importante em termos de conectividade regional de regiões isoladas, remotas ou periféricas, em especial nas regiões ultraperiféricas da União, pelo que a gestão de tais aeroportos pode ser considerada um SIEG se parte da região potencialmente servida pelo aeroporto ficar, sem o aeroporto, isolada do resto da União a ponto de prejudicar o seu desenvolvimento social e económico. Por conseguinte, à luz das informações prestadas por Portugal, a Comissão confirma a conclusão da decisão de início do procedimento ⁽¹³⁸⁾ de que os aeroportos explorados pela SGA fornecem um SIEG à Região, sem o qual a conectividade e a continuidade territorial de Portugal e da União seriam limitadas.
- (192) Desta forma, decorre das informações recolhidas no decurso da investigação que, a curto e médio prazo, na situação e perspetivas incertas criadas pela pandemia de COVID-19, o auxílio à reestruturação é igualmente essencial para evitar um risco grave e iminente de interrupção da continuidade das OSP e dos SIEG fornecidos pela SATA, tal como referido no ponto 44, alínea d), das Orientações E&R.
- (193) À luz do que precede, a Comissão conclui, por conseguinte, que o auxílio contribui para o desenvolvimento da atividade económica de prestação de serviços de transporte aéreo que ligam a RAA, na medida em que permite manter serviços importantes, incluindo OSP/SIEG, que poderiam estar em risco de não ser reproduzidos na sua totalidade, ou de forma globalmente semelhante, e sem dificuldades sociais, pelos concorrentes a curto e médio prazo, com consequências negativas potenciais para o conjunto da economia da Região, tendo em conta os efeitos persistentes da crise causada pela pandemia de COVID-19 [ponto 44, alíneas b), c) e d), das Orientações E&R].

5.4.2.2. Plano de reestruturação e restabelecimento da viabilidade a longo prazo

- (194) Por outro lado, de acordo com o ponto 46 das Orientações E&R, a concessão de um auxílio à reestruturação deve depender da aplicação de um plano de reestruturação que restabeleça a viabilidade do beneficiário. Uma vez que facilita o regresso à sua viabilidade a longo prazo, a correção das causas que conduziram às dificuldades do beneficiário é uma condição necessária para que o auxílio à reestruturação sirva o objetivo de desenvolvimento das atividades e regiões económicas em que o beneficiário opera. O auxílio à reestruturação apoia um plano de reestruturação exaustivo, que abrange todo o âmbito das atividades da SATA.

⁽¹³⁷⁾ Decisão de prorrogação, considerandos 57 a 59, que remetem para a apreciação expressa nos considerandos 71 a 74 da decisão de início do procedimento.

⁽¹³⁸⁾ Decisão de início do procedimento, considerando 73.

- (195) Os auxílios à reestruturação só devem ser concedidos para apoiar um plano de reestruturação realista, coerente e de grande envergadura, cujas medidas devem ser concebidas para restabelecer a viabilidade a longo prazo num período razoável, excluindo outros auxílios além do auxílio destinado a apoiar o plano de reestruturação da SATA. O plano de reestruturação deve identificar as causas das dificuldades do beneficiário e os seus pontos fracos e ilustrar a forma como as medidas de reestruturação propostas irão resolver os problemas subjacentes do beneficiário ⁽¹³⁹⁾.
- (196) Os resultados da reestruturação devem ser demonstrados em diversos cenários, nomeadamente através da identificação dos parâmetros de desempenho e dos principais fatores de risco previsíveis. O regresso à viabilidade do beneficiário deve resultar numa rentabilidade adequada do capital investido após estarem cobertos os custos, sem depender de hipóteses otimistas sobre fatores como a variação de preços ou da procura. A viabilidade a longo prazo é assegurada quando uma empresa for capaz de apresentar previsões de uma rentabilidade dos capitais próprios adequada, depois de ter coberto todos os seus custos, incluindo as depreciações e os encargos financeiros, bem como de enfrentar a concorrência no mercado contando apenas com as suas próprias capacidades ⁽¹⁴⁰⁾.

Apreciação dos pressupostos subjacentes às projeções financeiras

- (197) A Comissão observa que as projeções de recuperação do tráfego aéreo do beneficiário se baseiam em fontes fiáveis do setor (considerando 43) e que a recuperação do desempenho das companhias aéreas da SATA até ao nível de 2019 é apoiada pelos últimos desenvolvimentos. A Comissão procedeu a uma verificação cruzada dos pressupostos subjacentes ao plano de reestruturação. A este respeito, de acordo com as últimas perspetivas da IATA, de março de 2022 ⁽¹⁴¹⁾, em termos de número global de viajantes, o setor do transporte aéreo regressaria aos níveis de 2019 entre 2023 e 2024, com melhorias nos principais mercados do Atlântico Norte e intraeuropeus (e mais otimistas em comparação com as perspetivas da IATA de novembro de 2021). Com base nos dados fornecidos por Portugal, [...] ⁽¹⁴²⁾. Tal é apoiado pelo encerramento sólido de 2021 com um aumento das receitas de [...] % e do EBITDA de [...] % (ainda não auditado) em comparação com o plano de reestruturação, tendo o ano de 2022 sido marcado por um arranque forte, prevendo-se que as reservas de passageiros no primeiro semestre atinjam um crescimento de [...] % em comparação com o mesmo período em 2019. A Comissão observa igualmente que, com base nas perspetivas da IATA, será de esperar uma recuperação ainda mais rápida dos voos domésticos (que deverão atingir os níveis de 2019 até 2023) e dos voos turísticos, pelo que a Comissão considera que o crescimento das receitas previsto pela SATA é plausível. As projeções de receitas do beneficiário retratam razoavelmente uma melhor utilização da capacidade da frota e a otimização dos voos em consonância com as médias do setor, bem como a margem de progresso nas ligações dos Açores em comparação com outras ilhas da União (considerandos 65 e 66). No que diz respeito às projeções de custos, o regresso do beneficiário à rentabilidade depende da redução dos custos operacionais, incluindo os associados ao combustível, possibilitada pela renovação da frota, da redução dos custos de pessoal, bem como da renegociação dos contratos de fornecimento, tal como descrito nos considerandos 44 a 46. Essas medidas pressupõem também uma remuneração adequada das OSP (para as quais a compensação já não é calculada com base nos custos operacionais como acontecia antes da reestruturação) ou, em alternativa, uma retirada das OSP atualmente cumpridas na ligação dos Açores a Portugal continental e/ou à Madeira.
- (198) No que respeita às projeções dos custos de pessoal, a Comissão regista que o beneficiário já assinou acordos com os seus sindicatos (considerandos 47 a 50). Estes acordos preveem [...]. Além disso, o beneficiário já obteve uma redução de [...] trabalhadores [...] [considerando 49, alínea b), ponto 3]. No cômputo geral, tendo em conta que o beneficiário já realizou negociações sobre a maior parte dos pressupostos subjacentes às projeções dos custos de pessoal, a Comissão considera que essas projeções são credíveis ⁽¹⁴³⁾.
- (199) A Comissão considera que os seguintes elementos também contribuem para a credibilidade das projeções financeiras: i) o beneficiário já identificou e começou a aplicar várias medidas com vista a reduzir outros custos para além dos custos de pessoal e combustível (considerandos 45 e 46); ii) o plano de reestruturação centra-se na atividade de aviação e prevê a venda de uma participação maioritária na Azores Airlines (considerando 51), que contribuiu para as dificuldades do beneficiário (secção 2.2) e da atividade de assistência em escala (considerando 54); e iii) a opção alternativa prevista na análise de sensibilidade incluída no cenário adverso, e referindo-se à possível utilização alternativa de aeronaves no caso de a Azores Airlines não explorar OSP no futuro (considerandos 58 a 60), é igualmente credível, uma vez que é apoiada por pedidos de orçamentos de voos fretados e por utilizações alternativas válidas das aeronaves e dos recursos atualmente envolvidos na exploração das rotas sujeitas a OSP.

⁽¹³⁹⁾ Pontos 45, 47 e 48 das Orientações E&R.

⁽¹⁴⁰⁾ Pontos 50 a 52 das Orientações E&R.

⁽¹⁴¹⁾ Ver comunicado de imprensa da IATA, de 1 de março de 2022, em <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>.

⁽¹⁴²⁾ Observações de Portugal apresentadas em 18 de fevereiro de 2022, página 1.

⁽¹⁴³⁾ Observações de Portugal apresentadas em abril de 2021, *Resumo das potenciais poupanças no plano de reestruturação da SATA*.

- (200) No sentido de apreciar as projeções financeiras, a Comissão comparou a margem EBIT prevista do beneficiário (ou seja, o EBIT dividido pelas receitas) em 2025 com a de uma amostra de companhias aéreas para as quais foram apresentadas previsões de analistas do mercado bolsista referentes ao mesmo ano na investigação formal⁽¹⁴⁴⁾. A margem EBIT média numa amostra mais ampla é de 8 %-12 %, enquanto a do beneficiário deverá ser de [...] %-[...] % para as atividades de transporte aéreo da SATA e de [...] % no caso da atividade de gestão aeroportuária da SGA, incluindo o influxo de caixa previsto das compensações. Além disso, tendo em conta o facto de a atividade do beneficiário envolver predominantemente a prestação de OSP e de SIEG, enquanto as metas de custos e receitas do beneficiário são suficientemente próximas das de outras companhias aéreas, a Comissão considera credíveis os pressupostos subjacentes ao plano de reestruturação.

Apreciação do regresso à viabilidade do beneficiário

- (201) Na decisão de prorrogação, a Comissão também não levantou dúvidas quanto ao regresso à viabilidade do beneficiário. No entanto, a Comissão avaliará, à luz dos dados atualizados apresentados por Portugal, se, no final do período de reestruturação em 2025, o beneficiário prevê gerar uma taxa de rendibilidade das suas operações suficiente e estar em condições de concorrer com base nos seus próprios méritos.

Viabilidade das entidades controladas pela SATA após a reestruturação

- (202) Na sequência da alienação prevista da nova unidade de assistência em escala e da participação de controlo de 51 % na Azores Airlines até 2026, as restantes entidades sob o controlo da SATA serão apenas a SATA Air Açores e a SGA, ambas a cumprir OSP e SIEG. Por conseguinte, a Comissão considera que a apreciação do regresso à viabilidade deve ter em conta este aspeto e, assim, limitar-se às projeções relativas a estas duas entidades.
- (203) A SATA Air Açores operará em conformidade com o contrato de OSP que lhe foi adjudicado pela Região dos Açores por um período de cinco anos e receberá, pelos seus serviços, a compensação contratual por OSP. No mesmo sentido, a SGA continuará a prestar SIEG aos cinco pequenos aeroportos por si explorados. Por outras palavras, o restante perímetro comercial sob o controlo da SATA limitar-se-á ao cumprimento de OSP enquanto prestador exclusivo de serviços nas rotas interilhas e à gestão das atividades relacionadas com os SIEG dos aeroportos locais. A título de exemplo, é conveniente remeter para as orientações estabelecidas no Enquadramento aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público («Enquadramento SIEG») ⁽¹⁴⁵⁾ para determinar se a SATA Air Açores e a SGA poderiam proporcionar uma remuneração adequada do capital depois de cobrirem todos os seus custos. O Enquadramento SIEG estabelece, no ponto 36, que uma taxa de remuneração do capital que não exceda a taxa de «swap» pertinente correspondente à duração da atribuição, majorada de um prémio de 100 pontos de base, é, em todo o caso, considerada razoável.
- (204) De acordo com os atos de atribuição pertinentes, a duração das OSP atribuídas à SATA Air Açores é de cinco anos (ver considerando 19), os serviços SIEG aos cinco aeroportos são renováveis de cinco em cinco anos (ver considerando 22) e a moeda dos contratos é o euro. Por conseguinte, a Comissão considera que a taxa de «swap» pertinente para efeitos de comparação é o «swap» EURIBOR (taxa de juro interbancária de oferta do euro) a seis meses para um prazo de cinco anos, igual a 0,527 % ⁽¹⁴⁶⁾. Por conseguinte, a referência para comparação seria de 1,527 %. A partir de 2023 e até ao final do período de reestruturação, o EBIT de [...] milhões de EUR do perímetro reduzido da empresa (quadro 1.A) proporcionaria um [...], tomado como limite mínimo para um prestador de SIEG/OSP. Além disso, a margem EBIT para a SATA Air Açores e a SGA combinadas no final do período de reestruturação será de [...] %, também em consonância com a margem de referência do setor de 8 %-12 % em 2018/2019 ⁽¹⁴⁷⁾. Nesta base, a remuneração esperada no final do período de reestruturação parece ser adequada.

⁽¹⁴⁴⁾ A amostra inclui: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, EasyJet, Wizz Air e Brussels Airlines (ver considerando 55).

⁽¹⁴⁵⁾ Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011) (JO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

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

⁽¹⁴⁷⁾ Parâmetro de referência utilizado pela SATA para a comparação entre a Azores Airlines e o setor (ver anexo 1, Plano de negócios da SATA 2021-2025, diapositivo 69).

Viabilidade de todo o perímetro do grupo SATA após a alienação

- (205) A Comissão avaliará também a remuneração global do grupo SATA no final do período de reestruturação, ou seja, tendo igualmente em conta a participação remanescente de 49 % na Azores Airlines. Relativamente à capacidade geral do beneficiário para gerar uma rentabilidade suficiente das suas operações em 2025, a abordagem habitualmente seguida consiste em comparar a RCI em 2025 com o CMPC. Quando o primeiro valor é superior ao segundo, as operações da empresa podem gerar lucros suficientes para cobrir o seu custo de capital, o que indicia a viabilidade dessa empresa.
- (206) A RCI do beneficiário, cujo cálculo se baseia nas projeções financeiras que a Comissão reputou credíveis nos considerando 197 a 200, deverá ser de [...] % em 2025 (quadro 1.A). O valor da RCI de [...] % previsto para a SATA é superior a um CMPC de [...] % (considerando 55). As componentes do CMPC são devidamente justificadas, baseando-se em dados do mercado e informações financeiras sobre os pares do beneficiário, obtidos junto da Orbis e da Bloomberg ⁽¹⁴⁸⁾. Por conseguinte, a Comissão considera que o beneficiário poderá regressar à viabilidade em 2025, [...].
- (207) Além disso, a RCI do beneficiário esperada em 2025, incluindo a atividade aeroportuária, é [...] que a RCI mediana de 2019 (11,8 %) das companhias aéreas enumeradas no considerando 56. Tal constitui outro indício do regresso à viabilidade do beneficiário, dado que, em 2019, essas companhias aéreas puderam concorrer no mercado com base nos seus próprios méritos.
- (208) No que diz respeito à capacidade do beneficiário para competir com base nos seus próprios méritos no final do período de reestruturação, o grupo SATA terá uma dimensão muito reduzida e um âmbito limitado de operações que consistem no cumprimento de OSP e no fornecimento de verdadeiros SIEG com contratos adjudicados pela Região dos Açores, o que limita os riscos comerciais. Essas OSP conferem estabilidade às operações e o plano de reestruturação não prevê a diversificação para novas atividades de maior risco, pelo que a solvabilidade da SATA permitiria normalmente o acesso aos mercados de financiamento privado sem qualquer auxílio da Região dos Açores após a reestruturação.
- (209) Para além do cenário de base, Portugal apresentou igualmente um cenário adverso para a duração do plano de reestruturação até ao final de 2025 (considerando 60). Tendo em conta a evolução positiva dos principais indicadores registados nos três primeiros trimestres de 2021 (considerando 52), o cenário adverso é conservador. No cenário com menos 15 % de receitas e sem obrigações de OSP, o beneficiário geraria um EBIT positivo a partir de [...] (quadro 3). A capacidade do beneficiário para aceder aos mercados de capitais e concorrer pelos seus próprios méritos em 2025 seria quase equivalente ao cenário de base, uma vez que a posição de capital próprio melhoraria continuamente e tornar-se-ia positiva a partir de 2026 ([...] milhões de EUR), ao passo que a Azores Airlines não incorreria, em caso algum, em custos não compensados das OSP. Embora indicie um impacto negativo na rentabilidade e na solvabilidade do beneficiário, o cenário adverso não compromete o regresso da SATA à viabilidade até 2025.
- (210) Pelas razões acima expostas, a Comissão considera que a execução do plano de reestruturação deve permitir que o beneficiário possa concorrer com base nos seus próprios méritos sem mais auxílios de emergência ou à reestruturação após o termo do período de reestruturação no final de 2025.

Conclusão sobre o desenvolvimento de atividades e regiões económicas

- (211) Em conclusão, a Comissão considera que o plano de reestruturação do beneficiário é realista, coerente e credível. Como tal, é adequado para restabelecer a viabilidade a longo prazo do beneficiário, num prazo razoável, sem recorrer a novos auxílios estatais. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação cumpre os requisitos previstos no ponto 44, alíneas b), c) e d), e no ponto 46 das Orientações E&R, contribuindo assim para o desenvolvimento da atividade económica de prestação de serviços de transporte aéreo que ligam a Região dos Açores, em conformidade com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE.

⁽¹⁴⁸⁾ O CMPC é calculado como a média ponderada do custo do capital próprio do beneficiário (16 %) e do custo da dívida após impostos (9,1 %), com ponderações iguais ao objetivo do beneficiário em matéria de rácio dívida/dívida mais capitais próprios (473,8 %), em conformidade com a metodologia normalizada. Taxa isenta de risco constituída por um rendimento médio até ao vencimento das obrigações dos Açores em 2030 (Bloomberg), um prémio de risco de mercado com base no consenso do setor «Equity Market Risk Premium — Research Summary — 2020 — KPMG», e o pressuposto do IMAP de prémio de pequena capitalização e prémio de ultraperiferia. *Spread* da dívida da empresa TAP 4 3/8 2023, objetivo D/E da Bloomberg (homólogos selecionados).

5.4.3. *Os efeitos positivos do auxílio no desenvolvimento de atividades económicas superam os efeitos negativos, em termos de distorções da concorrência e efeitos negativos sobre as trocas comerciais*

- (212) A fim de apreciar se o auxílio não afeta indevidamente a concorrência e as condições das trocas comerciais, é necessário analisar a sua necessidade, efeito de incentivo, adequação e proporcionalidade e assegurar a transparência. Importa também analisar os efeitos do auxílio sobre a concorrência e as trocas comerciais e ponderar os seus efeitos positivos no desenvolvimento das atividades e regiões económicas que visa apoiar, conforme descrito na secção 5.4.2, e os seus efeitos negativos no mercado interno.

5.4.3.1. *Necessidade e efeito de incentivo*

- (213) Nos termos do ponto 53 das Orientações E&R, os Estados-Membros que tencionarem conceder auxílios à reestruturação devem apresentar uma comparação com um cenário alternativo credível que não implique auxílios estatais, demonstrando que o desenvolvimento das atividades ou regiões económicas visadas pelo auxílio, a que se refere a secção 3.1.1 das Orientações E&R, não será alcançado, ou sê-lo-á em menor grau. Além disso, os Estados-Membros devem demonstrar que, na ausência do auxílio, o beneficiário teria sido reestruturado, vendido ou liquidado de uma forma que não teria permitido o desenvolvimento das atividades ou regiões económicas em causa (ponto 59 das Orientações E&R).
- (214) O objetivo do auxílio à reestruturação é evitar que a SATA cesse as suas atividades e, deste modo, prevenir uma situação de deficiência de mercado e dificuldades sociais que prejudicariam o desenvolvimento dos serviços de transporte aéreo que ligam a Região dos Açores ao continente. Este objetivo é alcançado através da execução do plano de reestruturação, financiado em parte pelo auxílio à reestruturação. O plano de reestruturação mostra que, a curto prazo, sem apoio à liquidez, a SATA não poderia continuar a prestar serviços essenciais de transporte aéreo, cumprir as obrigações financeiras ou ter acesso aos mercados financeiros (considerandos 64 e 176). A longo prazo, tendo em conta o capital próprio muito negativo (de -319,5 milhões de EUR em 2021) que se manteria por um período prolongado, [...]. Por conseguinte, o auxílio à reestruturação é necessário para a boa execução do plano de reestruturação, que, por sua vez, se destina a facilitar o desenvolvimento dos serviços de transporte aéreo que ligam a Região dos Açores.
- (215) Com base na apreciação que precede sobre a necessidade de intervenção do Estado, a Comissão conclui igualmente que o auxílio tem um efeito de incentivo, uma vez que, sem o auxílio à reestruturação, a SATA quase certamente entraria em falência, privando a comunidade local de um instrumento essencial de desenvolvimento económico e social, pelo que estão preenchidos os requisitos estabelecidos no ponto 38, alínea d), e no ponto 59 das Orientações E&R.

5.4.3.2. *Adequação*

- (216) Nos termos do ponto 38, alínea c), e do ponto 54 das Orientações E&R, o auxílio à reestruturação não será considerado compatível com o mercado interno se outras medidas que causem menores distorções permitirem alcançar o mesmo objetivo. Conforme estabelecido no ponto 58 das Orientações E&R, os instrumentos de auxílio escolhidos devem ser adaptados ao problema de liquidez ou solvência do beneficiário que se pretende resolver.
- (217) A SATA enfrenta problemas de solvência e liquidez, que o auxílio à reestruturação tem de resolver de forma adequada. A combinação de capital novo e dívida garantida concedida a título de auxílio à reestruturação dá resposta a uma situação de extrema deterioração do capital próprio da SATA, que é profundamente negativa, liquidando simultaneamente a dívida existente e satisfazendo as necessidades de tesouraria para as operações regulares.
- (218) A este respeito, a Comissão considera que o auxílio à reestruturação no valor de 453,25 milhões de EUR concedido à SATA é adequado no que diz respeito à forma, por dois motivos principais: i) uma vez que a SATA é uma empresa em dificuldade com capitais próprios negativos em 2020 e em 2021 (considerando 31), na ausência de um auxílio à reestruturação que melhorasse a sua solvência, o beneficiário não seria capaz de constituir capital próprio suficiente para compensar perdas passadas nem de atrair um financiamento a longo prazo significativo nos mercados de capitais; e ii) as projeções de liquidez mostram que, na ausência do auxílio à reestruturação, o beneficiário teria uma situação de tesouraria negativa até 2023, o que se agravaria sem injeções de capital, conversões de dívida em capital próprio ou garantias públicas para o montante de liquidez a que a SATA não consegue aceder em condições de mercado. Por estes dois motivos, a Comissão conclui que a forma do auxílio à reestruturação concedido essencialmente através de medidas de capital próprio é a mais adequada para resolver os problemas de solvência e liquidez da SATA.

- (219) Por conseguinte, a Comissão conclui que, ao resolver adequadamente os problemas de solvência e liquidez da SATA, o auxílio à reestruturação é adequado.

5.4.3.3. Proporcionalidade, contribuição própria e repartição de encargos

- (220) As Orientações E&R preveem que o auxílio não deve exceder o mínimo necessário para atingir o seu objetivo ⁽¹⁴⁹⁾. O montante e intensidade do auxílio à reestruturação devem limitar-se ao mínimo estritamente necessário para permitir proceder à reestruturação em função dos recursos financeiros do beneficiário, dos seus acionistas ou do grupo empresarial de que faz parte ⁽¹⁵⁰⁾. Deve garantir-se, em especial, um nível suficiente de contribuição própria para os custos da reestruturação e, quando o apoio estatal for concedido sob uma forma que reforce a posição de capital próprio do beneficiário, a repartição de encargos. A apreciação desses requisitos terá em conta os auxílios de emergência concedidos anteriormente.

Contribuição própria

- (221) A contribuição própria do beneficiário para o plano de reestruturação deve ser real e efetiva e deve, em princípio, ser comparável ao auxílio concedido em termos de efeitos sobre a solvência ou a situação de liquidez do beneficiário. Em conformidade com o ponto 63 das Orientações E&R, é necessário que a Comissão aprecie se as várias fontes de contribuição própria são efetivas e isentas de auxílios. De acordo com o ponto 64 das Orientações E&R, regra geral, a Comissão considera que a contribuição própria é adequada se o seu montante se elevar a mais de 50 % dos custos de reestruturação, salvo em situações de circunstâncias excecionais ou de especial dificuldade, em que a Comissão pode aceitar uma contribuição própria inferior, desde que o montante dessa contribuição se mantenha significativo. Além disso, quando as circunstâncias específicas das regiões assistidas assim o exigirem, por exemplo, quando um beneficiário se vir confrontado com dificuldades particulares para mobilizar um novo financiamento no mercado devido à sua localização numa região assistida, a Comissão pode aceitar uma contribuição que seja inferior a 50 % dos custos de reestruturação para efeitos do ponto 64 das Orientações E&R ⁽¹⁵¹⁾.
- (222) A Comissão tem de verificar se as várias fontes de financiamento do plano, descritas nos considerandos 49 e 50, são isentas de auxílio e reais, ou seja, se é dado suficientemente adquirido que se materializem durante a execução do plano de reestruturação, excluindo os lucros futuros previstos. As contribuições do Estado, como, no caso em apreço, as efetuadas pela RAA na sua qualidade de acionista única da SATA, não são isentas de auxílio e não podem ser tidas em conta na apreciação.
- (223) Com base nas fontes de financiamento próprio apresentadas por Portugal (considerandos 49 e 50), os únicos montantes que parecem ser suficientemente reais e efetivos são as contribuições de cerca de [...] milhões de EUR, relativas a:
- a) Medidas de racionalização da mão de obra ([...] milhões de EUR) [considerando 49, alínea b), ponto 3];
 - b) Economias geradas pelo aumento da eficiência de exploração [considerando 49, alínea a)], no montante de [...] milhões de EUR, e contribuições de outros terceiros, no montante de [...] milhões de EUR, para além da reestruturação da frota, no montante de [...] milhões de EUR [considerando 49, alínea b), pontos 1 e 2], num montante global de [...] milhões de EUR;
 - c) Redução dos encargos negociada com os credores no valor de [...] milhões de EUR (considerando 50, ponto 3);
 - d) Venda de ativos ([...]) e outras economias num total de [...] milhões de EUR [considerando 49, alínea b), ponto 4];
 - e) Contribuições das receitas próprias para a amortização de [...] ([...] milhões de EUR) e para os custos da reestruturação ([...] milhões de EUR) (considerando 50, pontos 1 e 2); e
 - f) Um financiamento não público garantido de [...] milhões de EUR por parte de um banco comercial ([...]) (considerando 50, ponto 4).
- (224) Em primeiro lugar, dos [...] milhões de EUR de medidas de racionalização da mão de obra [considerando 49, alínea b), ponto 3], propostos por Portugal, apenas o pagamento de indemnizações associadas à reestruturação do quadro de pessoal (segundo travessão), no montante de [...] milhões de EUR, pode ser considerado real e efetivo, uma vez que a SATA já pagou o montante e diz respeito aos custos de reestruturação incorridos como condição prévia para a redução do número de trabalhadores, conforme previsto no plano de reestruturação. Esses custos são imediatos, uma vez que a SATA já rescindiu os contratos de trabalho e reduziu o pessoal no âmbito da reestruturação realizada desde 2021, e a sua fonte de financiamento pode ser considerada isenta de auxílios, visto

⁽¹⁴⁹⁾ Ponto 38, alínea e), das Orientações E&R.

⁽¹⁵⁰⁾ Ponto 61 das Orientações E&R.

⁽¹⁵¹⁾ Ponto 98 das Orientações E&R.

que a SATA os pagou com o fluxo de tesouraria operacional e não são financiados por auxílios estatais, nem através do capital próprio nem dos empréstimos garantidos pelo Estado. Por conseguinte, o pagamento de indemnizações pode ser considerado parte da contribuição própria do beneficiário para os custos de reestruturação e pode ser considerado efetivo, na aceção do ponto 63 das Orientações E&R. Pelo contrário, em conformidade com a prática estabelecida pela Comissão, o salário do pessoal [...] em 2021 e 2022 ([...] milhões de EUR) e a renegociação dos acordos laborais com os sindicatos para melhorar a produtividade das tripulações ([...] milhões de EUR) não podem ser aceites como contribuição própria do beneficiário. As economias nos custos salariais implicam uma redução dos custos intrínsecos e puramente internos da empresa, que é necessária tendo em vista a sua reestruturação ⁽¹⁵²⁾.

- (225) Em segundo lugar, a este respeito, as contribuições de terceiros ou as medidas de eficiência em termos de custos podem constituir fontes reais e efetivas de contribuição própria, desde que constituam reduções de custos permanentes, suportadas ou tornadas possíveis por fornecedores ou clientes externos junto do beneficiário, e resultem de acordos vinculativos e sejam eficazes e não reversíveis ⁽¹⁵³⁾. A Comissão já considerou que as reduções das responsabilidades contratuais definidas nos acordos renegociados com fornecedores e locadores constituem fontes reais de contribuição própria: em comparação com as condições dos acordos iniciais, libertam recursos disponíveis para financiar os custos de reestruturação que, de outra forma, teriam de ser utilizados para reembolsar os créditos associados ⁽¹⁵⁴⁾. O mesmo se aplica aos fornecedores e compradores que se comprometem firmemente com as condições dos seus contratos ou as alteram para libertar recursos do beneficiário ⁽¹⁵⁵⁾.
- (226) As reduções de custos da SATA decorrentes do aumento da eficiência operacional e das negociações com os fornecedores [considerando 49, alínea a), e considerando 49, alínea b), ponto 2], num total de [...] milhões de EUR, bem como as medidas de reestruturação da frota [cerca de [...] milhões de EUR, ver considerando 49, alínea b), ponto 1], podem ser consideradas verdadeiras fontes de contribuição própria, uma vez que essas economias resultam de acordos vinculativos já em vigor e são, por conseguinte, suficientemente seguras para serem consideradas efetivas ⁽¹⁵⁶⁾. Com efeito, essas medidas têm o mesmo efeito financeiro que a remissão de dívidas em processos de insolvência, com a ressalva de que o efeito é repartido ao longo dos anos e não é pontual. Por conseguinte, estes montantes ([...] milhões de EUR) podem ser adicionados à redução da dívida negociada pela SATA [...] [...] milhões de EUR (considerando 50, ponto 3), de modo que o montante total das contribuições de terceiros que podem ser consideradas reais e efetivas seja de cerca de [...] milhões de EUR. Tal montante pode também ser considerado isento de auxílios, uma vez que as medidas correspondentes partilham os encargos financeiros dos custos de reestruturação da SATA com fornecedores e locadores que, de outra forma, teriam direito a créditos mais elevados sobre os resultados de exploração positivos da SATA. Paralelamente, no caso da remissão de dívidas, que envolve operadores públicos e privados, não há indícios de que essa remissão dê origem a um auxílio estatal.
- (227) Em terceiro lugar, as receitas [...] dos ativos e das atividades relacionadas com os operadores turísticos da SATA na América do Norte e outras economias no montante de [...] milhões de EUR [considerando 49, alínea b), ponto 4] podem ser consideradas uma contribuição real e efetiva para os custos de reestruturação do beneficiário. Essas receitas já foram geradas (com exceção das receitas da liquidação da Azores Vacations America que já estão quantificadas e serão transferidas para a SATA após a conclusão da liquidação dessa empresa). De igual modo, o aumento das receitas das operações em comparação com as projeções iniciais do plano de reestruturação permitiu à SATA cobrir os custos de amortização da dívida herdada ([...] milhões de EUR, considerando 50, ponto 1) e outros custos de reestruturação ([...] milhões de EUR, considerando 50, ponto 2). Estas contribuições próprias podem também ser consideradas reais e efetivas, uma vez que os montantes em causa já foram pagos pelo beneficiário.

⁽¹⁵²⁾ Decisão da Comissão, de 9 de novembro de 2011, no processo SA.31250 (N/2011) — Reestruturação da BDZ — Bulgária (JO C 10 de 12.1.2012, p. 9), considerando 79: «[...] As reduções salariais, bem como as futuras economias nos custos com a segurança social, parecem ser medidas de reestruturação necessárias e não uma contribuição própria [...]».

⁽¹⁵³⁾ Decisão da Comissão, de 30 de abril de 2021, nos processos SA.58101 (2020/C) e SA.62043 (2021/N) — Portugal — Auxílio de emergência e auxílio à reestruturação a favor do grupo SATA (JO C 223 de 11.6.2021, p. 37), considerando 72; Decisão da Comissão, de 26 de julho de 2021, no processo SA.63203 (2021/N) — Alemanha — Auxílio à reestruturação a favor da Condor (ainda não publicada), considerando 132, alínea c); Decisão da Comissão, de 12 de maio de 2016, no processo SA.40419 (2015/NN) — Auxílio à reestruturação a favor da Polzela (JO C 258 de 15.7.2016, p. 3), considerando 119.

⁽¹⁵⁴⁾ Decisão da Comissão, de 8 de junho de 2015, relativa ao auxílio estatal SA.37792 (2014/C) (ex-2013/N) que a Eslovénia tenciona conceder ao Grupo Cimos (JO L 59 de 4.3.2016, p. 168), considerando 80.

⁽¹⁵⁵⁾ Decisão da Comissão, de 20 de agosto de 2018, no processo SA.51408 (2018/N) — Auxílio a favor da Terramass B.V. (JO C 406 de 19.11.2018, p. 10), considerandos 22 e 71.

⁽¹⁵⁶⁾ Ver observações de Portugal apresentadas em 2 de dezembro de 2021.

- (228) Por último, o novo financiamento por uma instituição financeira privada (...) no valor de [...] milhões de EUR (considerando 50, ponto 4), não garantido pela Região, pode ser considerado real e efetivo, uma vez que já foi negociado com a instituição financeira e pode ser executado em 2022. Além disso, uma vez que a SATA tem a oportunidade de escolher entre [...] mutuantes alternativos adequados, a possibilidade de financiamento por parte de investidores privados também indica a sua capacidade de restabelecer o pleno acesso aos mercados de capitais e representa um sinal de confiança do mercado no seu regresso à viabilidade.
- (229) Contrariamente à opinião das autoridades portuguesas, as receitas da venda da participação maioritária (51 %) da Azores Airlines e de toda a atividade de assistência em escala (considerando 51), ainda que já previstas para o final do plano de reestruturação, não podem ser consideradas reais e efetivas. Mais concretamente, os montantes correspondentes (cerca de [...] milhões de EUR) consistem em recursos financeiros esperados relacionados com a venda de ativos que ainda não foi realizada e, embora as autoridades portuguesas tenham apresentado o seu firme compromisso com a alienação, o processo de privatização ainda não teve início e não existem compradores identificados nem mesmo potenciais compradores para a aquisição.
- (230) Assim, a Comissão estima que a contribuição própria global que pode ser considerada real e efetiva seja, no máximo, de [...] milhões de EUR, o que representa cerca de 30 % dos custos de reestruturação elegíveis da SATA, que, contrariamente ao que Portugal calculou (considerando 47), equivalem a [...] milhões de EUR, uma vez que incluem e são financiados pelo auxílio à reestruturação no montante de 453,25 milhões de EUR, para além do referido montante máximo de contribuição própria. Os restantes custos, como o fundo de maneio, terão de ser cobertos pelas receitas normais de exploração da SATA ou por melhores condições de pagamento ainda não definidas. A proporção estimada de 30 % de contribuição própria e de 70 % de auxílio à reestruturação é manifestamente conservadora, uma vez que, na ausência de qualquer compromisso por parte de um ou vários compradores identificados, não tem em conta, como contribuição efetiva suficiente, quaisquer receitas das futuras alienações a que Portugal se compromete antes do plano de reestruturação. Esta abordagem ignora o valor futuro das ações da Azores Airlines e da atividade de assistência em escala. Os resultados de exploração positivos esperados no final do plano de reestruturação para estas duas empresas tornam provável que a RAA recupere e reduza o montante do auxílio em algumas dezenas de milhões de euros. Em qualquer caso, a contribuição própria global do beneficiário para os custos de reestruturação, mesmo que seja inferior ao mínimo de 50 % normalmente exigido, pode ainda ser aceite, em conformidade com os pontos 64 e 98 das Orientações E&R.
- (231) Concretamente, nas atuais circunstâncias na sequência da pandemia de COVID-19, a Comissão considera que pode justificar-se, em função do caso em apreço, que as contribuições próprias permaneçam abaixo do limiar de 50 % dos custos de reestruturação, desde que continuem a ser significativas, conforme exigido no ponto 64 das Orientações E&R. A título indicativo de um nível que a Comissão consideraria adequado, na sua prática decisória, a Comissão considerou que uma contribuição própria correspondente a 24 %-35 % dos custos de reestruturação pode ser significativa e que, portanto, o respetivo auxílio à reestruturação no valor de cerca de 65 %-76 % dos custos de reestruturação pode ser proporcionado ⁽¹⁵⁷⁾.
- (232) No caso da SATA, a Comissão considera que Portugal demonstrou a existência de circunstâncias excecionais relacionadas, em especial, com o facto de a pandemia de COVID-19 e as medidas tomadas para a conter terem criado circunstâncias excecionais para esta pequena companhia aérea regional, no contexto de uma perturbação grave da economia na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, com impacto imediato nos setores da aviação e do turismo e na sua capacidade de obter financiamento do mercado (considerandos 34 a 37), embora a Comissão saliente que, apesar dessas circunstâncias desfavoráveis, a SATA conseguiu ainda angariar um certo montante de novos financiamentos do mercado, tal como mencionado no considerando 228. Em especial, tendo em conta os níveis de exploração mais baixos associados à diminuição acentuada da procura de viagens para os Açores a partir de março de 2020, a pandemia de COVID-19 afetou particularmente a SATA, para além das perdas diretas devidas às proibições e restrições de viagem adotadas pelas autoridades públicas na União, uma vez que

⁽¹⁵⁷⁾ Na Decisão de 26 de janeiro de 2022, SA.59974 (2021/C) — Roménia — Reestruturação da Complexul Energetic Oltenia SA (ainda não publicada), considerandos 214 a 219, a Comissão considerou aceitável um nível de contribuição própria de 32 % dos custos de reestruturação. De igual modo, na Decisão de 21 de dezembro de 2021, SA.60165 — Portugal — Auxílio à reestruturação a favor da TAP SGPS (ainda não publicada), considerando 263, a Comissão aceitou uma contribuição própria equivalente a 35 % dos custos de reestruturação. Nos termos das Orientações E&R de 1999, que exigiam que a contribuição própria fosse significativa, sem especificar um limiar mínimo de aplicação, fixado em 50 % nas Orientações E&R de 2004, na Decisão de 24 de abril de 2007 relativa à medida de auxílio executada pela Bélgica a favor da Inter Ferry Boats [C 46/05 (ex-NN 9/04 e ex-N 55/05)] (JO L 225 de 27.8.2009, p. 1), considerandos 348-350, a Comissão aceitou igualmente uma contribuição própria de 24 %.

opera principalmente rotas sujeitas a OSP e SIEG nos Açores, tendo assim uma capacidade muito limitada para diversificar os seus serviços para outras atividades ou destinos. Em termos de contribuição própria, a presença de novos financiamentos em condições de mercado, representando quase um terço das fontes de financiamento apresentadas por Portugal, está também em conformidade com o ponto 14-A do quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal, em que a Comissão, tendo em conta a situação única criada pela COVID-19, esclarece que pode justificar-se que, em casos individuais, as contribuições próprias na aceção dos pontos 62 a 64 das Orientações E&R permaneçam abaixo de 50 %.

- (233) Além disso, a Comissão toma em particular consideração i) a função e posição únicas do beneficiário numa região ultraperiférica da União que é também uma região assistida (ponto 98 das Orientações E&R), bem como ii) o papel primordial desempenhado pela SATA para assegurar a continuidade territorial — através de OSP e SIEG — entre as ilhas dos Açores, bem como entre estas e Portugal continental e a Madeira. Quanto ao primeiro ponto, a Comissão considera que as informações prestadas por Portugal demonstram a dificuldade da SATA em obter novos financiamentos do mercado devido à sua localização numa região assistida de uma região ultraperiférica da União e que essa dificuldade ultrapassa a dificuldade de acesso da SATA apenas devido à sua capacidade financeira (considerando 67). No que diz respeito ao segundo ponto, a Comissão observa igualmente que, na qualidade de prestador de OSP/SIEG, o beneficiário serve as necessidades socioeconómicas distintas e específicas de uma região assistida numa região ultraperiférica, conforme referido no artigo 349.º do TFUE. A grande maioria dos terceiros apoiou este ponto de vista nas suas intervenções sobre as decisões de início do procedimento e de prorrogação, salientando o papel único desempenhado pela SATA, que é a única transportadora aérea a assegurar a ligação das diferentes ilhas dos Açores, bem como o fornecimento de carga aérea aos Açores e os voos dessa região ultraperiférica da União para a América do Norte (considerandos 93 a 101). Por último, a Comissão tem em conta a dimensão e a atividade limitadas da SATA, atualmente com apenas 13 aviões (anteriormente com 15), que passarão a apenas seis na sequência da venda da participação de controlo da Azores Airlines no final do período de reestruturação. Por conseguinte, a Comissão aplica a exceção prevista no ponto 98 das Orientações E&R ao caso em apreço e aceita a contribuição própria avaliada nos considerandos 223 a 230, que, de qualquer modo, continua a ser significativa.

Repartição de encargos

- (234) Nos termos dos pontos 65 a 67 das Orientações E&R, um apoio estatal concedido sob uma forma que reforce a posição de capital próprio do beneficiário pode levar a que os acionistas e os credores subordinados fiquem protegidos contra as consequências da sua escolha de investir no beneficiário, criando assim um risco moral e minando a disciplina do mercado. O auxílio à reestruturação não cria incentivos a um risco moral ou a uma excessiva assunção de riscos que tenham beneficiado os acionistas ou credores. Com efeito, a RAA, que é agora quem concede o auxílio, tem supervisionado e, enquanto único acionista, tem tomado todas as decisões estratégicas e comerciais da SATA, embora a atividade da empresa não tenha sido financiada com dívida subordinada ou financiamentos híbridos (absorção de perdas) suscetíveis de ser objeto de remissões parciais de dívidas, em conformidade com os requisitos de repartição de encargos das Orientações E&R.
- (235) Uma vez que a SATA é detida a 100 % pela RAA, nas circunstâncias atuais, o reforço da posição de capital próprio do beneficiário e quaisquer potenciais melhorias previstas numa reestruturação bem-sucedida apoiada pelo auxílio concedido pela RAA, incluindo as receitas obtidas com as alienações de ativos previstas, reverterão integralmente para a entidade que concede o auxílio na sua qualidade de acionista único. Por conseguinte, a repartição de encargos pelos acionistas existentes pode ser considerada irrelevante no caso em apreço. A SATA e a RAA estão há muito a negociar com bancos e outras instituições financeiras no que diz respeito aos montantes em dívida da SATA. Os credores privilegiados já acordaram reduções do *spread* e prazos de vencimento mais longos, bem como reduções de juros e comissões (considerando 50), reduzindo as futuras saídas de caixa da SATA, uma empresa totalmente pública, cujas dificuldades financeiras só podem ser imputadas ao seu único acionista, a RAA. Além disso, conforme explicado por Portugal (considerandos 111 e 112), a RAA é um mutuário nos mercados financeiros mundiais, bem como o garante da dívida financeira da SATA, pelo que as remissões de dívidas podem prejudicar a confiança do mercado em relação à própria RAA, com potenciais repercussões para outras empresas do setor público regional.
- (236) Tendo em conta o que precede, a Comissão considera que o auxílio à reestruturação satisfaz as condições das Orientações E&R no que diz respeito à proporcionalidade, à contribuição própria e à repartição de encargos.

5.4.3.4. Princípio do «auxílio único»

- (237) Para garantir que os efeitos negativos do auxílio sejam limitados, de modo a evitar efeitos indesejados na concorrência e nas trocas comerciais e assegurar que o equilíbrio global seja positivo ⁽¹⁵⁸⁾, os auxílios devem ser concedidos a empresas em dificuldade, em conformidade com o princípio do «auxílio único». À luz deste princípio, é necessário limitar esses auxílios a um período de dez anos.
- (238) A Comissão autoriza auxílios à reestruturação para apoiar uma única operação de reestruturação e desde que, se for caso disso, tenham decorrido mais de dez anos desde uma anterior concessão de auxílios à reestruturação ou desde o termo do período de reestruturação ou a suspensão da execução do plano de reestruturação ⁽¹⁵⁹⁾. Se tal auxílio tiver sido concedido, a Comissão autoriza derrogações a esta regra, nomeadamente quando um auxílio à reestruturação é posterior a um auxílio de emergência no âmbito de uma única operação de reestruturação ou devido a circunstâncias excecionais e imprevisíveis e não imputáveis ao beneficiário ⁽¹⁶⁰⁾.
- (239) O auxílio à reestruturação da SATA apoia uma única operação de reestruturação, já iniciada no final de 2020 e que se prolongará até ao final de 2025. A Comissão observa que, no âmbito dessa operação, Portugal notificou o auxílio de emergência, tendo a Comissão aprovado a concessão de apoio à liquidez à SATA ao abrigo do ponto 103 das Orientações E&R. A Comissão aprovou a concessão desse apoio tanto aquando do início de um procedimento formal de investigação sobre o auxílio de emergência como da extensão da investigação ao auxílio à reestruturação, a fim de manter as atividades essenciais da SATA relacionadas com a prestação de OSP no domínio do transporte aéreo com destino à Região dos Açores e com a gestão e exploração dos SIEG nos aeroportos dessa região. Por conseguinte, a concessão desse apoio não teve por efeito impedir a SATA de receber o auxílio à reestruturação em causa.
- (240) No que diz respeito a outros auxílios estatais concedidos à SATA no passado e potencialmente pertinentes para a aplicação do princípio do «auxílio único», a Comissão observa que aprovou um auxílio de compensação de 12 milhões de EUR a favor da SATA ao abrigo do artigo 107.º, n.º 2, alínea b), do TFUE, nas circunstâncias da ocorrência excepcional da pandemia de COVID-19 ⁽¹⁶¹⁾. No entanto, esse auxílio não constitui um auxílio anterior de emergência ou à reestruturação: compensa os danos diretamente causados pelo surto de COVID-19 de 19 de março de 2020 a 30 de junho de 2020 e cobre os custos que a SATA não teria suportado na ausência de restrições às viagens aéreas impostas por razões de saúde pública decorrentes desse acontecimento extraordinário. Concretamente, foram excluídos da compensação outros custos incorridos pela SATA entre 19 de março de 2020 e 30 de junho de 2020 em resultado de restrições governamentais que não correspondem a proibições de viagem ou restrições às viagens aéreas, bem como da redução da procura decorrente da grave perturbação económica da economia portuguesa em 2020-2021.
- (241) No que diz respeito às compensações por OSP e SIEG, desde 1996, a SATA Air Açores tem vindo a prestar serviços nas 14 rotas interilhas referidas no considerando 19, ao abrigo de OSP impostas em conformidade, inicialmente, com o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 e, posteriormente, com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Essas OSP foram incluídas em contratos que previam uma compensação pelo serviço prestado com base num método *ex ante* para o cálculo da compensação, um subsídio anual e um mecanismo de ajustamentos de compensação que assegurava a ausência de sobrecompensação. Paralelamente, o SIEG prestado pela SGA é definido num contrato de concessão, que inclui uma compensação determinada *ex ante* pelo período dessa atribuição. O objetivo e o efeito da concessão de tal compensação à SATA consistiam em cobrir os custos de execução das OSP e dos SIEG em causa e não em salvar ou reestruturar a SATA.
- (242) Por último, no que diz respeito aos aumentos de capital anteriores da SATA subscritos em 2017-2020 pela Região, estes constituem, segundo Portugal, uma compensação pelos custos das OSP e dos SIEG incorridos pela SATA e, em especial, foram concedidos para cobrir parcialmente o défice operacional da Azores Airlines entre 2009 e 2019 para a prestação de serviços que cumprem OSP ou SIEG nas rotas com destino ao continente e à Madeira (considerandos 106 e 107), bem como nas rotas dos Açores para a América do Norte (considerando 108). A Ryanair considera que, devido aos aumentos de capital, a Comissão não deve autorizar qualquer auxílio de emergência a favor da SATA, uma vez que a crise da COVID-19 não deve ser considerada uma exceção ao princípio do «auxílio único».

⁽¹⁵⁸⁾ Ponto 38, alínea f), das Orientações E&R.

⁽¹⁵⁹⁾ Pontos 70 e 71 das Orientações E&R.

⁽¹⁶⁰⁾ Ponto 72, alíneas a) e c), das Orientações E&R.

⁽¹⁶¹⁾ Decisão da Comissão no processo SA.61771 (2021/N) COVID-19 — SATA — compensation of damages resulting from extraordinary events (JO C 285 de 16.7.2021, p. 7).

- (243) A Comissão recorda que, no que diz respeito às rotas no interior da União, qualquer compensação solicitada para o passado não estaria em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008. Com efeito, as rotas foram objeto de uma OSP aberta. Tal como recordado por Portugal (considerando 107), a Azores Airlines manifestou repetidamente o seu interesse em explorar essas rotas de acordo com as condições de OSP e sem compensação. Por conseguinte, qualquer compensação concedida à Azores Airlines pela prestação de serviços nessas rotas ao abrigo da OSP aberta violaria o artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e seria considerada um auxílio estatal ilegal e incompatível, independentemente do facto de, ao exercer esta atividade, a Azores Airlines ter sofrido perdas que poderiam ter sido evitadas ou reduzidas se apenas explorasse rotas, horários e serviços comercialmente atrativos.
- (244) De igual modo, qualquer alegada compensação de perdas incorridas no cumprimento de OSP ou na prestação de SIEG nas rotas dos Açores para a América do Norte seria igualmente considerada um auxílio estatal ilegal e incompatível. Com efeito, a Azores Airlines tem vindo a explorar essas rotas extra-UE numa base comercial, sem um ato de atribuição. Por conseguinte, Portugal não pode alegar validamente que a compensação para essas rotas é compatível com a Decisão SIEG 2012/21/UE, uma vez que o artigo 4.º da mesma exige que a gestão do SIEG seja confiada à empresa em causa através de um ou vários atos. Na mesma ordem de ideias, na ausência de um ato de atribuição, tal compensação não pode ser considerada compatível ao abrigo do Enquadramento SIEG ⁽¹⁶²⁾.
- (245) Daqui resulta que os aumentos de capital concedidos a título de compensação dos custos das OSP ou dos SIEG constituem auxílios estatais ilegais e incompatíveis ao abrigo das regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, na Decisão SIEG 2012/21/UE ou no Enquadramento SIEG.
- (246) Após o início do procedimento formal de investigação, as autoridades portuguesas solicitaram à SATA o reembolso dos aumentos de capital anteriores da SATA Air Açores subscritos pelo Governo Regional desde 2017, num montante total de 72,6 milhões de EUR, que tinham sido concedidos e foram quase integralmente pagos à empresa antes do início do procedimento (considerando 71) ⁽¹⁶³⁾. Em 1 de junho de 2021, Portugal apresentou à Comissão elementos de prova que demonstram a transferência para a Região, em três prestações, do montante total de capital concedido à SATA (considerandos 9 e 116).
- (247) Em consequência desse reembolso, a SATA procedeu a uma redução do seu capital social e registou essa diminuição no registo comercial português. Portugal apresentou igualmente elementos de prova do pagamento de juros de recuperação no montante de 815 233,24 EUR, que foi transferido para a Região em 30 de novembro de 2021. O montante corresponde aos juros de recuperação referidos no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 794/2004, calculados sobre cada um dos aumentos de capital anteriores desde a data em que a SATA recebeu o aumento de capital em causa até à data em que o mesmo foi reembolsado.
- (248) Os tribunais da União têm defendido reiteradamente, no que diz respeito aos auxílios estatais ilegais e incompatíveis, que o objetivo subjacente à recuperação de tais auxílios é eliminar a distorção da concorrência causada pela vantagem concorrencial de que o beneficiário do auxílio gozou no mercado em relação aos seus concorrentes, restabelecendo assim a situação existente antes do pagamento do auxílio ⁽¹⁶⁴⁾. Ao reembolsar esse auxílio, o beneficiário perde a vantagem concorrencial em causa ⁽¹⁶⁵⁾, ao passo que, ao pagar juros sobre esse auxílio, perde a vantagem resultante da disponibilidade do auxílio, a título gratuito, desde a data em que foi colocado à disposição do beneficiário até à data do seu reembolso ⁽¹⁶⁶⁾. Por conseguinte, a Comissão considera que o reembolso com juros calculados em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 794/2004 e a redução do capital social eliminaram a vantagem concorrencial dos aumentos de capital da SATA.

⁽¹⁶²⁾ Comunicação da Comissão — Enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público (2011), pontos 15-17.

⁽¹⁶³⁾ Considerando 13 da decisão de início do procedimento.

⁽¹⁶⁴⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 11 de dezembro de 2012, Comissão/Espanha («Magesfa II»), C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, n.º 105; acórdão do Tribunal de Justiça de 17 de novembro de 2011, Comissão/Itália, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, n.º 61.

⁽¹⁶⁵⁾ Acórdão do Tribunal de Justiça de 4 de abril de 1995, Comissão/Itália («Alfa Romeo»), C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, n.º 27.

⁽¹⁶⁶⁾ Acórdão do Tribunal de Primeira Instância de 8 de junho de 1995, Siemens/Comissão, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, n.º 97-101.

- (249) Não obstante o reembolso do montante dos aumentos de capital e a supressão de qualquer vantagem concorrencial conferida à SATA, a Comissão apreciará igualmente se o auxílio à reestruturação notificado a favor da SATA, à luz dos aumentos de capital, violaria o princípio do «auxílio único» estabelecido nos pontos 70 e 71 das Orientações E&R.
- (250) Os elementos de prova apresentados no processo permitem concluir que os aumentos de capital em benefício da SATA foram decididos desde 2017 pelo seu único acionista, a fim de compensar a SATA pelas suas OSP e SIEG, num contexto em que os custos e os défices de exploração decorrentes do cumprimento das OSP desde, pelo menos, 2009 não foram legalmente compensados (considerandos 102 a 108). No entanto, tal compensação não prevista *ex ante* nos CSP ou nos atos de atribuição pertinentes, logo, *ex post facto*, não é permitida ao abrigo do artigo 17.º, n.º 8, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, nem ao abrigo da Decisão SIEG 2012/21/UE ou do Enquadramento SIEG. A Comissão observa que, contrariamente à SATA Air Açores e à SGA, que tinham resultados líquidos positivos, a Azores Airlines apresentou perdas de exploração relativamente significativas e resultados líquidos negativos (considerando 32). Em todo o caso, no que diz respeito ao alegado montante das compensações, Portugal não demonstrou que a SATA, devido ao cumprimento das OSP em causa, incorreu efetivamente num montante de custos e perdas que corresponderia ao montante da alegada compensação sob a forma de aumentos de capital. Além disso, mesmo que o montante das compensações *ex post* para operações de OSP/SIEG auditadas (65,5 milhões de EUR) pudesse ser considerado fundamentado, o défice adicional alegado pela SATA (33 milhões de EUR) para as suas OSP (considerando 102) não pôde ser considerado devidamente demonstrado, na ausência de elementos de prova suficientes que sustentassem esse montante (designadamente, porque não foi confirmado por auditorias públicas, ao contrário do montante de 65,5 milhões de EUR atribuído exclusivamente às operações de OSP das companhias aéreas da SATA). A Comissão observa igualmente que o montante de 33 milhões de EUR acima referido cobre indistintamente os custos para ambas as companhias aéreas, não permitindo determinar a parte desse défice imputável a qualquer uma delas. Daqui resulta que os aumentos de capital anteriores não podem ser considerados compatíveis com o mercado interno como compensação pelos défices operacionais da SATA decorrentes das suas operações de OSP e SIEG, uma vez que tal compensação não tinha sido prevista *ex ante* e, em todo o caso, Portugal não demonstrou o montante desses défices operacionais e não conciliou esse montante com os montantes dos aumentos de capital anteriores. Por estes motivos, e na ausência de quaisquer fundamentos de compatibilidade alternativos que Portugal teria alegado e estabelecido, a Comissão conclui que os aumentos de capital anteriores constituem um auxílio estatal incompatível.
- (251) No entanto, o objetivo e o efeito dos aumentos de capital, tal como descrito no considerando 102, não foram salvar nem reestruturar a SATA. Portugal explica que a intervenção da RAA, independentemente da compatibilidade com o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, se destinava a compensar a SATA pelas suas OSP. Com efeito, as informações apresentadas por Portugal ⁽¹⁶⁷⁾ mostram que o aumento de capital de 2017 (21,5 milhões de EUR) se destinava, em última instância, a colmatar o défice de capital da SATA, a fim de lhe permitir continuar a voar e ligar as ilhas dos Açores. Paralelamente, os elementos de prova recolhidos no processo demonstram que a RAA adotou as decisões subsequentes de aumentos de capital de 2018 (27 milhões de EUR) e 2020 (24 milhões de EUR) com vista a cumprir a obrigação do seu acionista (único) de deliberar sobre as perdas de capital da empresa ⁽¹⁶⁸⁾, bem como a possibilitar à SATA manter «o regular cumprimento do seu objeto social de transporte aéreo regular inter-ilhas» ⁽¹⁶⁹⁾ e provê-la das «condições financeiras necessárias ao cumprimento do seu objeto social» ⁽¹⁷⁰⁾. Embora não se possa aceitar que os aumentos de capital anteriores constituam uma compensação compatível pelas OSP cumpridas e pelos SIEG prestados pela SATA, o seu objetivo e efeito consistiram em colmatar os défices operacionais da SATA decorrentes da execução dessas OSP e SIEG, pelo que não eram do mesmo tipo que o atual auxílio à reestruturação em apoio do plano de reestruturação ⁽¹⁷¹⁾.
- (252) Mesmo que os aumentos de capital constituíssem um auxílio de emergência ou à reestruturação, *quod non*, pode manter-se que existe uma violação do princípio do «auxílio único» se se considerar que o novo auxílio à reestruturação revela dificuldades recorrentes ou dificuldades que não foram adequadamente tratadas no passado, tal como referido no ponto 70 das Orientações E&R. Mesmo nesse pressuposto, a Comissão não aplica o princípio de forma mecânica, mas deve ter em conta as circunstâncias em que o auxílio à reestruturação notificado é concedido à SATA a título de exceção ao princípio do «auxílio único» [ponto 72, alínea c), e nota de rodapé 40 das

⁽¹⁶⁷⁾ Observações de Portugal apresentadas em 19 de outubro de 2020, ponto 167 e seguintes, e Parecer do Tribunal de Contas português sobre a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2017, <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratc-cra-2017.pdf>.

⁽¹⁶⁸⁾ Ver nota de rodapé 109.

⁽¹⁶⁹⁾ Resolução do Conselho do Governo n.º 85 de 18 de julho de 2018.

⁽¹⁷⁰⁾ Resolução do Conselho do Governo n.º 66/2020.

⁽¹⁷¹⁾ Ponto 71 e nota de rodapé 38 das Orientações E&R.

Orientações E&R]. A Comissão pode autorizar novos auxílios à reestruturação ao abrigo da exceção prevista no ponto 72, alínea c), das Orientações E&R, se se verificarem circunstâncias excecionais e imprevisíveis e não imputáveis à SATA, como recordam as decisões de início do procedimento e de prorrogação ⁽¹⁷²⁾.

- (253) O surto, a propagação e os efeitos económicos da pandemia de COVID-19 são circunstâncias excecionais e imprevisíveis do tipo referido no ponto 72, alínea c), das Orientações E&R: não tinham precedentes (desde o momento em que a União e o seu mercado interno foram estabelecidos), além de serem imprevisíveis e imprevisíveis alguns meses antes da sua ocorrência. Não podiam ter sido antevistos pela gestão do beneficiário aquando da realização dos aumentos de capital ou alguns meses antes do surgimento da necessidade urgente de emergência e subsequente reestruturação, nem se devem a negligência ou erros de gestão ou a decisões do grupo SATA, em conformidade com os critérios recordados na nota de rodapé 40 das Orientações E&R. Em várias decisões, a Comissão reconheceu a natureza e o impacto excecionais da COVID-19 em Portugal e, em especial, na economia dos Açores, de modo a poder ser considerada uma perturbação grave da economia, nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE, e a forma como o impacto continua a fazer-se sentir devido à perturbação das cadeias de abastecimento, à redução da procura e ao seu consequente impacto na liquidez de muitas empresas ⁽¹⁷³⁾. A circunstância excecional e imprevisível da pandemia de COVID-19 e a grave perturbação económica em que é necessário executar o plano multifacetado e de grande alcance da SATA para a reestruturação e o aumento da eficiência das operações não podem ser imputadas ao beneficiário.
- (254) É evidente que o impacto de tais circunstâncias excecionais deteriorou consideravelmente o funcionamento da SATA devido a quedas sem precedentes da procura superiores a 40 % desde o surto de COVID-19 até agora, pelo que o impacto sobre o beneficiário é manifesto e significativo. Apesar de uma queda tão drástica do número de passageiros que nenhuma previsão ou projeção do setor (IATA, Eurocontrol, etc.) previu, quer em 2017 quer pouco antes do início da pandemia, em consonância com as suas obrigações contratuais para com a Região, o beneficiário não pôde reduzir os seus serviços apenas com base nos seus interesses comerciais ou financeiros. A SATA continuou a cumprir as suas OSP e a assegurar a conectividade na ausência de meios de transporte alternativos durante um período em que as medidas de confinamento e a redução da procura de transporte aéreo em Portugal ou no estrangeiro relacionadas com a pandemia de COVID-19 produziram e continuam a produzir efeitos significativos. A manutenção dos serviços de transporte de passageiros entre as ilhas da Região e de/para outras regiões (Madeira e Portugal continental) com frequência suficiente desempenha um papel crucial na garantia de uma conectividade básica contínua com os Açores, ao mesmo tempo que agravou significativamente a situação financeira da SATA nos últimos dois anos de 2020 e 2021 (considerandos 34 a 36) ⁽¹⁷⁴⁾, muito para além das perdas diretas decorrentes das proibições de viagem impostas pelas autoridades portuguesas de saúde pública.
- (255) A pertinência da exceção prevista no ponto 72, alínea c), das Orientações E&R deve ser considerada e avaliada no atual contexto económico da necessidade de reestruturação que a pandemia de COVID-19 agrava substancialmente: neste sentido, as circunstâncias excecionais e imprevisíveis não são da responsabilidade da SATA nem do seu proprietário. A circunstância excecional de uma pandemia de COVID-19 e os seus efeitos na procura de transporte aéreo, em geral ou dirigida à SATA, não estavam previstos nem podiam ter sido previstos quando os aumentos de capital anteriores foram concedidos ou pouco antes do surto pandémico, que levou Portugal a notificar a

⁽¹⁷²⁾ Considerandos 90 e 91 da decisão de início do procedimento e 79 e 80 da decisão de prorrogação.

⁽¹⁷³⁾ Decisões da Comissão, de 16 de abril de 2021, no processo SA.62505 (2021/N) COVID-19: Alteração do processo SA.56873 Regime de subvenções diretas e regime de garantia estatal para os empréstimos (JO C 177 de 7.5.2021, p. 21); de 7 de março de 2022, no processo SA.100205 (2022/N) — Portugal — COVID-19: Subvenções diretas às micro, pequenas e médias empresas de setores específicos estabelecidas na região ultraperiférica dos Açores («APOIAR.PT Açores») — novembro de 2021 a janeiro de 2022 (ainda não publicada); de 4 de junho de 2021, no processo SA.63010 (2021/N) «COVID-19: Support to the bus transport sector in Azores» (JO C 233 de 11.6.2021, p. 33); de 13 de setembro de 2021, no processo SA.64599 (2021/N) «COVID-19: Support to the bus transport sector in Azores for 2021» (JO C 389 de 24.9.2021, p. 16); de 6 de abril de 2022, no processo SA.102334 (2022/N) — Portugal — COVID-19: Aid to passengers transport sector in Azores for 2022» (ainda não publicada) (em especial, os considerandos 4, 36 e 37).

⁽¹⁷⁴⁾ A Comissão realizou uma análise semelhante, nomeadamente na sua Decisão, de 7 de agosto de 2020, no processo SA.57675 (2020/N) — Alemanha — COVID-19 — scheme for regional and local public passenger transport (JO C 277 de 21.8.2020), considerandos 18-20, 54-55 e 65-66, em que a Comissão concluiu que a perturbação causada pela COVID-19 está claramente fora do normal funcionamento do mercado e afetou particularmente os prestadores de serviços públicos no setor dos transportes, uma vez que «[n]ão tiveram a opção de reduzir a sua capacidade e, por conseguinte, os seus custos fixos, como as empresas de outros setores. Como tal, [tiveram] de continuar a oferecer uma capacidade quase total, apesar do número ainda muito baixo de passageiros» (considerando 66). Ver também a Decisão da Comissão, de 3 de novembro de 2020, no processo SA.58738 (2020/N) — Países Baixos COVID-19 — Support for regional and long-distance public passenger transport (JO C 397 de 20.11.2020, considerandos 57-62), bem como a Decisão da Comissão, de 7 de janeiro de 2021, no processo SA.59747 (2020/N) COVID-19: Damage compensation to operators of rail passenger services that concluded net-cost public service contracts (JO C 50 de 12.2.2021), considerandos 58-62 e 67-68.

necessidade de auxílios urgentes de emergência e agora à reestruturação para financiar um plano de reestruturação que assegure o regresso à viabilidade do beneficiário. Além disso, a Comissão observa que a SATA tem explorado OSP não compensadas em termos de frequências, horários, preços e rotas, com base nos objetivos de interesse público do seu único acionista de assegurar a conectividade de uma região ultraperiférica da União, prevalecendo sobre o interesse financeiro e comercial do beneficiário, na ausência de qualquer manifestação de interesse por parte das transportadoras concorrentes no cumprimento de obrigações semelhantes na região (considerando 21) ou na exploração das rotas em questão (considerando 28). Por último, a Comissão não reconhece que os aumentos de capital tenham apoiado qualquer comportamento comercial arriscado da SATA, ou qualquer expansão das suas atividades de transporte aéreo ou de gestão aeroportuária através do arranque de novas rotas ou da expansão das instalações aeroportuárias no mercado interno em detrimento da concorrência, no período anterior relevante (2017-2020) ou durante o período de reestruturação agora previsto.

- (256) Paralelamente, o reembolso integral, acrescido de juros, do montante de capital ilegalmente fornecido pela RAA reduz qualquer risco moral referido nas Orientações E&R que sustentasse a lógica do princípio do «auxílio único». O reembolso integral implica que as operações de reestruturação recorrentes apoiadas com auxílios à reestruturação alegadamente recorrentes e ineficazes não sejam incentivadas neste ou noutros casos. Além disso, o reembolso reduz as distorções da concorrência referidas nas Orientações E&R e que já são limitadas nos mercados em que a SATA e as suas filiais controladas estão e continuarão ativas no final do plano de reestruturação, designadamente o transporte aéreo intra-Açores e os pequenos aeroportos insulares.
- (257) Por estes motivos, a Comissão considera que a SATA não recebeu no passado auxílios que seriam abrangidos pelo princípio do «auxílio único» e que, mesmo que os aumentos de capital anteriores agora reembolsados constituíssem um auxílio anterior de emergência ou à reestruturação, o auxílio à reestruturação preenche a exceção prevista no ponto 72, alínea c), das Orientações E&R e, por conseguinte, não produz efeitos negativos indevidos sobre a concorrência e as trocas comerciais no mercado interno.

5.4.3.5. Medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência

- (258) Tal como explicam os pontos 87 a 93 das Orientações E&R, a definição das medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência deve ser proporcional aos efeitos de distorção do auxílio e, particularmente: i) à dimensão e natureza do auxílio e às condições e circunstâncias em que é concedido, ii) à dimensão e importância relativa do beneficiário no mercado e às características do mercado em causa e iii) à medida em que subsistem as preocupações ligadas ao risco moral após a aplicação da contribuição própria e das medidas de repartição de encargos. As medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência não devem comprometer as perspetivas de regresso à viabilidade, nem devem ser tomadas em detrimento dos consumidores e da concorrência ⁽¹⁷⁵⁾.
- (259) As medidas estruturais podem incluir a alienação de ativos, a redução da capacidade ou a presença no mercado. Devem favorecer a entrada de novos concorrentes, bem como a expansão de concorrentes de pequena dimensão existentes ou a atividade transfronteiriça, tendo em consideração o mercado ou os mercados em que o beneficiário terá uma posição de mercado significativa após a reestruturação, designadamente naqueles em que existe capacidade excedentária. As medidas comportamentais devem assegurar que o auxílio financia apenas o restabelecimento da viabilidade a longo prazo.
- (260) Conforme referido no considerando 62, Portugal confirma que a SATA tomará as seguintes medidas para limitar as distorções da concorrência, que serão aplicáveis até ao final do plano de reestruturação, ou seja, 31 de dezembro de 2025:
- A venda de uma participação maioritária e de controlo da SATA Internacional — Azores Airlines, S.A., igual a, pelo menos, 51 % do capital social dessa empresa;
 - A exclusão e venda da unidade empresarial que presta atualmente assistência em escala a todos os aeroportos e aeródromos da Região;
 - Um limite máximo para a frota de aeronaves não superior a 14 aeronaves e, após a venda da Azores Airlines, seis aeronaves para o restante perímetro da atividade controlada pela SATA;

⁽¹⁷⁵⁾ Pontos 87 a 90 e 92 das Orientações E&R.

- d) Uma proibição da divulgação do auxílio estatal recebido; e
- e) Uma proibição de aquisição.

Medidas estruturais

- (261) Nos termos do ponto 80 das Orientações E&R, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência não devem conduzir a uma deterioração da estrutura do mercado. Em princípio, as medidas estruturais devem, por conseguinte, assumir a forma de alienações numa base de continuidade de atividades de empresas autónomas e viáveis que, se exploradas por um adquirente adequado, podem concorrer eficazmente a longo prazo.
- (262) Por conseguinte, a Comissão apreciou as medidas de alienação propostas, a fim de garantir que constituiriam uma atividade viável e autónoma, capaz de concorrer eficazmente nos mercados relevantes no final do período de reestruturação e após essa data (considerando 260).

Alienação de uma participação de controlo na Azores Airlines

- (263) No que diz respeito à primeira medida estrutural que Portugal se comprometeu a aplicar [considerando 260, alínea a), em conjugação com o considerando 260, alínea c)], a Comissão observa, desde o início, que a SATA Air Açores é uma companhia aérea regional relativamente pequena, cuja atividade se centra essencialmente na oferta de rotas sujeitas a OSP de e para a Região dos Açores. Analogamente, a Azores Airlines é também uma pequena companhia aérea, com um número limitado de voos concentrados para os EUA e o Canadá, combinados com um número limitado de OSP (em quatro rotas, no cenário de base principal, ou nenhuma, no cenário alternativo em que não lhe seriam adjudicados os contratos de OSP), e um número limitado de voos fretados e serviços de carga. A alienação da Azores Airlines constituiria, por conseguinte, uma importante alienação de ativos para a SATA.
- (264) A Comissão observa igualmente que: i) embora a Azores Airlines seja deficitária há vários anos, isso deveu-se, em grande medida, à sua antiga frota e à falta de compensação dos serviços de OSP que operava entre o continente e os destinos açorianos; e ii) como o plano de reestruturação demonstra, a maior parte das medidas de reestruturação são adotadas precisamente para colocar a Azores Airlines numa trajetória de rentabilidade a longo prazo. Conforme avaliado em pormenor na secção 2.3.1, essas medidas são adequadas para resolver as causas das dificuldades e são credíveis e devidamente calibradas para assegurar a viabilidade a longo prazo.
- (265) Além disso, em conformidade com o ponto 78 das Orientações E&R, a RAA alienará a participação de controlo na Azores Airlines até ao final de 2025, o mais tardar, altura em que a Azores Airlines atingiria um EBITDA normalizado/recorrente de cerca de [...] milhões de EUR, suficiente para considerar a atividade rentável. No âmbito do plano de reestruturação, prevê-se que a Azores Airlines [...], e se torne rentável [...], prevendo-se que as receitas atinjam cerca de [...] milhões de EUR até 2025, uma frota de oito jatos [...] e um EBIT de [...] milhões de EUR até 2025, o que resultará numa margem EBIT de cerca de [...] %, alinhada com os parâmetros de referência do setor (entre 8 %-12 %, em média, para o grupo de homólogos). Além disso, [...].
- (266) A Comissão considera que as soluções alternativas apresentadas por Portugal em que a OSP poderá não ser adjudicada à Azores Airlines no futuro são credíveis e que a potencial incapacidade de obter tais contratos após o termo dos atuais acordos em vigor não comprometeria a viabilidade da companhia aérea após a sua alienação.
- (267) Tal como descrito (considerandos 24 a 26), a Azores Airlines já opera poucos voos comerciais, designadamente para a América do Norte (Boston, Oakland, Toronto e Montreal), para além das quatro rotas sujeitas a OSP, bem como serviços de fretamento e de carga. Por conseguinte, em termos de presença no mercado, ainda que no mercado geral do transporte aéreo português a SATA esteja muito atrás do maior prestador de serviços (o grupo TAP), tem a maior presença de mercado nas rotas de/para os Açores ⁽¹⁷⁶⁾. Em 2020, a Azores Airlines detinha uma quota de [35-45] % dos passageiros que chegavam aos Açores, ao passo que, em termos de serviços de carga aérea, a Azores Airlines representava mais de [60-70] % da carga aérea proveniente do exterior ou com destino ao exterior dos Açores ⁽¹⁷⁷⁾. Por conseguinte, os concorrentes poderiam aproveitar a oportunidade para substituir a SATA numa posição de importância relativa no que diz respeito a essas rotas regionais.

⁽¹⁷⁶⁾ Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) — Boletim estatístico trimestral n.º 49, JAN-MAR 21.

⁽¹⁷⁷⁾ Fonte: SREA e dados da empresa.

- (268) Mesmo que [...], a Comissão considera que as medidas previstas permitem aos concorrentes entrar no mercado em que a SATA, após a reestruturação, continuará a estar presente, embora principalmente com atividades de OSP e SIEG e uma frota muito reduzida de seis aeronaves, tal como garantido pela medida referida no considerando 260, alínea c). Por conseguinte, ao adquirirem o controlo da filial, os concorrentes da SATA poderão decidir substituir ou complementar parcialmente as rotas sujeitas a OSP da Azores Airlines, oferecendo ligações a Portugal continental e à Madeira numa base comercial, bem como apostar noutros voos internacionais ou rotas turísticas de nicho e serviços de fretamento.
- (269) Por último, tendo em conta i) a reorganização empresarial levada a cabo pela SATA, através da qual as suas empresas operacionais serão claramente separadas entre si e colocadas sob o controlo de uma *holding*, ii) a reestruturação das atividades da Azores Airlines numa base mais eficiente, incluindo a eventual remuneração das operações de OSP ou a cessação das OSP deficitárias e, eventualmente, a diversificação para atividades novas e viáveis, bem como iii) o calendário revisto para a alienação, a realizar durante o período de reestruturação, a Comissão já não tem dúvidas quanto à eficácia da alienação na resolução das dificuldades causadas por eventuais conflitos de interesses dos acionistas da Azores Airlines (considerando 75).

Alienação da nova unidade de assistência em escala

- (270) Em segundo lugar, a medida referida no considerando 260, alínea b), diz respeito a uma segunda alienação, de menor dimensão, a saber, da nova unidade de assistência em escala, que está verticalmente relacionada com as principais operações das companhias aéreas da SATA. Esta alienação ocorreria em [...], somando-se ao pacote de medidas estruturais, numa altura que permitiria ao beneficiário alcançar um EBITDA recorrente de cerca de [...] milhões de EUR/ano para esta atividade de assistência em escala. Além disso, as projeções para a nova unidade de assistência em escala revelam um EBIT positivo a partir de [...] (ver quadro 1.A). Por conseguinte, após a reestruturação, espera-se que estas novas atividades de assistência em escala constituam também atividades viáveis e autónomas.

Conclusões sobre as medidas estruturais

- (271) A Comissão observa que a concessão do auxílio à reestruturação a favor da SATA ao abrigo do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE está prevista em circunstâncias de perturbação económica grave da economia dos Estados-Membros da União, a que se refere o artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE. Os efeitos económicos da pandemia de COVID-19 desde março de 2020 têm sido particularmente graves na oferta e na procura de serviços de transporte aéreo e de turismo ⁽¹⁷⁸⁾. Além disso, o auxílio à reestruturação é concedido a um operador localizado numa região assistida, com o objetivo de assegurar que a SATA, atualmente responsável pelas OSP e pelos SIEG prestados à comunidade açoriana, continue a garantir a continuidade territorial da Região dos Açores, tanto a nível interno como com o continente e a Madeira, bem como com outros Estados-Membros.
- (272) A este respeito, a SATA é uma pequena companhia aérea regional, com resultados de exploração negativos já antes da pandemia de COVID-19 e fragilizada por esta última (secção 2.3.1.4). As atividades a alienar, a saber, a Azores Airlines e as operações de assistência em escala, representam atualmente [50-60] % das receitas do beneficiário. No final do período de reestruturação, até quando a alienação deve ser concluída, prevê-se que a proporção das receitas ascenda a [...] % (ou [...]). Tendo em conta a sua atual situação financeira, a Comissão considera, por conseguinte, que a SATA não pode suportar novas alienações ou novas retiradas de capacidade sem comprometer o regresso à viabilidade.
- (273) Além disso, as alienações previstas parecem adequadas para contrabalançar a contribuição própria limitada da SATA para os custos de reestruturação, o que é excecionalmente aceite no caso em apreço, tal como explicado nos considerandos 231 a 236, com base no seguinte:
- a dimensão relativamente reduzida e as circunstâncias específicas do beneficiário, inteiramente detido pela Região dos Açores,
 - as dificuldades socioeconómicas dessa região ultraperiférica, que é também uma região assistida da União, nomeadamente em termos de obtenção de novos financiamentos no mercado, e
 - o facto de estas dificuldades terem sido exacerbadas pela crise da COVID-19, tendo em conta que a economia dos Açores está fortemente dependente do turismo.

⁽¹⁷⁸⁾ Pontos 1 a 4 do quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal.

Medidas comportamentais

- (274) Com o limite máximo da dimensão da frota [considerando 260, alínea c)], a SATA reduzirá significativamente, em 7 %, a dimensão da sua frota de aeronaves em comparação com a situação em 2019, antes do período de reestruturação. Esta redução atenua o eventual excesso de oferta no mercado português do transporte aéreo, onde a companhia permanecerá ativa, numa medida adequada à sua posição relativamente limitada nesse mercado. Efetivamente, com uma frota de aeronaves reduzida e limitada, a SATA só estaria em condições de servir os clientes e de resistir à concorrência das companhias aéreas não sujeitas a limitações semelhantes se pudesse utilizar as aeronaves de forma mais eficiente, com taxas de ocupação mais elevadas e com uma frequência mais elevada.
- (275) A SATA será ainda mais limitada no que diz respeito ao crescimento por intermédio de aquisições externas de concorrentes ou fornecedores de produtos ou serviços complementares aos seus próprios até ao final do plano de reestruturação, a menos que tal se afigure indispensável para assegurar a sua viabilidade a longo prazo [considerando 260, alínea e)]. Nesse caso, Portugal terá de notificar a aquisição prevista à Comissão, fundamentar o alegado caráter indispensável da mesma e abster-se de realizar a aquisição até que a Comissão confirme que a mesma é necessária para apoiar a viabilidade a longo prazo da SATA.
- (276) Além disso, a SATA abster-se-á igualmente de divulgar o apoio estatal como uma vantagem concorrencial na comercialização dos produtos e serviços supramencionados [considerando 260, alínea d)].

Conclusão sobre as medidas destinadas a limitar a distorção da concorrência

- (277) Nos termos do ponto 83 das Orientações E&R, essas medidas garantirão que o auxílio é utilizado unicamente para financiar o restabelecimento da viabilidade a longo prazo e que não é utilizado de forma abusiva para prolongar distorções graves e persistentes da estrutura do mercado ou para proteger o beneficiário de uma concorrência saudável.
- (278) Por conseguinte, a Comissão considera que as medidas destinadas a limitar as restrições da concorrência reduzem adequadamente os efeitos negativos do auxílio à reestruturação.

5.4.3.6. Transparência

- (279) Nos termos do ponto 38, alínea g), das Orientações E&R, os Estados-Membros, a Comissão, os operadores económicos e o público devem ter facilmente acesso a todos os atos relevantes e informações pertinentes sobre a concessão do auxílio em causa. Assim, em conformidade com o ponto 96 das Orientações E&R, as autoridades portuguesas comprometem-se a cumprir os requisitos de transparência e a disponibilizar as informações pertinentes no seguinte sítio Web:

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

6. CONCLUSÃO SOBRE A COMPATIBILIDADE

- (280) Nos termos do artigo 9.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2015/1589, as decisões de encerramento do procedimento formal de investigação devem ser tomadas quando tenham sido dissipadas as dúvidas levantadas quanto à compatibilidade de uma medida notificada com o mercado interno.
- (281) À luz do que precede, a Comissão conclui que, embora tenham sido dissipadas as dúvidas que levantou na decisão de início do procedimento, os efeitos negativos do auxílio à reestruturação no setor dos transportes aéreos são reduzidos, atendendo à pequena dimensão da SATA, bem como às medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência, cuja aplicação deve ser assegurada por Portugal. Consequentemente, desde que Portugal assegure a execução do plano de reestruturação, os efeitos positivos do auxílio à reestruturação sobre o desenvolvimento da atividade económica — no que diz respeito ao transporte aéreo que assegura a conectividade da Região dos Açores, bem como as atividades conexas que dela beneficiam — superam os potenciais efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais, que, por conseguinte, não são alteradas de maneira contrária ao interesse comum. Os compromissos assumidos por Portugal devem, por conseguinte, ser definidos como condições para a compatibilidade do auxílio.
- (282) Na sua apreciação global, a Comissão conclui, por conseguinte, que o auxílio à reestruturação é compatível com o artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE, uma vez que facilita o desenvolvimento das atividades de transporte aéreo regional e atividades conexas, especialmente no setor do turismo, nos Açores e não falseia a concorrência numa medida contrária ao interesse comum.

- (283) Por último, a Comissão recorda a obrigação de Portugal de assegurar que o beneficiário execute integralmente o plano de reestruturação ⁽¹⁷⁹⁾, bem como de apresentar relatórios periódicos sobre a execução do plano de reestruturação de seis em seis meses até ao final do período de reestruturação. Esses relatórios devem especificar, nomeadamente, as datas de pagamento do financiamento autorizado por Portugal e da contribuição própria do beneficiário, a evolução das aeronaves e da capacidade da frota da SATA, eventuais desvios em relação às trajetórias financeiras ou operacionais do plano de reestruturação em termos de receitas, contenção de custos e reduções dos custos resultantes das medidas de reestruturação e os lucros, bem como as medidas corretivas previstas ou tomadas por Portugal ou pelo beneficiário, se for caso disso.
- (284) No que diz respeito ao auxílio de emergência, a Comissão observa que Portugal retirou a sua notificação desse auxílio e que o auxílio de emergência não foi concedido. Consequentemente, o procedimento formal de investigação relativo ao auxílio de emergência deixou de ter objeto (considerando 136).
- (285) No que diz respeito aos aumentos de capital anteriores, a Comissão considera que constituem um auxílio ilegal e que esse auxílio não é compatível com o mercado interno (considerando 245). No entanto, uma vez que Portugal recuperou o montante correspondente com juros, a Comissão conclui que pode encerrar a investigação relativa aos aumentos de capital anteriores sem ordenar a sua recuperação.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio à reestruturação que Portugal tenciona conceder a favor da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e de todas as suas filiais controladas, sob a forma de medidas de capital próprio no montante de 318,25 milhões de EUR e de uma garantia sobre empréstimos no montante de 135 milhões de EUR, é compatível com o mercado interno na aceção do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), sob reserva das condições estabelecidas no artigo 2.º da presente decisão.

Artigo 2.º

1. Portugal deve assegurar que a SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e/ou as suas filiais, consoante o caso, apliquem integralmente, nos prazos pertinentes, as medidas incluídas no plano de reestruturação estabelecido na presente decisão.
2. Portugal deve assegurar que a SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e/ou as suas filiais, consoante o caso, apliquem integralmente, nos prazos pertinentes e o mais tardar antes do final do período de reestruturação, em 31 de dezembro de 2025, as medidas destinadas a limitar as distorções da concorrência descritas na presente decisão, a saber:
 - a) Alienar integralmente pelo menos 51 % do capital social da SATA Internacional — Azores Airlines, S.A.;
 - b) Alienar integralmente a unidade empresarial que atualmente presta serviços de assistência em escala aos aeroportos e aeródromos da Região dos Açores, sob o controlo exclusivo da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.;
 - c) Respeitar um limite máximo para a frota de aeronaves sob o controlo da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. não superior a 14 aeronaves, passando a seis aeronaves após a venda das ações da SATA Internacional — Azores Airlines, S.A., a que se refere a alínea a);
 - d) Abster-se de adquirir ações em qualquer empresa, exceto nos casos em que tal seja indispensável para assegurar a viabilidade a longo prazo da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e/ou das suas filiais, conforme adequado, e, nesse caso, sob reserva da aprovação prévia da Comissão; e

⁽¹⁷⁹⁾ Ponto 122 das Orientações E&R.

e) Abster-se de divulgar o apoio estatal como uma vantagem concorrencial na comercialização de produtos e serviços da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. e/ou das suas filiais.

3. De seis em seis meses a contar da data de adoção da presente decisão e até ao termo do período de reestruturação, em 31 de dezembro de 2025, Portugal deve enviar à Comissão relatórios periódicos sobre a execução do plano de reestruturação. Esses relatórios devem especificar, nomeadamente: as datas do pagamento efetivo do financiamento autorizado por Portugal e da contribuição própria do beneficiário; a evolução da rede, da posição de mercado, das aeronaves e da capacidade da frota da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A.; eventuais desvios em relação às trajetórias financeiras ou operacionais do plano de reestruturação em termos de receitas, contenção de custos e reduções dos custos e lucros obtidos através das medidas de reestruturação; bem como as medidas corretivas previstas ou tomadas por Portugal ou pelo beneficiário, se for caso disso.

Artigo 3.º

O procedimento formal de investigação é encerrado no que diz respeito ao auxílio estatal sob a forma de garantia pública a um empréstimo bancário de 169 milhões de EUR a título de auxílio de emergência à SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A., com o fundamento de que o procedimento ficou sem objeto, uma vez que Portugal retirou a notificação desse auxílio estatal sem pôr em execução o auxílio.

Artigo 4.º

1. Os três aumentos de capital da SATA Air Açores — Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. subscritos por Portugal desde 2017, num montante total de 72,6 milhões de EUR, constituem um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.

2. Esse auxílio foi executado ilegalmente por Portugal em violação do artigo 108.º, n.º 3, do TFUE e é incompatível com o mercado interno.

3. Uma vez que Portugal já recuperou o auxílio estatal incompatível junto do beneficiário, acrescido de juros desde a data em que os três aumentos de capital foram colocados à disposição do beneficiário até à sua recuperação efetiva, a Comissão não tem motivos para exigir a recuperação do auxílio.

Artigo 5.º

Portugal deve informar a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas e previstas para lhe dar cumprimento.

Artigo 6.º

A destinatária da presente decisão é a República Portuguesa.

Feito em Bruxelas, em 7 de junho de 2022.

Pela Comissão
Margrethe VESTAGER
Membro da Comissão

ISSN 1977-0774 (edição eletrónica)
ISSN 1725-2601 (edição em papel)