



## Tartalom

## II Nem jogalkotási aktusok

## RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2023/1219 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. május 17.) az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendeletnek Nigériának és Dél-Afrikának a melléklet I. pontjában szereplő táblázatba történő felvételével, valamint Kambodzsának és Marokkónak e táblázatból való törlésével történő módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1220 végrehajtási rendelete (2023. június 16.) egy elnevezésnek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről [„Lesachtaler Brot” (OFJ)] ..... 5
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1221 végrehajtási rendelete (2023. június 19.) egy elnevezésnek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről [„Pitã de Pecica” (OFJ)] ..... 6
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1222 végrehajtási rendelete (2023. június 19.) az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról [„Strachitunt” (OEM)] .... 7
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1223 végrehajtási rendelete (2023. június 19.) az oltalom alatt álló földrajzi jelzés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról [„Carota dell’Altopiano del Fucino” (OFJ)] ..... 8
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1224 végrehajtási rendelete (2023. június 19.) az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról [„Riviera Ligure” (OEM)] ..... 10

(<sup>1</sup>) EGT-vonatkozású szöveg.

- ★ A Bizottság (EU) 2023/1225 felhatalmazáson alapuló rendelete (2023. június 22.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseitől és az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletről eltérő rendkívüli, ideiglenes intézkedéseknek az egyes tagállamokban a borágazatban fellépő piaci zavarok kezelése érdekében történő elfogadásáról ..... 12
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1226 végrehajtási rendelete (2023. június 22.) az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V., XIV. és XV. mellékletének a baromfit, baromfi-szaporítóanyagokat, valamint baromfi és szárnyas vadak friss húsát tartalmazó szállítmányok Unióba történő beléptetésére engedéllyel rendelkező harmadik országok jegyzékében Kanadára, Chilére és az Egyesült Királyságra vonatkozóan szereplő bejegyzések tekintetében történő módosításáról <sup>(1)</sup> ..... 19

#### HATÁROZATOK

- ★ A Tanács (EU) 2023/1227 határozata (2023. június 20.) az Atlanti-óceán északkeleti körzete tengeri környezetének védelméről szóló egyezmény által létrehozott bizottságban az Észak-atlanti áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri terület létrehozásáról szóló 2021/01 OSPAR-határozat és az Észak-atlanti áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri területtel való gazdálkodásról szóló 2021/01 OSPAR-ajánlás módosítása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról ..... 31
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1228 végrehajtási határozata (2023. június 7.) a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. cikkének a litvániai gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységre irányuló szerződések odaítélésére való alkalmazhatóságáról (az értesítés a C(2023) 3641. számú dokumentummal történt) <sup>(1)</sup> ..... 33
- ★ A Bizottság (EU) 2023/1229 határozata (2022. június 7.) a Portugália által a SATA-csoport megmentése és szerkezetátalakítása tekintetében végrehajtani tervezett SA.58101. (2020/C., korábbi 2020/N.) számú és SA.62043. (2021/C., korábbi 2021/N.) számú állami támogatásról (az értesítés a C(2022) 3816. számú dokumentummal történt) <sup>(1)</sup> ..... 39

<sup>(1)</sup> EGT-vonatkozású szöveg.

## II

(Nem jogalkotási aktusok)

## RENDELETEK

## A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1219 FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE

(2023. május 17.)

az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendeletnek Nigériának és Dél-Afrikának a melléklet I. pontjában szereplő táblázatba történő felvételével, valamint Kambodzsanak és Marokkónak a táblázattól való törlésével történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a pénzügyi rendszerek pénzmosás vagy terrorizmusfinanszírozás céljára való felhasználásának megelőzéséről, a 648/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2005/60/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 2006/70/EK bizottsági irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2015. május 20-i (EU) 2015/849 európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 9. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az Uniónak gondoskodnia kell pénzügyi rendszere és a belső piac integritásának és megfelelő működésének a pénzmosással és a terrorizmusfinanszírozással szembeni hatékony védelméről. Az (EU) 2015/849 irányelv ennél fogva úgy rendelkezik, hogy a Bizottságnak azonosítania kell azokat a kiemelt kockázatot jelentő harmadik országokat, amelyeknek a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszereit olyan stratégiai hiányosságok jellemzik, amelyek jelentős veszélyt jelentenek az Unió pénzügyi rendszerére nézve.
- (2) Az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(2)</sup> azonosítja a stratégiai hiányosságokkal rendelkező, kiemelt kockázatot jelentő harmadik országokat.
- (3) A nemzetközi pénzügyi rendszer magas szintű integrációjára, a piaci szereplők közötti szoros kapcsolatra, az Unióba irányuló, illetve az Unióból kiinduló, határokon átnyúló ügyletek nagy volumenére, valamint a piac nyitottságának szintjére tekintettel, a nemzetközi pénzügyi rendszert fenyegető, pénzmosással vagy terrorizmusfinanszírozással kapcsolatos bármilyen kockázat egyúttal az Unió pénzügyi rendszerét is veszélyezteti.
- (4) A Bizottság – az (EU) 2015/849 irányelv 9. cikkének (4) bekezdésével összhangban – figyelembe veszi a legfrissebb rendelkezésre álló információkat, különösen a Pénzügyi Akció Munkacsoport (a továbbiakban: FATF) által a közelmúltban kiadott nyilvános nyilatkozatokat, a fokozott nyomonkövetési eljárás alatt álló joghatóságokról vezetett FATF-jegyzéket és a nemzetközi együttműködés-ellenőrző csoport FATF-jelentéseit az egyes harmadik országok jelentette kockázatokról.

<sup>(1)</sup> HL L 141., 2015.6.5., 73. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. július 14.) az (EU) 2015/849 európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a stratégiai hiányosságokkal rendelkező, kiemelt kockázatot jelentő harmadik országok megállapítása tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 254., 2016.9.20., 1. o.).

- (5) Az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendelet legutóbbi módosításai óta az FATF aktualizálta a fokozott nyomkövetési eljárás alatt álló joghatóságok jegyzékét. 2023. februári plenáris ülésén az FATF Nigériát és Dél-Afrikát felvette ebbe a jegyzékbe, és Kambodzsát és Marokkót törölte abból. E változásokra tekintettel a Bizottság az (EU) 2015/849 irányelv 9. cikkével összhangban értékelést végzett a kiemelt kockázatot jelentő harmadik országok azonosítása céljából.
- (6) 2023 februárjában Nigéria magas szintű politikai kötelezettséget vállalt arra, hogy együttműködik az FATF-fel és a „Groupe Intergouvernemental d'Action contre le Blanchiment d'Argent en Afrique de l'Ouest” (GIABA) szervezettel, amely annak az FATF-hez hasonló jellegű regionális szerve, annak érdekében, hogy megerősítse a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerének hatékonyságát. Kölcsönös értékelési jelentésének 2021. augusztusi elfogadása óta Nigéria eredményt ért el a kölcsönös értékelési jelentésben ajánlott, rendszerének javítását célzó intézkedések tekintetében, többek között a pénzmosás és terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerének javítása és az eredendő pénzmosási/terrorizmusfinanszírozási/proliferációs finanszírozási kockázatokra vonatkozó értékelésének aktualizálása révén, és megerősítette a célzott pénzügyi szankciók végrehajtását. Nigéria folytatni fogja FATF cselekvési terve végrehajtására irányuló munkáját az alábbiak révén: (1) a pénzmosás/a terrorizmusfinanszírozás fennmaradó kockázatára vonatkozó értékelésének befejezése és a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelemre vonatkozó nemzeti stratégiájának aktualizálása a magas kockázatú alpbűncselekményekre vonatkozó egyéb nemzeti stratégiákkal való összhang biztosítása érdekében; (2) a hivatalos és nem hivatalos nemzetközi együttműködés fokozása a pénzmosási/terrorizmusfinanszírozási kockázatoknak megfelelően; (3) a pénzügyi intézmények és kijelölt nem pénzügyi vállalkozások és szakmák pénzmosással és terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelemmel kapcsolatos kockázatalapú felügyeletének javítása, valamint a magas kockázatú ágazatokra vonatkozó megelőző intézkedések végrehajtásának fokozása; (4) annak biztosítása, hogy az illetékes hatóságok időben hozzáférjenek a jogi személyek tényleges tulajdonosaira vonatkozó pontos és naprakész információkhoz, valamint szankciók alkalmazása a tényleges tulajdonosok kötelezettségeinek megsértése esetén; (5) annak bizonyítása, hogy a pénzügyi információs egység fokozza a pénzügyi hírszerzési információk terjesztését, a bűnüldöző hatóságok pedig felhasználják azokat; (6) annak bizonyítása, hogy a pénzmosási kockázatoknak megfelelően folyamatosan növekszik a pénzmosással kapcsolatos nyomozások és büntetőeljárások száma; (7) a készpénzbejelentési kötelezettségek megsértésének proaktív felderítése és megfelelő szankciók alkalmazása, valamint a befagyasztott, lefoglalt, elkobzott és értékesített vagyoni eszközökre vonatkozó átfogó adatok megőrzése; (8) annak bizonyítása, hogy a kockázatoknak megfelelően folyamatosan növekszik a terrorizmusfinanszírozás különböző típusaival kapcsolatos nyomozások és büntetőeljárások száma, valamint a terrorizmus finanszírozásával kapcsolatos nyomozások terén folytatott ügynökségközi együttműködés fokozása; és (9) a terrorizmus finanszírozásával való visszaélés kockázatának kitett nonprofit szervezetek célzott, kockázatalapú tájékoztatása, valamint a terrorizmus finanszírozásával való visszaélés kockázatának kitett nonprofit szervezetek kockázatalapú nyomon követésének végrehajtása a nonprofit szervezetek jogszerű tevékenységének zavarása vagy visszatartása nélkül.
- (7) Dél-Afrika 2023 februárjában magas szintű politikai kötelezettségvállalást tett arra vonatkozóan, hogy a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerének hatékonyabbá tétele érdekében együttműködik az FATF-fel és a kelet- és dél-afrikai pénzmosás elleni csoporttal (ESAAMLG), amely annak az FATF-hez hasonló jellegű regionális szerve. Kölcsönös értékelési jelentésének 2021. júniusi elfogadása óta Dél-Afrika jelentős eredményt ért el a kölcsönös értékelési jelentésben ajánlott, rendszerének javítását célzó számos intézkedés tekintetében, többek között a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelemre vonatkozó, a magasabb kockázatok kezelését célzó nemzeti szakpolitikák kidolgozása révén, valamint azért, hogy újfent módosította a terrorizmusfinanszírozásra és a célzott pénzügyi szankciókra vonatkozó jogi keretet. Dél-Afrika folytatni fogja FATF cselekvési terve végrehajtására irányuló munkáját az alábbiak révén: (1) annak bizonyítása, hogy folyamatosan növekszik a kifelé irányuló kölcsönös jogsegély iránti kérelmek száma, amelyek megkönnyítik a pénzmosással/a terrorizmus finanszírozásával kapcsolatos nyomozásokat, valamint a különböző típusú eszközöknek azok kockázati profiljával összhangban történő elkobzását; (2) a kijelölt nem pénzügyi vállalkozások és szakmák kockázatalapú felügyeletének javítása, valamint annak bizonyítása, hogy a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelemben részt vevő valamennyi pénzügyi felügyelet arányos és hatékony szankciókat alkalmaz meg nem felelés esetén; (3) annak biztosítása, hogy az illetékes hatóságok időben hozzáférjenek a jogi személyekre és a társulás jellegű jogi megállapodásokra vonatkozó pontos és naprakész tényleges tulajdonlasi információkhoz, valamint szankciók alkalmazása a tényleges tulajdonosok kötelezettségeinek jogi személyek általi megsértése esetén; (4) annak bizonyítása, hogy a bűnüldöző hatóságok a pénzmosással/terrorizmusfinanszírozással kapcsolatos nyomozásaikhoz egyre többször igényelnek pénzügyi hírszerzési információkat a pénzügyi információs központtól; (5) annak bizonyítása, hogy a kockázati profiloknak megfelelően folyamatosan növekszik a súlyos és összetett pénzmosási ügyekkel, valamint a terrorizmusfinanszírozási tevékenységek teljes körével kapcsolatos nyomozások és büntetőeljárások száma; (6) az alpbűncselekmények szélesebb köréhez kapcsolódó jövedelmek és elkövetési eszközök azonosításának, lefoglalásának és elkobzásának fokozása azok kockázati profiljának megfelelően; (7) a terrorizmusfinanszírozásra vonatkozó kockázatértékelésének aktualizálása, hogy annak eredményeit felhasználhassák a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó átfogó nemzeti stratégia végrehajtás során; valamint (8) a célzott pénzügyi szankciók hatékony végrehajtásának biztosítása, továbbá a belföldi jegyzékbe vétel kritériumainak megfelelő személyek és szervezetek azonosítására szolgáló hatékony mechanizmus igazolása.

- (8) A Bizottság értékelése tehát megállapította, hogy Nigéria és Dél-Afrika olyan harmadik országoknak minősülnek, amelyeknek a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerét jellemző stratégiai hiányosságok jelentős veszélyt jelentenek az EU pénzügyi rendszerére nézve. Nigériát és Dél-Afrikát ezért fel kell venni az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének I. pontjában szereplő táblázatba.
- (9) A Bizottság áttekintette a Kambodzsa és Marokkó stratégiai hiányosságainak kezelése terén elért eredményeket. Ezek az országok szerepelnek az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendeletben, de 2023 februárjában törlésre kerültek az FATF fokozott nyomonkövetési eljárás alatt álló joghatóságok jegyzékéből.
- (10) Az FATF üdvözölte a Kambodzsa és Marokkó által a pénzmosás és terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerük javítása terén tett jelentős előrelépést és megállapította, hogy az említett országok létrehozták az FATF által azonosított stratégiai hiányosságokra vonatkozóan a cselekvési tervükben tett kötelezettségvállalások teljesítését szolgáló jogi és szabályozási keretet. Ezért Kambodzsa és Marokkó már nem tartozik az FATF-nek a pénzmosás és a terrorizmus finanszírozása elleni küzdelem folyamatban lévő globális szabálykövetés-ellenőrzési eljárása keretének részét képező nyomonkövetési eljárásába, és ezek az országok a továbbiakban is együttműködnek az FATF-hez hasonló jellegű regionális szerveikkel annak érdekében, hogy tovább erősítsék a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszereiket.
- (11) Mivel Kambodzsa és Marokkó megerősítette a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerük hatékonyságát, és orvosolta a technikai hiányosságokat a cselekvési tervükben az FATF által azonosított stratégiai hiányosságokkal kapcsolatban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében, a Bizottság a rendelkezésre álló információk értékelése alapján arra a következtetésre jutott, hogy Kambodzsában és Marokkóban már nincsenek stratégiai hiányosságok a pénzmosás és a terrorizmusfinanszírozás elleni küzdelmet célzó rendszerekben. Ezért Kambodzsát és Marokkót törölni kell az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének I. pontjában szereplő táblázatból.
- (12) Az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

Az (EU) 2016/1675 felhatalmazáson alapuló rendelet mellékletének I. pontjában szereplő táblázat helyébe az e rendelet mellékletében szereplő táblázat lép.

*2. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. május 17-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
Ursula VON DER LEYEN

## MELLÉKLET

„Sz.	Kiemelt kockázatot jelentő harmadik ország <sup>(1)</sup>
1	Afganisztán
2	Barbados
3	Burkina Faso
4	Kajmán-szigetek
5	Kongói Demokratikus Köztársaság
6	Gibraltár
7	Haiti
8	Jamaica
9	Jordánia
10	Mali
11	Mozambik
12	Mianmar/Burma
13	Nigéria
14	Panama
15	Fülöp-szigetek
16	Szenegál
17	Dél-Afrika
18	Dél-Szudán
19	Szíria
20	Tanzánia
21	Trinidad és Tobago
22	Uganda
23	Egyesült Arab Emírségek
24	Vanuatu
25	Jemen

<sup>(1)</sup> A Spanyol Királyság Gibraltár területi szuverenitásával és joghatóságával kapcsolatos jogi álláspontjának sérelme nélkül.”

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1220 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2023. június 16.)****egy elnevezésnek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről [„Lesachtaler Brot” (OFJ)]**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló, 2012. november 21-i 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 52. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1151/2012/EU rendelet 50. cikke (2) bekezdése a) pontjának megfelelően a Bizottság közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(2)</sup> Ausztriának a „Lesachtaler Brot” elnevezés bejegyzésére irányuló kérelmét.
- (2) A Bizottsághoz nem érkezett az 1151/2012/EU rendelet 51. cikke szerinti indokolással ellátott kifogásolási nyilatkozat, ezért a „Lesachtaler Brot” elnevezést be kell jegyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A „Lesachtaler Brot” (OFJ) elnevezés bejegyzésre kerül.

Az első bekezdésben említett elnevezés a 668/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(3)</sup> XI. mellékletének 2.3. osztályába (Kenyér, péksütemények, cukrászsütemények, édesipari termékek, kekszek és egyéb pékáru) tartozó terméket jelöl.*2. cikk*Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 16-án.

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
a Bizottság tagja*

---

<sup>(1)</sup> HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 78., 2023.3.2., 31. o.

<sup>(3)</sup> A Bizottság 668/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. június 13.) a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 179., 2014.6.19., 36. o.).

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1221 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2023. június 19.)****egy elnevezésnek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről („Pitã de Pecica” [OF])**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló, 2012. november 21-i 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 52. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1151/2012/EU rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontjával összhangban a Bizottság közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* Románia kérelmét <sup>(2)</sup> a „Pitã de Pecica” elnevezés bejegyzésére.
- (2) A Bizottsághoz nem érkezett az 1151/2012/EU rendelet 51. cikke szerinti indokolással ellátott kifogásolási nyilatkozat, ezért a „Pitã de Pecica” elnevezést be kell jegyezni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

A „Pitã de Pecica” (OF) elnevezés bejegyzésre kerül.

Az első albekezdésben említett elnevezés a 668/2014/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(3)</sup> XI. melléklete szerinti 2.3. osztályba (kenyér, péksütemények, cukrászsütemények, édesipari termékek, kekszek és egyéb pékáru) tartozó terméket jelöl.*2. cikk*Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 19-én.

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
a Bizottság tagja*

<sup>(1)</sup> HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 80., 2023.3.3., 79. o.

<sup>(3)</sup> A Bizottság 668/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. június 13.) a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról (HL L 179., 2014.6.19., 36. o.).

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1222 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2023. június 19.)****az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról („Strachitunt” [OEM])**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló, 2012. november 21-i 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 52. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (1) bekezdésének első albekezdésével összhangban a Bizottság megvizsgálta Olaszország kérelmét, amely a 244/2014/EU bizottsági rendelet <sup>(2)</sup> alapján bejegyzett „Strachitunt” oltalom alatt álló eredetmegjelöléshez kapcsolódó termékleírás módosításának jóváhagyására irányul.
- (2) A szóban forgó módosítás az 1151/2012/EU rendelet 53. cikkének (2) bekezdése értelmében nem tekinthető kisebb jelentőségűnek, ezért a Bizottság a módosítás iránti kérelmet <sup>(3)</sup> az említett rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (3) A Bizottsághoz nem érkezett az 1151/2012/EU rendelet 51. cikke szerinti kifogásolási nyilatkozat, ezért a termékleírás módosítását jóvá kell hagyni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

**1. cikk**A „Strachitunt” (OEM) elnevezéshez kapcsolódó termékleírásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett módosítása jóváhagyásra kerül.**2. cikk**Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 19-én.

*a Bizottság részéről,*  
*az elnök nevében,*  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
*a Bizottság tagja*

---

<sup>(1)</sup> HL L 343., 2012.12.14., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság 244/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. március 7.) egy elnevezésnek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről (Strachitunt [OEM]) (HL L 74., 2014.3.14., 31. o.).

<sup>(3)</sup> HL C 82., 2023.3.6., 8. o.

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1223 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2023. június 19.)****az oltalom alatt álló földrajzi jelzés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról („Carota dell’Altopiano del Fucino” [OFJ])**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló, 2012. november 21-i 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 52. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2021/2117 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> 5. cikkének (2) bekezdésével összhangban a 2021. december 7. előtt alkalmazandó szabályok továbbra is alkalmazandók a termékleírás módosításának jóváhagyására irányuló, az 1151/2012/EU rendelet alapján a Bizottsághoz 2022. június 8. előtt beérkezett kérelmekre.
- (2) 2022. április 15-én kérelem érkezett a Bizottsághoz Olaszországtól a 162/2014/EU végrehajtási rendelettel <sup>(3)</sup> módosított 148/2007/EK bizottsági rendelet <sup>(4)</sup> alapján bejegyzett „Carota dell’Altopiano del Fucino” oltalom alatt álló földrajzi jelzéshez kapcsolódó termékleírás módosításának jóváhagyása iránt.
- (3) Az 1151/2012/EU rendelet 50. cikke (1) bekezdésének az 53. cikke (1) bekezdésének első albekezdésével összefüggésben értelmezett, 2021. december 7. előtt alkalmazandó rendelkezései alapján a Bizottság megvizsgálta Olaszország kérelmét.
- (4) A szóban forgó módosítás az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (2) bekezdésének 2021. december 7. előtt alkalmazandó rendelkezései értelmében nem tekinthető kisebb jelentőségűnek, ezért a Bizottság a módosítás iránti kérelmet <sup>(5)</sup> az említett rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (5) A Bizottsághoz nem érkezett az 1151/2012/EU rendelet 51. cikke szerinti, indokolással ellátott kifogásolási nyilatkozat, ezért a termékleírás módosítását jóvá kell hagyni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

**1. cikk**A „Carota dell’Altopiano del Fucino” oltalom alatt álló földrajzi jelzéshez kapcsolódó termékleírásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett módosítása jóváhagyásra kerül.<sup>(1)</sup> HL L 343., 2012.12.14., 1. o.<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/2117 rendelete (2021. december 2.) a mezőgazdasági termékpiacok közös szervezésének létrehozásáról szóló 1308/2013/EU rendelet, a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU rendelet, az ízesített borászati termékek meghatározásáról, megnevezéséről, kiszerezéséről, jelöléséről és földrajzi árujelzőinek oltalmáról szóló 251/2014/EU rendelet és az Unió legkülső régiói részére egyedi mezőgazdasági intézkedések megállapításáról szóló 228/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 435., 2021.12.6., 262. o.).<sup>(3)</sup> A Bizottság 162/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. február 19.) az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról [Carota dell’Altopiano del Fucino (OFJ)] (HL L 52., 2014.2.21., 11. o.).<sup>(4)</sup> A Bizottság 148/2007/EK rendelete (2007. február 15.) egyes neveknek az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába való bejegyzéséről (HL L 46., 2007.2.16., 14. o.).<sup>(5)</sup> HL C 80., 2023.3.3., 71. o.

*2. cikk*

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 19-én.

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
a Bizottság tagja*

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1224 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2023. június 19.)****az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról („Riviera Ligure” [OEM])**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló, 2012. november 21-i 1151/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 52. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az 1151/2012/EU rendelet 53. cikke (1) bekezdésének első albekezdésével összhangban a Bizottság megvizsgálta Olaszország kérelmét, amely a 718/2011/EU bizottsági rendelettel <sup>(2)</sup> módosított 123/97/EK bizottsági rendelet <sup>(3)</sup> alapján bejegyzett „Riviera Ligure” oltalom alatt álló eredetmegjelöléshez kapcsolódó termékleírás módosításának jóváhagyására irányul.
- (2) A szóban forgó módosítás az 1151/2012/EU rendelet 53. cikkének (2) bekezdése értelmében nem tekinthető kisebb jelentőségűnek, ezért a Bizottság a módosítás iránti kérelmet az említett rendelet 50. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(4)</sup>.
- (3) A Bizottsághoz nem érkezett az 1151/2012/EU rendelet 51. cikke szerinti kifogásolási nyilatkozat, ezért a termékleírás módosítását jóvá kell hagyni,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

**1. cikk**A „Riviera Ligure” (OEM) elnevezéshez kapcsolódó termékleírásnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzétett módosítása jóváhagyásra kerül.**2. cikk**Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.<sup>(1)</sup> HL L 343., 2012.12.14., 1. o.<sup>(2)</sup> A Bizottság 718/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. július 20.) az oltalom alatt álló eredetmegjelölések és földrajzi jelzések nyilvántartásába bejegyzett egyik elnevezés termékleírását érintő nem kisebb jelentőségű módosítás jóváhagyásáról (Riviera Ligure [OEM]) (HL L 193., 2011.7.23., 15. o.).<sup>(3)</sup> A Bizottság 123/97/EK rendelete (1997. január 23.) a 2081/92/EGK tanácsi rendelet 17. cikkében megállapított eljárás szerint a földrajzi jelzések és eredetmegjelölések bejegyzéséről szóló 1107/96/EK rendelet mellékletének kiegészítéséről (HL L 22., 1997.1.24., 19. o.).<sup>(4)</sup> HL C 78., 2023.3.2., 14. o.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 19-én

*a Bizottság részéről,  
az elnök nevében,  
Janusz WOJCIECHOWSKI  
a Bizottság tagja*

---

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/... FELHATALMAZÁSON ALAPULÓ RENDELETE****(2023. június 22.)****az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet egyes rendelkezéseitől és az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletről eltérő rendkívüli, ideiglenes intézkedéseknek az egyes tagállamokban a borágazatban fellépő piaci zavarok kezelése érdekében történő elfogadásáról**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a mezőgazdasági termékpiacon közös szervezésének létrehozásáról és a 922/72/EGK, a 234/79/EGK, az 1037/2001/EK és az 1234/2007/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. december 17-i 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 219. cikkére, összefüggésben 228. cikkével,

mivel:

- (1) A jelenlegi gazdasági helyzetet a következők jellemzik: általánosan magas megélhetési költségek, amelyek hatással vannak a borfogyasztásra és -értékesítésre, valamint a mezőgazdasági termelés és a borfeldolgozás termelési költségeinek növekedése, ami hatással van a borárakra. Ezek a körülmények jelentős zavart okozhatnak az uniós borpiacon, mivel számos kulcsfontosságú termelő tagállamot érintenek, ahol a rendelkezésre álló borkészletek olyan szintre emelkedhetnek, hogy a következő szüreti és termelési időnyt is figyelembe véve már fenntarthatatlanná válik a helyzet, valamint a bortermelők is pénzügyi nehézségekkel és likviditási problémákkal szembesülhetnek.
- (2) A globális infláció és a fogyasztók vásárlóerejének ezzel összefüggő csökkenése tovább fokozza a borfogyasztás elmúlt években megfigyelhető általános visszaesését. A látszólagos borfogyasztás csökkenését az idei gazdasági év tekintetében Olaszországban 7 %-ra, Spanyolországban 10 %-ra, Franciaországban 15 %-ra, Németországban 22 %-ra, Portugáliában pedig 34 %-ra becsülik a Covid19-járvány előtti piaci helyzethez képest. Ez a tendencia különösen bizonyos borpiaci szegmenseket érint, nevezetesen a vörös- és rozé borokat.
- (3) A rendelkezésre álló adatok a borértékesítések visszaesését mutatják a jelen gazdasági évben, ami összhangban van a belföldi keresletben észlelhető csökkenéssel, például az értékesítés Spanyolországban és Franciaországban tapasztalható 5,3 %-os visszaesésével; az említett országok néhány erősen érintett területén az értékesítés az előző gazdasági év azonos időszakához képest 25–35 %-kal csökkent. Ugyanakkor a 2023 januárja és áprilisa közötti időszakban az uniós borexport 8,5 %-kal volt alacsonyabb, mint 2022 azonos időszakában.
- (4) A mezőgazdasági termelés fő költségeinek – például a bortermeléshez szükséges műtrágya-, energia- és palackköltségeknek – részben az Oroszország Ukrajna elleni agresszív háborúja miatt tapasztalható általános növekedése a termelési költségek rendkívüli megemelkedéséhez vezetett, amelynek mértéke egyes tagállamokban a becslések szerint akár a 30–40 %-ot is elérheti. Ezek a körülmények további nyomást gyakorolnak az uniós bortermelőkre, és csökkentik a marketingtevékenységekre és beruházásokra fordítható kapacitásukat. Ezenkívül a rendelkezésre álló adatok szerint a bortermelés teljes ciklusa tekintetében növekvő költségek ellenére egyes borok árának drasztikus csökkenése figyelhető meg a Covid19 előtti helyzethez képest a válság által leginkább sújtott régiókban; például Franciaország egyes régióiban az árak akár 10–26 %-kal is csökkentek.
- (5) Ezek a tényezők együttesen az uniós borok keresletének és értékesítésének általános csökkenésére utalnak, miközben az uniós termelés 4 %-kal nőtt az előző gazdasági évhez képest, ami hozzáadódott a kezdeti készletek amúgy is magas szintjéhez (+ 2 % az előző öt év átlagához képest). Ha nem kerül sor gyors intézkedésre az egyre növekvő túlkínálat csökkentése érdekében, a helyzet súlyos zavarokat okozhat a piacon, mivel várhatóan legkésőbb az idei szüretből származó szőlő beérkezéssel jelentős és általános piaci egyensúlyhiányt idéz elő, és a bortermelőknél nem lesz tárolókapacitásuk az új termés elhelyezésére, vagyis arra kényszerülnek, hogy még alacsonyabb áron értékesítsék a termékeiket.

<sup>(1)</sup> HL L 347., 2013.12.20., 671. o.

- (6) A jelenlegi piaci körülmények a borágazatban most még elszigetelt piaci zavarokat keltenek a különböző termelési régiókban, mivel az uniós borpiac erősen szegmentált. Az említett piaci zavarok jelentős hatással vannak bizonyos tagállamok egyes régióira, és különösen a vörös- és rozé borok piaci szegmenseit érintik. Néhány példa a piac széttagozottságára: a spanyolországi Extremadurában az ötéves átlagnál 27 %-kal magasabb a készletek szintje, Portugáliában a lisszaboni és az alentejói régióban az előző évhez képest 24 %-kal, illetve 14 %-kal magasabb a készletek szintje, a franciaországi Languedoc-Roussillonban pedig a jelenlegi gazdasági év elején 26 %-kal több rozé bor volt készleten, mint az előző év elején.
- (7) Ugyanakkor az uniós borpiacot már ezen kívül is sorozatos nehézségek sújtották, különösen 2019-ben, 2020-ban és 2021-ben, mégpedig a korábbi kereskedelmi korlátozások, a fogyasztás Covid19-világjárvány alatt tapasztalt visszaesése és számos szélsőséges időjárási esemény következtében. A jelenlegi nehéz körülmények tovább gyengítik a már amúgy is instabil ágazatot, és jelentős bevételkiesést okoznak az ágazat valamennyi szereplője számára. A tagállamok leginkább érintett régióinak bortermelői pénzügyi nehézségekkel és likviditási problémákkal szembesülnek. Ezért e tekintetben is azonnali fellépésre van szükség, hogy hatékonyan lehessen reagálni az ilyen heterogén piaci helyzetre, lehetővé téve a tagállamok számára, hogy a borágazatban megvalósuló nemzeti támogatási programjukra elkülönített pénzügyi források egy részét átirányítsák, és testre szabott támogatást nyújtsanak az ágazat különböző szereplőinek.
- (8) Ha a leginkább érintett régiók piacáról kivonják a megfelelő értékesítési lehetőségekkel nem rendelkező borok egy részét, azzal lehetővé válik a piaci egyensúlyhiányok kezelése és annak megelőzése, hogy a jelenlegi zavarok az egész uniós borágazatban súlyos vagy tartós jelenséggé váljanak. Indokolt esetben a borágazati támogatási programok keretében támogatható intézkedésként ideiglenesen be kell vezetni a borleparlást, hogy ezáltal is javuljon a piaci egyensúly és a bortermelők gazdasági helyzete a leginkább érintett termelési régiókban. A versenytorzulás elkerülése érdekében indokolt megtiltani a leparlásból származó alkohol élelmiszer- és italgépjártásban történő felhasználását, és azt ipari, például fertőtlenítési vagy gyógyszerészeti, illetve energetikai célokra kell korlátozni. Annak érdekében, hogy e kivételes intézkedés végrehajtását követően elkerülhető legyen a visszaélés vagy a túlkompensáció, helyénvaló előírni a tagállamok számára, hogy az intézkedést a piaci egyensúlyhiánnyal küzdő régiókra összpontosítsák, objektív kritériumokra alapozzák, és az általuk nyújtott kompenzáció ne haladhassa meg a közelmúltbeli piaci árakat.
- (9) Az 1308/2013/EU rendelet 47. cikkében előírt zöldszüreti eljárást piacszervezési intézkedésként alkalmazzák, amikor túlzott szőlőtermés várható. A 2023-as pénzügyi évben helyénvaló bizonyos rugalmasságot tanúsítani ezen intézkedés végrehajtása során annak érdekében, hogy a piaci szereplők könnyebben tudjanak reagálni a jelenlegi piaci körülményekre, és kisebb eséllyel ismétlődjön meg ugyanez a helyzet a következő gazdasági évben. Kivételes intézkedésként rendelkezni kell az 1308/2013/EU rendelet 47. cikkének (1) és (3) bekezdésétől való eltéréstől, hogy lehetővé váljon az éretlen szőlőfürtök teljes megsemmisítése vagy eltávolítása az adott gazdaság területének egy részén, feltéve, hogy erre egész parcellákon kerül sor, valamint rendelkezni kell az ezen intézkedéshez nyújtott maximális uniós hozzájárulás ideiglenes növeléséről.
- (10) A krízisleparlásnak a támogatható intézkedésekhez való hozzáadása, valamint a zöldszüret tekintetében bevezetett rugalmasság tulajdonképpen egyaránt pénzügyi támogatást jelent, ez azonban nem igényel további uniós finanszírozást, mivel a borágazatban megvalósuló nemzeti támogatási programokra vonatkozóan a 2023-as pénzügyi év tekintetében továbbra is az (EU) 2021/2115 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(7)</sup> VII. mellékletében meghatározott költségvetési korlátok alkalmazandók. A tagállamok ezért kizárólag az említett mellékletben meghatározott éves költségvetésen belül különíthetnek el magasabb összegeket a szóban forgó intézkedésekre. A fent említett két válságintézkedéshez nyújtott pénzügyi támogatás elsődleges célja tehát az, hogy a jelenlegi instabil piaci helyzetben úgy támogassa az ágazatot, hogy ahhoz ne legyen szükség többletforrások mozgósítására.

(7) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/2115 rendelete (2021. december 2.) a közös agrárpolitika keretében a tagállamok által elkészítendő stratégiai tervhez (KAP stratégiai terv) nyújtott, az Európai Mezőgazdasági Garanciaalap (EMGA) és az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap (EMVA) által finanszírozott támogatásra vonatkozó szabályok megállapításáról, valamint az 1305/2013/EU és az 1307/2013/EU rendelet hatályaon kívül helyezéséről (HL L 435., 2021.12.6., 1. o.).

- (11) Az e válságintézkedésekre fordítható uniós pénzügyi források hatékonyságának növelése érdekében lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a szóban forgó uniós pénzügyi forrásokat az e rendeletben előírt két válságintézkedéshez nyújtott támogatás legfeljebb 50 %-át fedező nemzeti kifizetésekkel egészítsék ki.
- (12) A negatív piaci fejlemények, az emelkedő költségek, valamint a borágazati szereplőket ebből eredően sújtó pénzforgalmi problémák megnehezítik a nemzeti borágazati támogatási programok intézkedéseinek végrehajtását, éppen akkor, amikor a leginkább szükség van az ágazat piacorientáltságának javítására. Annak érdekében, hogy a borágazat jelenlegi piaci és gazdasági környezetében hatékony lehessen a programok végrehajtása, indokolt ideiglenesen növelni a maximális uniós hozzájárulást a következő intézkedésekhez: promóció, a szőlőültetvények szerkezetátalakítása és átállítása, zöldszüret és beruházások.
- (13) Emellett fontos továbbá, hogy a kedvezményezettek számára biztosított legyen a megfelelő rugalmasság a nemzeti támogatási programok keretében végrehajtott műveleteikhez kapcsolódóan, hogy reagálni tudjanak a jelenlegi piaci bizonytalanságokra, és szükség esetén ezekhez igazíthassák a műveleteket. Az említett rugalmasság olyan további piactámogatási intézkedést képez, amely annak megakadályozására szolgál, hogy a jelenlegi gazdasági zavarok súlyos vagy elhúzódó rendellenességgé alakuljanak át az uniós borpiacon, valamint biztosítja, hogy az e rendeletben meghatározott egyéb rendkívüli intézkedések – miután valamely tagállam a bevezetésük mellett dönt – a kedvezményezettek szintjén is hatékonyan végrehajthatók legyenek. Ezért további rendkívüli intézkedésként szükséges eltérni az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletről <sup>(3)</sup>, és lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy bizonyos rugalmasságot biztosítsanak a kedvezményezettek számára annak érdekében, hogy a tervezett műveleteket egyszerűsített eljárást követve kiigazíthassák, illetve kellően indokolt esetekben részlegesen hajtásák végre azokat.
- (14) Mivel az uniós finanszírozás arányának egyes intézkedések tekintetében történő megemlése és a programok irányítása során engedélyezett bizonyos rugalmasság a borágazat jelenlegi gazdasági helyzetéhez kapcsolódik, és mivel az említett intézkedések ideiglenesek, helyénvaló az alkalmazási körüket azokra a műveletekre korlátozni, amelyek végrehajtása a 2023-as pénzügyi év során vette kezdetét. Ezzel szemben a szóban forgó intézkedések nem alkalmazandók például a korábbi pénzügyi években végrehajtott műveletekre, amelyeknek a kifizetése a 2023-as pénzügyi évben történik meg.
- (15) Tekintettel a helyzet rendkívüli sürgősségére és a folyamatban lévő piaci zavarokra, valamint azon idő rövidségére, amely a tagállamok rendelkezésére áll ahhoz, hogy az e rendeletben foglalt intézkedéseket még a folyó pénzügyi évben végrehajtsák, és megelőzzék a piaci körülmények további romlását, azonnali intézkedéseket kell hozni. Egyrészt a lehető leghamarabb, de mindenképpen az új szüret kezdete előtt, 2023. augusztus végéig vagy szeptember elejéig ki kell vonni a piacról a túlkínálatot a leginkább érintett régiókban, különben a piaci helyzet tovább romlik, és a jelenlegi egyensúlyhiány áthúzódik az új gazdasági évre, ami az egész uniós borpiac elhúzódó válságának fenyegetését jelentené. Másrészt az e rendeletben foglalt valamennyi intézkedést már azelőtt végre kell hajtani, hogy a jelenlegi nemzeti borágazati támogatási programok véget érnek, hiszen ezek az (EU) 2021/2117 európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(4)</sup> 5. cikkének (7) bekezdésében előírtak szerint csak 2023. október 15-ig alkalmazhatók. Az említett rendelkezés értelmében az 1308/2013/EU rendelet 39–54. cikkét 2022. december 31. után továbbra is alkalmazni kell a 2023. október 16. előtt végrehajtott műveletek vonatkozásában felmerült kiadások, illetve teljesített kifizetések tekintetében. Az intézkedések késleltetése tehát megnehezítené vagy akár lehetetlenné tenné az érintett tagállamok számára az intézkedések 2023-as pénzügyi évben, vagyis a borágazatban megvalósuló jelenlegi nemzeti támogatási programok utolsó végrehajtási évében történő végrehajtását.
- (16) A fent említett rendkívüli sürgősségre való tekintettel ezt a rendeletet az 1308/2013/EU rendelet 228. cikkében megállapított sürgősségi eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. április 15.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a borágazatban megvalósuló nemzeti támogatási programok tekintetében történő kiegészítéséről és az 555/2008/EK bizottsági rendelet módosításáról (HL L 190., 2016.7.15., 1. o.).

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/2117 rendelete (2021. december 2.) a mezőgazdasági termékpiacon közös szervezésének létrehozásáról szóló 1308/2013/EU rendelet, a mezőgazdasági termékek és az élelmiszerek minőségrendszereiről szóló 1151/2012/EU rendelet, az ízesített borászati termékek meghatározásáról, megnevezéséről, kisereléséről, jelöléséről és földrajzi árujelzőinek oltalmáról szóló 251/2014/EU rendelet és az Unió legkülső régiói részére egyedi mezőgazdasági intézkedések megállapításáról szóló 228/2013/EU rendelet módosításáról (HL L 435., 2021.12.6., 262. o.).

- (17) Az azonnal szükséges lépések megtétele érdekében e rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

**Ideiglenes eltérés az 1308/2013/EU rendelet 43. cikkétől és 44. cikkének (3) bekezdésétől**

- (1) Az 1308/2013/EU rendelet 43. cikkétől eltérve az e rendelet 2. cikkében meghatározott intézkedés a borágazati támogatási programok keretében finanszírozható.
- (2) Az 1308/2013/EU rendelet 44. cikkének (3) bekezdésétől eltérve a tagállamok nemzeti kifizetésekből finanszírozhatják az e rendelet 2. cikke és az 1308/2013/EU rendelet 47. cikke alapján nyújtott támogatás legfeljebb 50 %-át.

2. cikk

**A bor krízislepárlásának ideiglenes támogatása**

(1) Az e cikkben megállapított feltételek teljesülése esetén támogatás nyújtható a bor lepárlásához. Az említett támogatásnak arányosnak és a tagállam által kellően indokoltnak kell lennie, valamint a második albekezdéssel összhangban a leginkább érintett borokra és termelési régiókra kell irányulnia. A végrehajtás történhet nemzeti vagy regionális szinten, a vörös-, illetve a rozé borok tekintetében – külön-külön vagy együttesen –, amelyek lehetnek oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel vagy oltalom alatt álló földrajzi jelzéssel ellátott borok, illetve oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel vagy oltalom alatt álló földrajzi jelzéssel nem rendelkező borok is.

Azoknak a tagállamoknak, amelyek úgy döntenek, hogy végrehajtják ezt az intézkedést, minden támogatható bortípusra és borszínre vonatkozóan – az adott esetben megfelelően regionális vagy nemzeti szinten – igazolniuk kell, hogy az alábbi piaci körülmények közül egy vagy több fennáll:

- a) a termelési szinten rendelkezésre álló legfrissebb borkészletek szintjének jelentős emelkedése a készleteknek az előző öt gazdasági év azonos időszakára vonatkozó átlagos mennyiségéhez képest vagy a készleteknek az előző öt gazdasági év azonos időszakára vonatkozó, a legmagasabb és a legalacsonyabb érték kizárásával kapott átlagos mennyiségéhez képest;
- b) az átlagos termelési szintű piaci ár jelentős csökkenése a folyó gazdasági évben az előző három gazdasági év átlagához képest vagy az előző öt gazdasági évre vonatkozó, a legmagasabb és legalacsonyabb éves átlagérték kizárásával kapott átlagához képest;
- c) az összesített termelési szintű piaci eladások jelentős csökkenése a folyó gazdasági évben az előző három gazdasági év azonos időszakára vonatkozó átlaghoz képest vagy az előző öt gazdasági év azonos időszakára vonatkozó, az összesített árbevétel legmagasabb és legalacsonyabb értékének kizárásával kapott átlaghoz képest, feltéve, hogy ez a visszaesés nem a termelés csökkenéséből ered.

(2) Az (1) bekezdésben említett, támogatott lepárlásból származó alkohol – a versenytorzulás elkerülése érdekében – kizárólag ipari, például fertőtlenítési vagy gyógyszerészeti, illetve energetikai célokra használható.

(3) Az (1) bekezdésben említett támogatás kedvezményezettjei az 1308/2013/EU rendelet VII. mellékletének II. részében említett termékeket előállító vagy forgalmazó borászati vállalkozások, bortermelői szervezetek, két vagy több termelő által létrehozott társulások, szakmaközi szervezetek vagy szőlőből készült termékek lepárlói lehetnek.

(4) Kizárólag a lepárlók borral való ellátásának és e bor lepárlásának a költségei támogathatók. Az ezen intézkedés keretében lepárolandó bornak az Unióból kell származnia, és meg kell felelnie az Unión belüli forgalmazásra vonatkozó követelményeknek, valamint – az oltalom alatt álló eredetmegjelöléssel vagy oltalom alatt álló földrajzi jelzéssel ellátott borok esetében – a vonatkozó termékleírásoknak.

(5) A tagállamok nemzeti támogatási programjaikban elsőbbségi kritériumokat állapíthatnak meg a kedvezményezettek számára. Ezeknek az elsőbbségi kritériumoknak a támogatási programban meghatározott konkrét stratégián és célkitűzéseken kell alapulniuk, továbbá objektíveknek és megkülönböztetéstől menteseknek kell lenniük.

(6) A tagállamok megállapítják az (1) bekezdésben említett támogatás kérelmezési eljárására vonatkozó szabályokat, amelyeknek ki kell terjedniük a következőkre:

- a) a kérelem benyújtására jogosult természetes és jogi személyek;
- b) a kérelmek benyújtása és kiválasztása: legalább a kérelmek benyújtására, a javasolt fellépések megfelelőségének elbírálására és a gazdasági szereplőknek a kiválasztási eljárás eredményeiről való értesítésére vonatkozó határidők;
- c) a támogatható intézkedésekre és az (4) bekezdésben említett költségekre vonatkozó rendelkezéseknek, valamint elsőbbségi kritériumok alkalmazása esetén az elsőbbségi kritériumoknak való megfelelés ellenőrzése;
- d) a kérelmek kiválasztása: elsőbbségi kritériumok alkalmazása esetén legalább az egyes elsőbbségi kritériumok súlyozása;
- e) az előlegek fizetésének és a biztosítékok nyújtásának módja.

(7) A tagállamok objektív és megkülönböztetésmentes kritériumok alapján határozzák meg a kedvezményezetteknek nyújtott támogatás összegét. A támogatás összegét – a helyzetnek megfelelően – regionális vagy nemzeti szinten kell rögzíteni, az (1) bekezdésben említett támogatható bortípusok és -színek szerinti bontásban. A támogatás összege nem haladhatja meg a 2022/2023-as gazdasági évben az adott régióban vagy a tagállam területén az intézkedés hatálya alá tartozó támogatható bortípusok és -színek tekintetében rögzített legalacsonyabb havi átlagár 80 %-át. Amennyiben nem állnak rendelkezésre rögzített piaci árak, az érintett tagállam illetékes hatósága a rendelkezésre álló legjobb adatok alapján becsülheti meg őket.

(8) Az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(5)</sup> 1. és 2., 43., 48–54. és 56. cikke, valamint az (EU) 2016/1150 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(6)</sup> 1., 2. és 3., 19–23., 25–31. cikke, valamint 32. cikke (1) bekezdésének második albekezdése és 33–40. cikke értelemszerűen alkalmazandó a borok krízislepárlásához nyújtott támogatásra.

(9) A tagállamoknak 2023. augusztus 31-ig értesíteniük kell a Bizottságot a támogatható borok típusairól és színéről, azokról a régiókról, ahol az intézkedést alkalmazni fogják, valamint az intézkedés (1) bekezdés szerinti indoklásáról, a (7) bekezdéssel összhangban alkalmazandó kompenzációs összegekről és azok indoklásáról, valamint a várhatóan lepárolandó mennyiségekről.

### 3. cikk

#### Ideiglenes eltérés az 1308/2013/EU rendelet 47. cikkének (1) bekezdésétől a zöldszüret tekintetében

Az 1308/2013/EU rendelet 47. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a 2023-as pénzügyi év során „zöldszüret” alatt a még éretlen állapotban lévő szőlőfürtöknek a gazdaság egész területén vagy – amennyiben a zöldszüretet egész parcellákon végzik, akkor – annak egy részén történő teljes megsemmisítése vagy eltávolítása értendő.

<sup>(5)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. április 15.) az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a borágazatban megvalósuló nemzeti támogatási programok tekintetében történő kiegészítéséről és az 555/2008/EK bizottsági rendelet módosításáról (HL L 190., 2016.7.15., 1. o.).

<sup>(6)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1150 végrehajtási rendelete (2016. április 15.) a borágazatban megvalósuló nemzeti támogatási programok tekintetében az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása szabályainak megállapításáról (HL L 190., 2016.7.15., 23. o.).

## 4. cikk

**Ideiglenes eltérések az 1308/2013/EU rendelet 45. cikkének (3) bekezdésétől, 46. cikkének (6) bekezdésétől, 47. cikkének (3) bekezdésétől és 50. cikkének (4) bekezdésétől a finanszírozási arányok tekintetében**

- (1) Az 1308/2013/EU rendelet 45. cikkének (3) bekezdésétől eltérve a tájékoztatási vagy promóciós intézkedésekhez nyújtott uniós hozzájárulás mértéke a 2023-as pénzügyi év során nem haladhatja meg a támogatható kiadások 60 %-át.
- (2) Az 1308/2013/EU rendelet 46. cikkének (6) bekezdésétől eltérve a szőlőültetvények szerkezetátalakításának és átállításának tényleges költségeihez való uniós hozzájárulás mértéke a 2023-as pénzügyi év során nem haladhatja meg a 60 %-ot. A kevésbé fejlett régiókban a szerkezetátalakítás és átállítás költségeihez nyújtott uniós hozzájárulás mértéke nem haladhatja meg a 80 %-ot.
- (3) Az 1308/2013/EU rendelet 47. cikke (3) bekezdésének második mondatától eltérve a zöldsürethez nyújtott támogatás mértéke a 2023-as pénzügyi év során nem lépheti túl a szőlőfürtök megsemmisítéséhez vagy eltávolításához kapcsolódó közvetlen költségek és az ilyen megsemmisítésből vagy eltávolításból adódó bevételkiesés összegének 60 %-át.
- (4) Az 1308/2013/EU rendelet 50. cikkének (4) bekezdésétől eltérve a támogatható beruházási költségekhez nyújtott uniós hozzájárulás maximális mértéke a 2023-as pénzügyi év során a következő lehet:
- 60 % a kevésbé fejlett régiókban;
  - 50 % a kevésbé fejlett régióktól eltérő régiókban;
  - 80 % az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régiókban;
  - 75 % a 229/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(7)</sup> 1. cikkének (2) bekezdésében meghatározott kisebb égei-tengeri szigeteken.

## 5. cikk

**Átmeneti eltérések az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendeletről**

- (1) Az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendelet 22. cikkétől eltérve a 2023-as pénzügyi évben engedélyezhető, hogy ugyanazon a parcellán két vagy több egymást követő évben is sor kerüljön zöldsüret végrehajtására.
- (2) Az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendelet 53. cikkének (1) bekezdésétől eltérve a 2023-as pénzügyi évben:
- a tagállamok engedélyezhetik, hogy a kedvezményezettek az eredetileg jóváhagyott művelletben legkésőbb 2023. október 15-ig változtatásokat hajtsanak végre az illetékes hatóságok előzetes jóváhagyása nélkül, feltéve, hogy az említett változtatások nem befolyásolják a művellet bármely részének támogathatóságát és annak átfogó célkitűzéseit, és feltéve, hogy a művelletre vonatkozóan jóváhagyott támogatás teljes összegét nem lépik túl. Az ilyen módosításokról a kedvezményezetteknek a tagállamok által meghatározott határidőn belül értesíteniük kell az illetékes hatóságot.
  - A tagállamok kellően indokolt esetekben engedélyezhetik a kedvezményezettek számára, hogy legkésőbb 2023. október 15-ig olyan változtatásokat nyújtsanak be, amelyek módosítják az 1308/2013/EU rendelet 45., 46., 50. és 51. cikkében említett intézkedések keretében már jóváhagyott teljes művellet célkitűzését, feltéve, hogy az egyes átfogó műveletek részét képező, folyamatban lévő egyedi tevékenységek befejeződtek. Az ilyen módosításokról a kedvezményezetteknek a tagállamok által meghatározott határidőn belül értesíteniük kell az illetékes hatóságot, amelynek a szóban forgó módosításokat előzetesen jóvá kell hagynia.

<sup>(7)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 229/2013/EU rendelete (2013. március 13.) egyedi mezőgazdasági intézkedéseknek a kisebb égei-tengeri szigetek javára történő megállapításáról és az 1405/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 78., 2013.3.20., 41. o.).

(3) Az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendelet 54. cikkének (1) bekezdésétől eltérve, amennyiben egy már jóváhagyott művelet módosításáról az illetékes hatóság e cikk (2) bekezdése b) pontjának megfelelően értesítést kapott, és jóvá is hagyta azt, a szóban forgó művelet keretében már végrehajtott egyedi tevékenységekre ki kell fizetni a támogatást, amennyiben azokat maradéktalanul végrehajtották és alávetették az (EU) 2016/1150 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(8)</sup> IV. fejezetének 1. szakaszában előírt adminisztratív és – adott esetben – helyszíni ellenőrzéseknek.

(4) Az (EU) 2016/1149 felhatalmazáson alapuló rendelet 54. cikke (4) bekezdésének harmadik, negyedik, ötödik és hatodik albekezdésétől eltérve a 2023-as pénzügyi év során a legkésőbb 2023. október 15-ig benyújtott kifizetési kérelmek esetében, amennyiben az 1308/2013/EU rendelet 46. cikke alapján támogatott műveletek végrehajtása nem történik meg a teljes területen, amelyre a támogatást igényelték, a tagállamok a kifizetendő támogatás összegét a végrehajtást követő helyszíni ellenőrzések révén meghatározott terület alapján számítják ki.

#### 6. cikk

### Az ideiglenes rendkívüli piaci intézkedések alkalmazása

Az 1., a 2. és a 3. cikket a tagállamok illetékes hatóságai által e rendelet hatálybalépésének napjától kezdődően kiválasztott és legkésőbb 2023. október 15-ig végrehajtott műveletekre kell alkalmazni.

A 4. és az 5. cikk azokra a műveletekre alkalmazandó, amelyek végrehajtása a 2023-as pénzügyi év során kezdődött meg.

#### 7. cikk

### Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 22-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(8)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1150 végrehajtási rendelete (2016. április 15.) a borágazatban megvalósuló nemzeti támogatási programok tekintetében az 1308/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása szabályainak megállapításáról (HL L 190., 2016.7.15., 23. o.).

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/... VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**

(2023. június 22.)

**az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V., XIV. és XV. mellékletének a baromfit, baromfi-szaporítóanyagokat, valamint baromfi és szárnyas vadak friss húsát tartalmazó szállítmányok Unióba történő beléptetésére engedéllyel rendelkező harmadik országok jegyzékében Kanadára, Chilére és az Egyesült Királyságra vonatkozóan szereplő bejegyzések tekintetében történő módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a fertőző állatbetegségekről és egyes állategészségügyi jogi aktusok módosításáról és hatályon kívül helyezéséről szóló, 2016. március 9-i (EU) 2016/429 európai parlamenti és tanácsi rendeletre („Állategészségügyi rendelet”) <sup>(1)</sup> és különösen annak 230. cikke (1) bekezdésére, valamint 232. cikke (1) és (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az (EU) 2016/429 rendelet úgy rendelkezik, hogy az állatok, a szaporítóanyagok és az állati eredetű termékek szállítmányainak a szóban forgó rendelet 230. cikke (1) bekezdésének megfelelően jegyzékbe foglalt harmadik országokból vagy területekről vagy azok jegyzékbe foglalt körzeteiből vagy kompartmentjeiből kell érkezniük annak érdekében, hogy beléphessenek az Unióba.
- (2) Az (EU) 2020/692 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelet <sup>(2)</sup> meghatározza azokat az állategészségügyi követelményeket, amelyeknek a harmadik országokból vagy területekről, illetve azok körzeteiből vagy – tenyésztett víziállatok esetében – kompartmentjeiből származó adott állatfajok és -kategóriák, szaporítóanyagok és állati eredetű termékek szállítmányainak meg kell felelniük annak érdekében, hogy beléphessenek az Unióba.
- (3) Az (EU) 2021/404 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(3)</sup> megállapítja azon harmadik országoknak, területeknek vagy azok körzeteinek, illetve kompartmentjeinek a jegyzékét, amelyekből engedélyezett az (EU) 2020/692 felhatalmazáson alapuló rendelet hatálya alá tartozó állatfajoknak és -kategóriáknak, szaporítóanyagoknak és állati eredetű termékeknek az Unióba történő beléptetése.
- (4) Ezen belül az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. és XIV. melléklete a baromfi, a baromfi szaporítóanyagok, illetve a baromfi és a szárnyas vadak friss húsa tekintetében megállapítja a szállítmányok Unióba történő beléptetésére engedéllyel rendelkező harmadik országoknak, területeknek vagy azok körzeteinek a jegyzékét.
- (5) Chile arról értesítette a Bizottságot, hogy a magas patogenitású madárinfluenza baromfifélék körében való kitörésének egy esetét észlelte a Metropolitana régióban, és a betegség megjelenését 2023. június 4-én laboratóriumi vizsgálattal (RT-PCR) megerősítették.
- (6) A magas patogenitású madárinfluenza említett, közelmúltbeli kitörését követően Chile állategészségügyi hatóságai legalább 10 km-es, korlátozás alatt álló körzetet hoztak létre az érintett létesítmény körül, és az érintett állományok felszámolására irányuló intézkedéseket hajtottak végre a magas patogenitású madárinfluenza megfékezése és terjedésének korlátozása céljából.
- (7) Chile tájékoztatta a Bizottságot a területén tapasztalható járványügyi helyzetről és a magas patogenitású madárinfluenza további terjedésének megelőzése érdekében hozott intézkedésekről.

<sup>(1)</sup> HL L 84., 2016.3.31., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság (EU) 2020/692 felhatalmazáson alapuló rendelete (2020. január 30.) az (EU) 2016/429 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az egyes állatok, szaporítóanyagok és állati eredetű termékek szállítmányainak az Unióba való beléptetésére, valamint a beléptetést követő mozgására és kezelésére vonatkozó szabályok tekintetében történő kiegészítéséről (HL L 174., 2020.6.3., 379. o.).

<sup>(3)</sup> A Bizottság (EU) 2021/404 végrehajtási rendelete (2021. március 24.) az állatok, szaporítóanyagok és állati eredetű termékek Unióba történő beléptetése tekintetében az (EU) 2016/429 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerint engedélyezett harmadik országok, területek vagy azok körzetei jegyzékének a megállapításáról (HL L 114., 2021.3.31., 1. o.).

- (8) A Bizottság megvizsgálta ezeket az információkat. A Bizottság úgy véli, hogy a Chile állategészségügyi hatóságai által bevezetett korlátozások hatálya alá tartozó terület állategészségügyi helyzetét tekintve, az Unió állategészségügyi helyzetének védelme érdekében fel kell függeszteni a baromfit, baromfi-szaporítóanyagokat, valamint a baromfi és szárnyas vadak friss húsát tartalmazó szállítmányok e területről az Unióba történő beléptetését.
- (9) Kanada és az Egyesült Királyság naprakész információkkal szolgált azokról a helyzetekről, amelyek egyes termékek Unióba történő beléptetésének felfüggesztéséhez vezettek.
- (10) Kanada aktualizált információkat nyújtott be a területén a magas patogenitású madárinfluenzának Ontario és Québec tartomány egyes baromfitartó létesítményeiben történt, 2023. április 5-én, illetve 2023. április 18-án megerősített két kitérésével kapcsolatban a területén fennálló járványügyi helyzetről.
- (11) Ezenkívül az Egyesült Királyság aktualizált információkat nyújtott be a magas patogenitású madárinfluenzának a walesi Powys (3) és az angliai South Yorkshire (1) megyében (Egyesült Királyság) található baromfitartó létesítményekben történt, 2023. április 13. és 2023. április 29. között megerősített négy kitérésével kapcsolatban.
- (12) Kanada és az Egyesült Királyság a magas patogenitású madárinfluenza továbbterjedésének megakadályozása érdekében hozott intézkedéseikről is nyújtott be információkat. Az említett betegség e kitérésait követően Kanada és az Egyesült Királyság a betegség megfékezése és terjedésének korlátozása érdekében az érintett állományok felszámolására irányuló intézkedéseket hajtott végre, továbbá az érintett állományok felszámolására irányuló intézkedések végrehajtását követően elvégezte a szükséges tisztítást és fertőtlenítést a területén található fertőzött baromfitartó létesítményekben.
- (13) A Bizottság értékelte a Kanada és az Egyesült Királyság által benyújtott információkat. A Bizottság úgy véli, hogy Kanada és az Egyesült Királyság megfelelő garanciákat nyújtott arra vonatkozóan, hogy a felfüggesztésekhez vezető állategészségügyi helyzet már nem jelent állat- vagy közegészségügyi fenyegetést az Unióban, és ebből kifolyólag úgy ítéli meg, hogy a baromfiárúk Unióba történő beléptetését újra engedélyezni kell az adott országok azon körzeteiből, melyekre nézve az Unióba történő beléptetés fel volt függesztve.
- (14) Az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. és XIV. mellékletét ezért módosítani kell a magas patogenitású madárinfluenzával kapcsolatban Kanadában, Chilében és az Egyesült Királyságban fennálló járványügyi helyzet figyelembevétele érdekében.
- (15) Emellett az (EU) 2022/215 bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(4)</sup> módosította az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. és XIV. mellékletét azáltal, hogy az V. és a XIV. mellékletben a CA-2.1. körzettel egészítette ki a Kanadára vonatkozó bejegyzéseket. Mivel egy hibára derült fény, az V. melléklet 2. részében a CA-2 körzetre vonatkozó sort megfelelően helyesbítenni kell.
- (16) Ezenkívül az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet XV. melléklete 1. részének A. szakaszában szereplő bejegyzéseket gyakran módosították. Az egyértelműség érdekében a XV. melléklet e szakaszát teljes egészében fel kell váltani.
- (17) A Kanadában, Chilében és az Egyesült Királyságban jelenleg uralkodó, a magas patogenitású madárinfluenzával kapcsolatos járványügyi helyzetre és a betegségnek az Unióba történő behozatalával kapcsolatos komoly kockázatra figyelemmel az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. és XIV. mellékletében az e rendelet útján végrehajtott módosításoknak sürgősen hatályba kell lépniük.
- (18) Az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. mellékletének 2. részében a CA-2 körzetre vonatkozó sorban szereplő, Kanadára vonatkozó bejegyzés helyesbítését az (EU) 2022/215 végrehajtási rendelet alkalmazásának kezdőnapjától kell alkalmazni.
- (19) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Növények, Állatok, Élelmiszerek és Takarmányok Állandó Bizottságának véleményével,

<sup>(4)</sup> A Bizottság (EU) 2022/215 végrehajtási rendelete (2022. február 17.) az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. és XIV. mellékletének a baromfit, baromfi-szaporítóanyagokat, valamint baromfi és szárnyas vadak friss húsát tartalmazó szállítmányok Unióba történő beléptetésére engedéllyel rendelkező harmadik országok jegyzékében a Kanadára és az Amerikai Egyesült Államokra vonatkozóan szereplő bejegyzések tekintetében történő módosításáról (HL L 37., 2022.2.18., 28. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

**Az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet módosításai**

Az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V., XIV. és XV. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

**Az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet helyesbítése**

Az V. melléklet 2. részében a Kanadára vonatkozó bejegyzésben a CA-2 körzet leírására vonatkozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„Kanada	CA-2	Kanada alábbi területei:”.
---------	------	----------------------------

3. cikk

**Hatálybalépés és alkalmazhatóság**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba. A 2. cikket azonban 2022. február 19-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 22-én.

a Bizottság részéről  
az elnök  
Ursula VON DER LEYEN

## MELLÉKLET

Az (EU) 2021/404 végrehajtási rendelet V. és XIV. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az V. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1. részben a B. szakasz a következőképpen módosul:

i. a Kanadára vonatkozó bejegyzésben a CA-2.181 körzetre vonatkozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„CA Kanada	CA-2.181	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		2023.4.5.	2023.6.14.”
---------------	----------	--	-------	--	-----------	-------------

ii. a Kanadára vonatkozó bejegyzésben a CA-2.187 körzetre vonatkozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„CA Kanada	CA-2.187	87BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU- LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		2023.4.18.	2023.6.14.”
---------------	----------	---	-------	--	------------	-------------

iii. a Chilére vonatkozó bejegyzés a CL-2.11 körzetre vonatkozó sor után a CL-2.10 körzetre vonatkozó következő sorral egészül ki:

„CL Chile	CL-2.11	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		2023.6.4.”	
--------------	---------	--	-------	--	------------	--

iv. az Egyesült Királyságra vonatkozó bejegyzésben a GB-2.298 körzetre vonatkozó sor helyébe a következő szöveg lép:

„GB Egyesült Királyság	GB-2.298	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		2023.4.13.	2023.6.7.”
------------------------------	----------	--	-------	--	------------	------------

v. az Egyesült Királyságra vonatkozó bejegyzésben a GB-2.300, a GB-2.301 és a GB-2.302 körzetre vonatkozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„GB Egyesült Királyság	GB-2.300	BPP, BPR, DOC, DOR, SP, SR, POU-LT20, HEP, HER, HE-LT20	N, P1		2023.4.23.	2023.6.7.
	GB-2.301		N, P1		2023.4.27.	2023.6.7.
	GB-2.302		N, P1		2023.4.29.	2023.6.7.”

b) a 2. részben a Chilére vonatkozó bejegyzés a CL-2.10 körzet leírása után a CL-2.11 körzetre vonatkozó következő leírással egészül ki:

„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. A XIV. melléklet 1. részének B. szakasza a következőképpen módosul:

i. a Kanadára vonatkozó bejegyzésben a CA-2.181 körzetre vonatkozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„CA Kanada	CA-2.181	POU, RAT	N, P1		2023.4.5.	2023.6.14.
		GBM	P1		2023.4.5.	2023.6.14.”

ii. a Kanadára vonatkozó bejegyzésben a CA-2.187 körzetre vonatkozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„CA Kanada	CA-2.187	POU, RAT	N, P1		2023.4.18.	2023.6.14.
		GBM	P1		2023.4.18.	2023.6.14.”

iii. a Chilére vonatkozó bejegyzés a CL-2.11 körzetre vonatkozó sorok után a CL-2.10 körzetre vonatkozó következő sorokkal egészül ki:

„CL Chile	CL-2.11	POU, RAT	N, P1		2023.6.4.	
		GBM	P1		2023.6.4.”	

iv. az Egyesült Királyságra vonatkozó bejegyzésben a GB-2.298 körzetre vonatkozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„GB Egyesült Királyság	GB-2.298	POU, RAT	N, P1		2023.4.13.	2023.6.7.
		GBM	P1		2023.4.13.	2023.6.7.”

v. az Egyesült Királyságra vonatkozó bejegyzésben a GB-2.300, a GB-2.301 és a GB-2.302 körzetre vonatkozó sorok helyébe a következő szöveg lép:

„GB Egyesült Királyság	GB-2.300	POU, RAT	N, P1		2023.4.23.	2023.6.7.
		GBM	P1		2023.4.23.	2023.6.7.
	GB-2.301	POU, RAT	N, P1		2023.4.27.	2023.6.7.
		GBM	P1		2023.4.27.	2023.6.7.
	GB-2.302	POU, RAT	N, P1		2023.4.29.	2023.6.7.
		GBM	P1		2023.4.29.	2023.6.7.”

3. A XV. melléklet 1. részében az A. szakasz helyébe a következő szöveg lép:

„**A. szakasz:** Azon feldolgozott húskészítmények szállítmányainak az Unióba történő beléptetése tekintetében engedélyezett harmadik országok, területek vagy azok körzeteinek jegyzéke, amelyek a hús minden egyes származási faja esetében nem specifikus A (\*) kockázatsökkentő kezeléssel vagy húskészítmények esetében (az (EU) 2020/692 felhatalmazáson alapuló rendelet XXVI. mellékletében előírtaknak megfelelően) B, C vagy D kezeléssel estek át

ISO-kód és név (harmadik ország vagy terület)	Körzet a 2. részben meghatározottak szerint	A feldolgozott hús származási fajai, a 2. cikkben hivatkozott fogalom meghatározások szerint											Konkrét feltételek a 3. részben meghatározottak szerint
		Szarvasmarhafélék	Juh- és kecskefélék	Sertésfélék	Tenyésztett vad patások (a sertésfélék kivételével)	Tenyésztett vad sertésfélék (a sertésfélék házasított fajtái kivételével)	Vadon élő patások (a sertésfélék kivételével)	Vadon élő sertésfélék (a sertésfélék házasított fajtái kivételével)	Laposmellű futómadaraktól eltérő baromfi	Laposmellű futómadarak	Szárnyas vadak	Állategészségügyi bizonyítványok	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
AR Argentína	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 Ausztrália	AU-0	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	MPNT (**) MPST	
BA Bosznia-Hercegovina	BA-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPNT (**) MPST	
BH Bahrein	BH-0	B	B	B	B	B	C	C	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPST	
BR Brazília	BR-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	D	D	MPST	
	BR-1	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	A	A	MPNT (**) MPST	

	BR-2	C	C	C	C	C	C	C	Nem engedélyezett	D	D	D	MPST	
	BR-3	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	A	D	D	MPNT (**) MPST	
	BR-4	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	D	D	MPST	
<b>BW</b> Botswana	BW-0	B	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	D	Nem engedélyezett	MPST	
<b>BY</b> Belarusz	BY-0	C	C	C	C	C	C	C	C	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPST	
<b>CA</b> Kanada	CA-0	A	A	A	A	A	A	A	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	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	
<b>CH</b> Svájc	CH-0	Az I. melléklet 7. pontjában említett megállapodás függvényében												
<b>CL</b> Chile	CL-0	A	A	A	A	A	B	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPNT (**) MPST		
	CL-1	A	A	A	A	A	B	B	A	A	A	MPNT (**) MPST		
	CL-2	A	A	A	A	A	B	B	D	D	D	MPNT (**) MPST		
<b>CN</b> Kína	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	

<b>CO</b> Kolumbia	CO-0	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	A	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>ET</b> Etiópia	ET-0	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>GB</b> Egyesült Királyság	GB-0	A	A	A	A	A	A	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	GB-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	GB-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>GG</b> Guernsey	GG-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett		
<b>GL</b> Grönland	GL-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>HK</b> Hongkong	HK-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>IL</b> Izrael	IL-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>IM</b> Man-sziget	IM-0	Nem engedélyezett	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>IN</b> India	IN-0	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>JE</b> Jersey	JE-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett		

<b>JP</b> Japán	JP-0	A	Nem engedélyezett	B	A	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>KE</b> Kenya	KE-0	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>KR</b> Dél-Korea	KR-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>MA</b> Marokkó	MA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>MD</b> Moldova	MD-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>ME</b> Montenegró	ME-0	A	A	D	A	D	D	D	D	D	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>MG</b> Madagaszkár	MG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>MK</b> Észak-macedón Köztársaság	MK-0	A	A	B	A	B	B	B	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>MU</b> Mauritius	MU-0	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>MX</b> Mexikó	MX-0	A	D	D	A	D	D	D	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>MY</b> Malajzia	MY-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett		

MY-1	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	D	D	MPST	
<b>NA</b> Namíbia	NA-0	B	B	B	B	B	B	B	D	A	D	MPNT (**) MPST
<b>NC</b> Új-Kaledónia	NC-0	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	A	Nem engedélyezett	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPNT (**) MPST
<b>NZ</b> Új-Zéland	NZ-0	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	MPNT (**) MPST
<b>PM</b> Saint-Pierre és Miquelon	PM-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPST
<b>PY</b> Paraguay	PY-0	C	C	C	C	C	C	C	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPST
<b>RS</b> Szerbia	RS-0	A	A	B vagy C	A	D	D	D	D	D	Nem engedélyezett	MPNT (**) MPST
<b>RU</b> Oroszország	RU-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	C	C	D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPST
	RU-2	C vagy D1	C vagy D1	C vagy D1	C vagy D1	C vagy D1	C	C	D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	MPST
<b>SG</b> Szingapúr	SG-0	B	B	B	B	B	B	B	D	D	Nem engedélyezett	MPST

<b>SZ</b> Szváziföld	SZ-0	B	B	B	B	B	B	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	
<b>TH</b> Thaiföld	TH-0	B	B	B	B	B	B	B	A	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>TN</b> Tunézia	TN-0	C	C	B	C	B	B	B	A	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>TR</b> Törökország	TR-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>UA</b> Ukrajna	UA-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett		
	UA-1	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	UA-2	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>US</b> Egyesült Államok	US-0	A	A	A	A	A	A	A	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	US-1	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
	US-2	A	A	A	A	A	A	A	D	D	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>UY</b> Uruguay	UY-0	C	C	B	C	B	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	D	A	D	<b>MPNT (**)</b> <b>MPST</b>	
<b>XK</b> Kosзовó	XK-0	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	C vagy D	Nem engedélyezett	Nem engedélyezett	<b>MPST</b>	1

<b>ZA</b> Dél-Afrika	ZA-0	C	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D	<b>MPST</b>	
<b>ZW</b> Zimbabwe	ZW-0	C	C	B	C	B	B	B	B	D	D	D	<b>MPST</b>	

(\*) Az »A« azt jelenti, hogy (az (EU) 2020/692 felhatalmazáson alapuló rendelet XXVI. mellékletében előírtaknak megfelelően) a B, C vagy D kockázatsökkentő kezelések egyike sem szükséges

(\*\*) Csak azon árucikkek esetében, amelyekhez »A« kezelést rendeltek.”

# HATÁROZATOK

## A TANÁCS (EU) 2023/1227 HATÁROZATA

(2023. június 20.)

**az Atlanti-óceán északkeleti körzete tengeri környezetének védelméről szóló egyezmény által létrehozott bizottságban az Észak-atlanti áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri terület létrehozásáról szóló 2021/01 OSPAR-határozat és az Észak-atlanti áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri területtel való gazdálkodásról szóló 2021/01 OSPAR-ajánlás módosítása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen 192. cikkének (1) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az Atlanti-óceán északkeleti körzete tengeri környezetének védelméről szóló egyezmény<sup>(1)</sup> (a továbbiakban: az egyezmény), amelynek az Unió szerződő fele, 1998. március 25-én hatályba lépett.
- (2) Az egyezmény 10. cikkének (3) bekezdése értelmében az egyezmény 10. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság (a továbbiakban: az OSPAR-bizottság) az egyezmény 13. cikkének megfelelően határozatokat és ajánlásokat fogadhat el.
- (3) A 2021. október 1-jén megtartott 24. éves ülésén az OSPAR-bizottság elfogadta az Észak-atlanti-áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri terület létrehozásáról szóló 2021/01 OSPAR-határozatot (a továbbiakban: a 2021/01 OSPAR-határozat), valamint az Észak-atlanti áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri területtel való gazdálkodásról szóló 2021/01 OSPAR-ajánlást (a továbbiakban: a 2021/01 OSPAR-ajánlás). Emellett döntés született arról is, hogy az Észak-atlanti-áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri terület (a továbbiakban: az NACES védett tengeri terület) hatályát felül kell vizsgálni annak kiterjesztése céljából.
- (4) Az NACES védett tengeri terület hatálya tekintetében elvégzett felülvizsgálat alapján az OSPAR-bizottság két jogi aktusára vonatkozó javaslat került kidolgozásra, amelyek a 2021/01 OSPAR-határozatot módosító határozat és a 2021/01 OSPAR-ajánlást módosító ajánlás. Az OSPAR-bizottság a 2023. június 26-án tartandó 26. rendes ülésén várhatóan elfogadja a tervezett határozatot és a tervezett ajánlást.
- (5) Az OSPAR-bizottság tervezett határozata kiterjeszti a meglévő NACES védett tengeri terület hatályát, és megadja a terület határait jelölő földrajzi koordinátákat (földrajzi szélesség/hosszúság).
- (6) Az OSPAR-bizottság tervezett ajánlása iránymutatást kíván nyújtani a szerződő feleknek fellépéseik tekintetében – a tervezett határozattal kiterjesztett hatálynak megfelelő – felülvizsgált célkitűzések megvalósítására irányuló intézkedések elfogadása során.
- (7) Mivel az OSPAR-bizottság két tervezett jogi aktusa szorosan kapcsolódik egymáshoz, indokolt mindkettőről egyetlen uniós álláspontban rendelkezni.

(<sup>1</sup>) HL L 104., 1998.4.3., 2. o.

- (8) A tervezett jogi aktusok a környezetvédelemmel kapcsolatosak, amely a Szerződés 4. cikke (2) bekezdése e) pontjának értelmében az Unió és a tagállamai megosztott hatáskörébe tartozik. A tervezett jogi aktusok nem olyan tárgykörbe tartoznak, amelyet az ilyen védelemre vonatkozó uniós szabályok már jelentős részben szabályoznak. Az Unió nem kíván élni azzal a lehetőséggel, hogy külső hatáskörét gyakorolja az említett jogi aktusok hatálya alá tartozó azon kérdések tekintetében, amelyekhez kapcsolódóan hatáskörét az Unió belső vonatkozásban még nem gyakorolta.
- (9) Mivel az említett bizottság által hozandó határozat kötelező érvényű lesz az Unióra nézve, helyénvaló meghatározni az Unió nevében az OSPAR-bizottságban a 2021/01 OSPAR-határozat és a 2021/01 OSPAR-ajánlás javasolt módosítása tekintetében képviselendő álláspontot,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az OSPAR-bizottság 26. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell az Észak-atlanti-áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri terület létrehozásáról szóló 2021/01 OSPAR-határozatot a hatály kiterjesztése tekintetében módosító határozat elfogadását, továbbá támogatni kell az Észak-atlanti-áramlat és a Jevlanov-tengermedence védett tengeri területtel való gazdálkodásról szóló 2021/01. OSPAR-ajánlást a célkitűzések kiterjesztése tekintetében módosító ajánlás elfogadását.

*2. cikk*

Az Unió képviselői az OSPAR-bizottság 26. ülése fejleményeinek fényében a Tanács keretében való további határozathozatal nélkül, a tagállamokkal helyszíni koordinációs megbeszélések keretében folytatott konzultáció alapján pontosíthatják az 1. cikkben említett álláspontot.

*3. cikk*

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2023. június 20-án.

*a Tanács részéről*  
*az elnök*  
R. POURMOKHTARI

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1228 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA**

(2023. június 7.)

**a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. cikkének a litvániai gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységre irányuló szerződések odaítélésére való alkalmazhatóságáról***(az értesítés a C(2023) 3641. számú dokumentummal történt)***(Csak a litván nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől szóló, 2014. február 26-i 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(1)</sup> és különösen annak 35. cikke (3) bekezdésére,

a közbeszerzési tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

**1. TÉNYÁLLÁS**

- (1) Az e határozatban foglalt intézkedések összhangban vannak a közbeszerzési tanácsadó bizottság véleményével.
- (2) 2023. január 6-án a Lietuvos paštas AB (a továbbiakban: kérelmező) a 2014/25/EU irányelv 35. cikkének (1) bekezdése szerinti kérelmet (a továbbiakban: kérelem) nyújtott be a Bizottsághoz. A kérelem megfelel az (EU) 2016/1804 bizottsági végrehajtási határozat <sup>(2)</sup> 1. cikkének (1) bekezdésében, valamint annak I. mellékletében meghatározott formai követelményeknek.
- (3) A kérelmező egy litvániai postai szolgáltató, és a 2014/25/EU irányelv 4. cikkének (2) bekezdése értelmében közszolgáltató ajánlatkérőnek minősül. Litvániában a kérelmező az egyetlen olyan közszolgáltató ajánlatkérő, amely a 2014/25/EU irányelv 13. cikke (2) bekezdésének b) pontja értelmében vett postai szolgáltatásokat nyújt. E kérelem a kérelmező által Litvánia területén nyújtott, a 2014/25/EU irányelv 13. cikke (1) bekezdésének a) pontjában említett egyes postai szolgáltatásokra, különösen a gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokra <sup>(3)</sup> vonatkozik. A standard csomagkézbesítési szolgáltatás nem képezi a kérelem részét. A kérelmező az „LP Express” márkanév alatt nyújt gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokat, beleértve a csomagok adott címen (például az ügyfél otthonában vagy munkahelyén, illetve csomagautomatánál) történő felvételét és az ügyfél által meghatározott címre (otthoni vagy munkahelyi címre, postahivatalba vagy csomagautomatába) történő kiszállítását <sup>(4)</sup>.
- (4) A kérelmet nem kísérte olyan, az érintett tevékenység tekintetében illetékes független nemzeti hatóság által elfogadott, indokolással ellátott és megalapozott álláspont, amely alapos elemzést tartalmaz azon feltételről, hogy a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (1) bekezdése az említett cikk (2) és (3) bekezdésével összhangban alkalmazható-e az érintett tevékenységre. A 2014/25/EU irányelv IV. melléklete 1. bekezdésének a) pontja értelmében, mivel a piacra történő szabad belépést vélelmezni lehet az adott irányelv 34. cikke (3) bekezdésének első albekezdése alapján, a Bizottságnak 105 munkanapon belül végrehajtási határozatot kell elfogadnia a kérelem tárgyában.

<sup>(1)</sup> HL L 94., 2014.3.28., 243. o.<sup>(2)</sup> A Bizottság (EU) 2016/1804 végrehajtási határozata (2016. október 10.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. és 35. cikke alkalmazásának részletes szabályairól (HL L 275., 2016.10.12., 39. o.).<sup>(3)</sup> A kérelem 6. pontja.<sup>(4)</sup> A kérelem 6. pontja.

- (5) A Bizottság 2023. február 13-i kérésére válaszul a kérelmező 2023. február 20-án kiegészítő információkat nyújtott be. 2023. február 23-án a Bizottság további tájékoztatást kért a kérelmezőtől. A Bizottság ugyanazon a napon tájékoztatást kért a litván hatóságoktól is. A kérelmező 2023. március 9-én benyújtotta a kiegészítő információkat, a litván hatóságok pedig 2023. március 14-én válaszoltak a tájékoztatási kérésre.

## 2. JOGI KERET

- (6) A 2014/25/EU irányelv 13. cikke (2) bekezdése b) pontjában említett postai szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységek folytatására irányuló szerződések odaítélésére az említett irányelv vonatkozik.
- (7) A 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az irányelvben említett tevékenységek folytatására irányuló szerződések nem tartoznak az irányelv hatálya alá, ha abban a tagállamban, ahol a szerződést teljesítik, a tevékenység közvetlen módon ki van téve a versenynek olyan piacokon, amelyekre a belépés nem korlátozott.
- (8) A versenynek való közvetlen kitétséget objektív szempontok alapján kell értékelni, figyelembe véve az érintett ágazat egyedi jellemzőit. Az értékelést korlátozza azonban, hogy rövidek a határidők, és hogy azokra az információkra kell hagyatkozni, amelyek a Bizottság rendelkezésére állnak. Ezek az információk vagy már rendelkezésre álló forrásokból, vagy a 2014/25/EU irányelv 35. cikke szerinti kérelemmel összefüggésben szerzett információkból származnak, és nem egészíthetők ki időigényesebb módszerekkel, ideértve különösen az érintett gazdasági szereplőkre irányuló nyilvános vizsgálatokat.
- (9) Egy adott piacon a versenynek való közvetlen kitétséget több kritérium alapján kell értékelni, amelyek közül önmagában egyik sem döntő jelentőségű.
- (10) Annak értékeléséhez, hogy az adott gazdasági tevékenységek az e határozatban érintett piacokon közvetlen versenynek vannak-e kitéve, a legfontosabb piaci szereplők részesedésének mértékét és a piaci szereplők számát kell tekintetbe venni.

## 3. ÉRTÉKELÉS

- (11) E határozat célja annak megállapítása, hogy a kérelem tárgyát képező tevékenység ki van-e téve olyan mértékű versenynek (olyan piacokon, amelyekre a belépés a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében nem korlátozott), amely biztosítja, hogy a 2014/25/EU irányelvben megállapított részletes beszerzési szabályok jelentette beszerzési fegyver hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történjen az érintett tevékenység folytatására irányuló beszerzés, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a beszerzők számára a gazdasági szempontból általánosságban legelőnyösebb megoldás azonosítását.
- (12) Ez a határozat a 2023. januári jogi helyzeten és tényálláson, valamint a kérelmező – a litván hatóságok – által benyújtott információkon és a nyilvánosan hozzáférhető információkon alapul. Amennyiben a jogi helyzetben vagy tényállásban bekövetkező jelentős változások miatt a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdésének alkalmazhatóságára vonatkozó feltételek már nem teljesülnek, e határozat felülvizsgálható.

### 3.1. Nem korlátozott belépés a piacra

- (13) A piacra való belépés akkor minősül nem korlátozottnak, ha az érintett tagállam végrehajtotta és alkalmazza azokat az idevágó uniós jogszabályokat, amelyek az adott ágazatot vagy annak egy részét megnyitják a verseny előtt. E jogszabályokat a 2014/25/EU irányelv III. melléklete sorolja fel, amely a postai ágazatra vonatkozóan a 97/67/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre <sup>(<sup>1</sup>)</sup> hivatkozik.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 97/67/EK irányelve (1997. december 15.) a közösségi postai szolgáltatások belső piacának fejlesztésére és a szolgáltatás minőségének javítására vonatkozó közös szabályokról (HL L 15., 1998.1.21., 14. o.).

- (14) Amint azt Litvánia is megerősítette <sup>(6)</sup>, valamint a Bizottság rendelkezésére álló információk is jelzik, Litvánia átültette <sup>(7)</sup> és alkalmazza a 97/67/EK irányelvet. Következésképpen az érintett piacra való belépés a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (3) bekezdése értelmében nem korlátozott.

## 3.2. A verseny értékelése

### 3.2.1. Az érintett termékpiac meghatározása

- (15) A kérelmező szerint az érintett termékpiac a következőképpen osztható fel: a) belföldi gyorspostai csomagkézbesítési (futár)szolgáltatások és b) nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési (futár)szolgáltatások (nemzetközi küldés és nemzetközi fogadás) <sup>(8)</sup>.
- (16) A Bizottság korábbi határozataiban <sup>(9)</sup> megállapította, hogy a kézbesítési szolgáltatások piaca gyorspostai és standard (másképpen: késleltetett) kézbesítési szolgáltatásokra bontható. Ez a felosztás figyelembe veszi, hogy a gyorspostai szolgáltatások gyorsabbak és megbízhatóbbak, mint a standard szolgáltatások, hogy mindegyik említett szolgáltatás különböző infrastruktúrát igényel, továbbá hogy a gyorspostai szolgáltatások egyéb, hozzáadott értéket jelentő kiegészítő szolgáltatási jellemzőket (például csomagkövetési szolgáltatásokat) is magukban foglalnak, és általában drágábbak.
- (17) A Bizottság korábbi határozataiban <sup>(10)</sup> továbbá különbséget tett a belföldi és a nemzetközi csomagkézbesítési szolgáltatások között. A Bizottság megállapította, hogy a belföldi csomagkézbesítési szolgáltatásokat nemzeti forgalmazási hálózatokat működtető társaságok nyújtják, míg a nemzetközi csomagkézbesítés a külföldre szállítandó és kézbesítendő csomagküldemények összegyűjtését jelenti.
- (18) A kérelmező úgy véli, hogy a gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások érintett termékpiacai megfelelnek a csomagszállítási postai szolgáltatások azon két típusának, amelyekre a kérelem kiterjed, és amelyeket a (15) preambulumbekzdés a) és b) pontja határoz meg. Ez a megközelítés összhangban van a Bizottság korábbi gyakorlatával.
- (19) Bizonyos esetekben a piac szűkebb meghatározása is elképzelhető (például a fogyasztók és fogyasztók/vállalkozások, valamint a vállalkozások és fogyasztók/vállalkozások közötti belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások esetében). E határozat alkalmazásában azonban az érintett piac pontos meghatározása nyitva hagyható. Az elemzés eredménye a szűkebb vagy tágabb értelmű meghatározástól függetlenül ugyanaz marad <sup>(11)</sup>.

<sup>(6)</sup> A litván hatóságok 2023. március 14-i válasza a tájékoztatási kérésre.

<sup>(7)</sup> A Litván Köztársaság 1999. április 15-i VIII-1141. törvénye a postai szolgáltatásokról. A törvény 2013. január 1-jétől hatályos változata: 2012. november 8-i XI-2379. törvény, Hivatalos Közlöny: 2012, No 135-6867 (2012. november 22.).

<sup>(8)</sup> A kérelem 33. és 39. pontja.

<sup>(9)</sup> A Bizottság (EU) 2020/737 végrehajtási határozata (2020. május 27.) a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. cikkének egyes postai szolgáltatások Dániában való nyújtásához kapcsolódó tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre való alkalmazhatóságáról (HL L 172., 2020.6.3., 23. o.), a Bizottság (EU) 2019/1204 végrehajtási határozata (2019. július 12.) a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az egyes postai szolgáltatások és postai szolgáltatásoktól eltérő szolgáltatások Horvátországban való nyújtásához kapcsolódó bizonyos tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre való alkalmazhatóságáról (HL L 189., 2019.7.15., 75. o.). A Bizottság 2013/154/EU végrehajtási határozata (2013. március 22.) bizonyos magyarországi postai ágazati szolgáltatásoknak a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása alóli mentesítéséről (HL L 86., 2013.3.26., 22. o.). Lásd még a nemzetközi gyorspostai szolgáltatások Spanyolországban történő nyújtásáról szóló, 1990. augusztus 1-jei 90/456/EKG bizottsági határozatot (HL L 233., 1990.8.28., 19. o.), valamint a Posten AB/Post Danmark A/S ügyben hozott, 2009. április 21-i COMP/M.5152 határozatot, és a COMP/M.6570 – UPS/TNT Express ügyben hozott, 2013. január 30-i bizottsági határozatot.

<sup>(10)</sup> A Bizottság (EU) 2020/737 végrehajtási határozata (2020. május 27.) a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. cikkének egyes postai szolgáltatások Dániában való nyújtásához kapcsolódó tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre való alkalmazhatóságáról (HL L 172., 2020.6.3., 23. o.), a Bizottság (EU) 2019/1204 végrehajtási határozata (2019. július 12.) a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az egyes postai szolgáltatások és postai szolgáltatásoktól eltérő szolgáltatások Horvátországban való nyújtásához kapcsolódó bizonyos tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre való alkalmazhatóságáról (HL L 189., 2019.7.15., 75. o.). Lásd még a Posten AB/Post Danmark A/S ügyben hozott, 2009. április 21-i COMP/M.5152 határozat 54. pontját.

<sup>(11)</sup> Ezzel kapcsolatban lásd a kérelem 16. mellékletét, amelyben a kérelmező becsült adatokat szolgáltat saját magára és főbb konkurenseire vonatkozóan a piaci részesedés tekintetében, a piac szűkebb értelmű meghatározását alkalmazva.

### 3.2.2. Az érintett földrajzi piac meghatározása

- (20) A kérelmező szerint mind a belföldi, mind a nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások érintett földrajzi piacát nemzeti piacként kell meghatározni, amely a Litván Köztársaság területét foglalja magában <sup>(12)</sup>.
- (21) Ami a földrajzi piacot illeti, a Bizottság korábbi gyakorlatában <sup>(13)</sup> arra az álláspontra helyezkedett, hogy a gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások piacai, függetlenül a belföldi és a nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások közötti különbségtől, nemzeti hatókörűek. A kérelmező álláspontja összhangban van a Bizottság gyakorlatával.
- (22) A kérelmező belföldi és nemzetközi csomagkézbesítési szolgáltatásokat egyaránt nyújt Litvániában.
- (23) Mivel a kérelemben nem tüntették fel, hogy a földrajzi piac kiterjedése eltérő volna, az e határozat szerinti értékelés céljából és a versenyjog sérelme nélkül úgy tekinthető, hogy a belföldi és a nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások piaca földrajzi szempontból Litvánia területére terjed ki.

### 3.2.3. Piaci elemzés

#### 3.2.3.1. Belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások

- (24) Litvániában mintegy 60 szolgáltató foglalkozik gyorspostai csomagkézbesítéssel <sup>(14)</sup>. A kérelmező által benyújtott információk szerint 4 olyan postai szolgáltató van, amely a belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások piacának több mint 10 %-át tartja kézben. <sup>(15)</sup> A rendelkezésre álló információk szerint a kérelmező piaci részesedése ebben a piaci szegmensben a 2019–2021 közötti időszakban [20–25] % volt, mind az értéket, mind a mennyiséget tekintve <sup>(16)</sup>.
- (25) A kérelmező versenytársainak piaci részesedése nagyobb, mint a kérelmező piaci részesedése, vagy azzal összehasonlítható. A legnagyobb versenytársak piaci részesedése az értéket és a mennyiséget tekintve <sup>(17)</sup> a 2019–2021 közötti időszakban a következőképpen alakult: DPD Lietuva: [30–35] %, Venipak Lietuva: [15–20] % és Omniva LT: [10–15] %.
- (26) A versenyhelyzet akkor sem változik, ha alternatív termékpiac kerül meghatározásra (például a fogyasztók és fogyasztók/vállalkozások, valamint a vállalkozások és fogyasztók/vállalkozások közötti belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások esetében). A fogyasztók és fogyasztók/vállalkozások közötti belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások esetében a szegmens első piaci szereplője, az Omniva LT az értéket és a mennyiséget tekintve egyaránt [35–40] %-os részesedéssel rendelkezett a 2019–2021 közötti időszakban. Az Omniva LT vezető szerepet tölt be az említett piaci szegmensben. A kérelmező az értéket és a mennyiséget tekintve egyaránt [30–35] %-os részesedéssel rendelkezett a 2019–2021 közötti időszakban. A DPD Lietuva részesedése [15–20] %, a Venipak Lietuva részesedése pedig [5–10] % volt. A vállalkozások és fogyasztók/vállalkozások közötti belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások esetében 4 olyan szolgáltató van, amely több mint 10 %-os részesedéssel rendelkezik az említett szegmensben. A rendelkezésre álló információk szerint a kérelmező piaci részesedése ebben a piaci szegmensben a 2019–2021 közötti időszakban [15–20] % volt, mind az értéket, mind a mennyiséget tekintve. A kérelmező versenytársainak piaci részesedése nagyobb, mint a kérelmező piaci részesedése, vagy azzal összehasonlítható. A legnagyobb versenytársak piaci részesedése az értéket és a mennyiséget tekintve a 2019–2021 közötti időszakban a következőképpen alakult: DPD Lietuva: [35–40] %, Venipak Lietuva: [25–30] % és Omniva LT: [10–15] % <sup>(18)</sup>.

<sup>(12)</sup> A kérelem 56. pontja.

<sup>(13)</sup> A Bizottság (EU) 2019/1204 végrehajtási határozata (2019. július 12.) a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek az egyes postai szolgáltatások és postai szolgáltatásoktól eltérő szolgáltatások Horvátországban való nyújtásához kapcsolódó bizonyos tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre való alkalmazhatóságáról (HL L 189., 2019.7.15., 75. o.). Lásd még a Posten AB/Post Danmark A/S ügyben hozott, 2009. április 21-i COMP/M.5152 határozat 66. és 74. pontját.

<sup>(14)</sup> A kérelmező piaci ismeretein alapuló információ, figyelembe véve a postai szolgáltatók számának a Litván Köztársaság Hírközlési Szabályozó Hatósága által készített jelentésben jelzett változását is. 2023. március 14-én kelt válaszukban a litván hatóságok megerősítették, hogy Litvániában számos olyan szolgáltató található, amely belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokat nyújt.

<sup>(15)</sup> Ezzel kapcsolatosan lásd a kérelem 16. mellékletét, amelyben a kérelmező becslést adatokat szolgáltat saját magára és főbb konkurenseire vonatkozóan a piaci részesedés tekintetében, a piac szűkebb értelmű meghatározását alkalmazva.

<sup>(16)</sup> Ugyanott.

<sup>(17)</sup> Ugyanott.

<sup>(18)</sup> Ugyanott.

- (27) A kérelmező által benyújtott információk alapján<sup>(19)</sup> a gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások nyújtására vonatkozóan nincsenek a piacra lépést érintő szabályozási korlátok. A postai tevékenység végzése nincsen az állami intézmények által kiadott hivatalos engedélyhez kötve. A kérelmező által benyújtott információk szerint<sup>(20)</sup>, amelyeket a litván hatóságoktól kapott információk is megerősítenek<sup>(21)</sup>, a szolgáltatónak csak annyi a kötelessége, hogy értesítse a Litván Köztársaság Hírközlést Szabályozó Hatóságát a szolgáltatás nyújtásának megkezdéséről, és gondoskodjon a postai szolgáltatókra vonatkozó követelményeknek<sup>(22)</sup> való megfelelésről.
- (28) A Bizottság meglátása szerint továbbá a kérelmező által benyújtott információk alapján bizonyos versenytársokról elmondható, hogy kiterjesztették az általuk nyújtott szolgáltatások körét, mivel bevezették a csomagautomaták infrastruktúráját. A csomagautomaták infrastruktúrájának kiterjesztését és további beruházások eszközését az összes fő versenytárs tervezi.<sup>(23)</sup> A Litván Köztársaság Hírközlést Szabályozó Hatósága által közzétett információk szerint a csomagautomaták népszerűsége egyre növekszik, és mostanra elmondható, hogy a két legnépszerűbb átvételi lehetőség közül ez az egyik. Litvániában az összes kézbesített csomag 50–60 %-át futárok szállítják házhoz, 35–46 % kerül csomagautomatákba, míg a postahivatalokba történő kézbesítés mindössze az esetek 2 %-át adja<sup>(24)</sup>. A fentiekre való tekintettel annak ellenére, hogy a kérelmező egyben a postahivatalok hálózatát is működteti, ami nem mondható el a többi kézbesítési szolgáltatóról, az említett tényállás nem tekinthető olyan tényezőnek, amely jelentős versenyelőnyhöz juttatná a kérelmezőt a versenytársaihoz képest a szóban forgó piaci szegmensben.
- (29) E határozat alkalmazásában és a versenyjog sérelme nélkül úgy kell tekinteni, hogy a (24), (25), (26), (27) és (28) preambulumbekkezdésben bemutatott tényezők e tevékenység versenynek való kitettségét jelzik Litvániában. Következésképpen, mivel a 2014/25/EU irányelv 34. cikkében foglalt feltételek teljesülnek, meg kell állapítani, hogy a 2014/25/EU irányelv nem alkalmazandó az említett tevékenység Litvániában történő folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

### 3.2.3.2. Nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások

- (30) A nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások terén jelenleg számos fontos szolgáltató tevékenykedik, köztük nemzetközi piaci szereplők, például a DHL és a FedEx. A rendelkezésre álló információk szerint a kérelmező piaci részesedése ebben a piaci szegmensben a 2019–2021 közötti időszakban [0–5] % volt, mind az értéket, mind a mennyiséget tekintve<sup>(25)</sup>.
- (31) A kérelmező piaci részesedése ebben a piaci szegmensben a versenytársaihoz képest nagyon alacsonynak mondható. A rendelkezésre álló információk szerint a szóban forgó szegmens első piaci szereplője, a DPD Lietuva a 2019–2021 közötti időszakban [40–45] %-os piaci részesedéssel bírt, mind az értéket, mind a mennyiséget tekintve. A DHL az értéket és a mennyiséget tekintve egyaránt [10–15] %-os részesedéssel rendelkezett a 2019–2021 közötti időszakban. Két másik versenytárs, az Omniva LT és a Venipak Lietuva is a DHL-éhez hasonló, az értéket és a mennyiséget tekintve egyaránt [10–15] %-os részesedéssel bírt a 2019–2021 közötti időszakban<sup>(26)</sup>. Tekintettel a kérelmező nagyon alacsony piaci részesedésére a szóban forgó szegmensben, nem szükséges külön elemzést készíteni a fogyasztók és fogyasztók/vállalkozások, valamint a vállalkozások és fogyasztók/vállalkozások közötti nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokra vonatkozóan. A piaci részesedés arra utal, hogy a versenytársak jelentős versenyképesszert tudnak gyakorolni a kérelmezőre az említett piaci szegmensben.

<sup>(19)</sup> A kérelem 111. pontja.

<sup>(20)</sup> A kérelem 64. pontja.

<sup>(21)</sup> A litván hatóságok 2023. március 14-i válasza a tájékoztatói kérésre.

<sup>(22)</sup> A postai szolgáltatásokról szóló törvény 10. cikkében előírt követelmények a postai szolgáltatók jogait és kötelezettségeit szabályozzák; tartalmazzák többek között a postai küldemények kiszállítására és visszaküldésére vonatkozó részletes leírásokat és a postai szolgáltatások feltételeinek és a szolgáltató székhelyének közlésére, valamint más releváns információk megosztására, az ügyfelek részére 14 napon belül történő válaszadásra és a Litván Köztársaság Hírközlést Szabályozó Hatósága felé történő jelentéstételre vonatkozó követelményeket. Az említett hatóság által a postai szolgáltatások nyújtására vonatkozóan kibocsátott szabályok, amelyeket a Litván Köztársaság Hírközlést Szabályozó Hatósága igazgatójának 2013. február 28-i 1V-332. számú rendelete tartalmaz, tovább részletezik a postai szolgáltatásokra vonatkozó követelményeket.

<sup>(23)</sup> A kérelem 106. pontja.

<sup>(24)</sup> A Litván Köztársaság Hírközlést Szabályozó Hatóságának 2021. IV. negyedévi jelentése, a kérelem 9. melléklete.

<sup>(25)</sup> Ezzel kapcsolatosan lásd a kérelem 16. mellékletét, amelyben a kérelmező becslést adatokat szolgáltat saját magára és főbb konkurenseire vonatkozóan a piaci részesedés tekintetében, a piac szűkebb értelmű meghatározását alkalmazva.

<sup>(26)</sup> Ugyanott.

- (32) E határozat alkalmazásában és a versenyjog sérelme nélkül úgy kell tekinteni, hogy a (30) és (31) preambulumbekzdésben felsorolt tényezők e tevékenység versenynek való kitétségét jelzik Litvániában. Következésképpen, mivel a 2014/25/EU irányelv 34. cikkében foglalt feltételek teljesülnek, meg kell állapítani, hogy a 2014/25/EU irányelv nem alkalmazandó az említett tevékenység Litvániában történő folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

#### 4. KÖVETKEZTETÉS

- (33) Tekintettel a (6)–(32) preambulumbekzdésben vizsgált tényezőkre, a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (1) bekezdésében a versenynek való közvetlen kitétségre vonatkozó feltételt a belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenység és a nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenység tekintetében teljesítettnek kell tekinteni Litvániában.
- (34) Mivel a piacra való nem korlátozott belépés feltétele teljesítettnek tekinthető, a 2014/25/EU irányelv nem alkalmazandó abban az esetben, ha a közszolgáltató ajánlatkérők az e határozat (33) preambulumbekzdésében említett tevékenységeket Litvániában lehetővé tevő szerződéseket ítélnék oda, sem pedig abban az esetben, ha az ilyen tevékenységnek az említett földrajzi területen belüli folytatására szerveznek tervpályázatot.
- (35) Ez a határozat nem érinti az uniós versenyszabályok és az uniós jog más területein hozott rendelkezések alkalmazását. Így különösen a versenynek való közvetlen kitétségnak a 2014/25/EU irányelv 34. cikke szerinti értékeléséhez használt kritériumok és módszertan nem szükségképpen azonosak azokkal, amelyeket az EUMSZ 101. vagy 102. cikke, vagy a 139/2004/EK tanácsi rendelet <sup>(27)</sup> alapján végzett értékeléskor alkalmaznak, amint azt a Törvényszék is megerősítette <sup>(28)</sup>,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

##### 1. cikk

A 2014/25/EU irányelv nem alkalmazandó ajánlatkérők által odaítélt, és Litvániában megvalósítandó következő tevékenységeket lehetővé tevő szerződésekre:

- belföldi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások,
- nemzetközi gyorspostai csomagkézbesítési szolgáltatások.

##### 2. cikk

Ennek a határozatnak a Litván Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 7-én.

a Bizottság részéről  
Thierry BRETON  
a Bizottság tagja

<sup>(27)</sup> A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

<sup>(28)</sup> A Törvényszék 2016. április 27-i ítélete, *Österreichische Post AG kontra Bizottság*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, 28. pont. Lásd még a 2014/25/EU irányelv (44) preambulumbekzdését.

**A BIZOTTSÁG (EU) 2023/1229 HATÁROZATA**

(2022. június 7.)

**a Portugália által a SATA-csoport megmentése és szerkezetátalakítása tekintetében végrehajtani tervezett SA.58101. (2020/C., korábbi 2020/N.) számú és SA.62043. (2021/C., korábbi 2021/N.) számú állami támogatásról***(az értesítés a C(2022) 3816. számú dokumentummal történt)***(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

tekintettel a Bizottság határozataira, amelyben az SA.58101. (2020/C.)<sup>(1)</sup> és az SA.62043. (2021/C.)<sup>(2)</sup> számú támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás megindításáról határozott,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel egy érdekelt féltől és más harmadik személyektől kapott észrevételekre,

mivel:

**1. ELJÁRÁS**

- (1) 2020. augusztus 13-án kelt, 2020. augusztus 14-én módosított és kiegészített levelében Portugália az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (3) bekezdése értelmében tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy egy 169 millió EUR összegű bankkölcsönre vonatkozó állami kezességvállalás formájában megmentési támogatást kíván nyújtani a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. (a továbbiakban: SATA vagy kedvezményezett) számára.
- (2) 2020. augusztus 18-án a Bizottság tájékoztatta Portugáliát, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott a fent említett megmentési támogatás összeegyeztethetőségének a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásokról szóló iránymutatás (a továbbiakban: megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás)<sup>(3)</sup> fényében történő további értékelése céljából. A Bizottság azért döntött az említett eljárás megindítása mellett, mivel kétségei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy ebben az ügyben teljesült-e az „először és utoljára” elv, nevezetesen azt érintően, hogy a

<sup>(1)</sup> HL C 294., 2020.9.4., 41. o.

<sup>(2)</sup> HL C 223., 2021.6.11., 37. o.

<sup>(3)</sup> A Bizottság közleménye – Iránymutatás a nehéz helyzetben lévő, nem pénzügyi vállalkozásoknak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási állami támogatásról (HL C 249., 2014.7.31., 1. o.).

SATA részvénytőkéjének az Azori-szigetek autonóm régió (a továbbiakban: ARA vagy régió) által 2017 óta jegyzett 72,6 millió EUR összegű, az említett határozat (13) preambulumbekzdésében említett három emelése (a továbbiakban: korábbi tőkeemelések) korábbi megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásnak minősülnek-e. Ugyanebben a határozatban a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és 106. cikkének (2) bekezdése alapján 133 millió EUR összegű likviditási támogatást hagyott jóvá annak érdekében, hogy a SATA teljesíthesse valódi közszolgáltatási kötelezettségeit és alapvető általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat (a továbbiakban: ÁGÉSZ) nyújthasson kis repülőterein, valamint fenntarthassa az Azori-szigetek legkülső régió összeköttetését.

- (3) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat) 2020. szeptember 4-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* <sup>(4)</sup>. A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket.
- (4) A Bizottsághoz 19 féltől érkeztek észrevételek. 2020. október 13-án a Bizottság továbbította ezeket az észrevételeket Portugáliának, amely 2020. november 16-án kelt levelében nyújtotta be az ezekre adott írásbeli válaszát.
- (5) 2021. február 17-én Portugália a SATA-ra vonatkozó szerkezetátalakítási tervet nyújtott be. 2021. április 14-én Portugália bejelentette a Bizottságnak, hogy 186,7 millió EUR összegű tőkeemelés és 144,2 millió EUR összegű, kölcsönökre vonatkozó állami kezességvállalás formájában szerkezetátalakítási támogatást kíván nyújtani a szerkezetátalakítási terv támogatására.
- (6) Az ARA 2021. március 29-én és 2021. április 16-án kelt levelében kérte, hogy a Bizottság által 2020. augusztus 18-án engedélyezett, kölcsönökre vonatkozó kezességvállalások 2021. november 18-ig folytatódjanak, és hogy egy hét hónapos időszakra további 122,5 millió EUR összegig engedélyezzenek további kezességvállalásokat a szerkezetátalakítási terv értékeléséig.
- (7) 2021. április 30-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta Portugáliát arról a döntéséről, hogy a bejelentett szerkezetátalakítási támogatás tekintetében kiterjeszti az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást, egyúttal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és 106. cikkének (2) bekezdése alapján további 122,5 millió EUR összegű likviditási támogatást hagy jóvá a közszolgáltatási kötelezettségek és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások folyamatos működésének biztosítása érdekében 2021. november 21-ig vagy a Bizottság jogerős határozatának meghozataláig, attól függően, hogy melyik következik be korábban. E határozatot (a továbbiakban: az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat) <sup>(5)</sup> 2021. június 11-én tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (8) Portugália 2021. június 10-én kelt levelében benyújtotta az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit, majd 2021. július 15-én és december 2-án módosította és aktualizálta a szerkezetátalakítási tervet.
- (9) 2021. június 1-jén és 2021. november 30-án Portugália arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a kedvezményezett a 794/2004/EK bizottsági rendelet <sup>(6)</sup> V. fejezetével összhangban kamatokkal együtt visszafizette a korábbi tőkeemeléseket az ARA-nak.
- (10) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatban tizennégy féltől érkeztek észrevételek a Bizottsághoz. A Bizottság 2021. július 14-én továbbította ezeket az észrevételeket Portugáliának, amely 2021. augusztus 12-én kelt levelében nyújtotta be megjegyzéseit.
- (11) 2021. november 5-én a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és 106. cikkének (2) bekezdése alapján engedélyezte a SATA-nak nyújtott, jóváhagyott likviditási támogatás módosítását és időbeli meghosszabbítását az eljárás lezárásáig <sup>(7)</sup>.
- (12) 2022. április 6-án Portugália visszavonta a SATA-nak nyújtott megmentési támogatás bejelentését, és megerősítette, hogy a megmentési támogatást nem ítélték oda. Ugyanebben a 2022. április 6-i beadványában Portugália további aktualizált információkat is átadott.

<sup>(4)</sup> HL C 294., 2020.9.4., 41. o.

<sup>(5)</sup> HL C 223., 2021.6.11., 37. o.

<sup>(6)</sup> A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

<sup>(7)</sup> A Bizottság határozata (2021. november 5.) az SA.58101. és az SA.62043. számú – Portugália – A SATA-nak nyújtott megmentési és szerkezetátalakítási támogatás – Sürgős likviditási támogatás ügyben, közzétéve az Európai Bizottság honlapján ([https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=3\\_SA\\_58101](https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_58101)); e határozatban a Bizottság a már engedélyezett 255,5 millió EUR költségvetési összeg erejéig nem emelt kifogást i. a kölcsönökre már nyújtott kezességvállalások meghosszabbítása, vagy ii. az ilyen kölcsönöknek a SATA Azores Airlines számára közvetlenül nyújtott részvényesi kölcsönökkel való helyettesítése ellen.

- (13) Portugália kivételesen beleegyezett abba, hogy lemond az EUMSZ 1/1958/EK rendelet (\*) 3. cikkével összefüggésben értelmezett 342. cikkéből eredő jogairól, és így az EUMSZ 297. cikkének értelmében e határozat elfogadására és az értesítésre angol nyelven kerül sor.

## 2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

### 2.1. A kedvezményezett: működő leányvállalatok és tevékenységek

- (14) A SATA egy működő légitársaság, ún. Sociedade Anónima (korlátolt felelősségű társaság) (\*), amelynek az ARA-ban székhellyel rendelkező más vállalatokban vannak részesedései. A SATA-t 1941-ben alapították, és 100 %-ban a regionális kormány tulajdonában van. A SATA a következő vállalatok egyedüli részvényese: a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. (a továbbiakban: Azores Airlines), a Gestão de Aeródromos, S.A. (a továbbiakban: SATA Gestão de Aeródromos vagy SGA) és az Azores Vacations America, Inc. (a továbbiakban: Azores Vacations America) utazásszervező, amely inaktív, és jelenleg felszámolási eljárás alatt áll. Ezenkívül a SATA volt egy másik utazásszervező egyedüli részvényese, nevezetesen az Azores Vacations Canada, Inc. (a továbbiakban: Azores Vacations Canada) vállalaté, amelyet már felszámoltak ((62) preambulumbekzdés).
- (15) Az e határozatban a SATA-ra vagy a szerkezetátalakítási támogatás által támogatott kedvezményezett vállalkozásra történő bármely hivatkozás magában foglalja a SATA Air Açorest és annak valamennyi leányvállalatát, kivéve, ha a (SATA Air Açores néven végzett) légi fuvarozó működésének a leányvállalatai tevékenységeitől való megkülönböztetése céljából jelzik az ettől való eltérést.
- (16) A SATA mintegy 1 400 főt foglalkoztat, ebből 1 150-et helyben, a régióban (ami az Azori-szigeteken az összes, turizmussal összefüggő foglalkoztatás mintegy 10 %-ának, a teljes foglalkoztatás 1 %-ának felel meg), 250 főt pedig Lisszabonban<sup>(10)</sup>. Az eljárás megindításáról szóló határozatban<sup>(11)</sup> és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban<sup>(12)</sup> leírtak szerint a SATA a következő szolgáltatásokat nyújtja: i. közvetlenül és 100 %-ban tulajdonolt leányvállalatán, az Azores Airlineson keresztül légi személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonalakon és kereskedelmi alapon, és ii. a SATA általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújt az SGA-n keresztül a régió kis repülőtereivel kapcsolatban. A 2.1.1–2.1.3. szakasz a két tevékenységcsoportot külön ismerteti.

#### 2.1.1. A SATA és az Azores Airlines által teljesített közszolgáltatási kötelezettségek

- (17) Az Azori-szigeteket kiszolgáló útvonalakon nyújtott menetrend szerinti légi járatok folyamatosságának biztosítása érdekében a régióban egyes menetrend szerinti légi személyszállítási szolgáltatások az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(13)</sup> értelmében közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartoznak. A kötelezettségek többek között a minimális járatsűrűsége, a menetrendekre, a használt légi járművek kategóriájára és a maximális belső konfigurációs kapacitásra, a viteldíjakra, a szolgáltatás folyamatosságára és pontosságára, valamint a járatok marketingjére vonatkoznak<sup>(14)</sup>. A közszolgáltatási kötelezettségek segítenek ellensúlyozni az Azori-szigetcsoportnak a szárazföldről való távolság és – különösen a téli – időjárási viszonyok miatti elszigeteltségét.
- (18) A SATA Air Açores csak szigetek közötti járatokat üzemeltet közszolgáltatási kötelezettség alapján, kizárólagosság és kompenzáció mellett, míg az Azores Airlines az Azori-szigetektől a szárazföldi Portugáliába, Madeirára és nemzetközi célállomásokra induló járatokat, a szárazföldi Portugáliába és Madeirába induló útvonalakon közszolgáltatási kötelezettség alapján, kizárólagosság és kompenzáció nélkül. Ezeket a kötelezettségeket mindkét

(\*) A Tanács 1. rendelete (1958. április 15.) az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385/58. o.).

(\*) A Sociedade Anónima a meghatározott típusú vállalkozások éves pénzügyi kimutatásairól, összevont (konszolidált) éves pénzügyi kimutatásairól és a kapcsolódó beszámolókról, a 2006/43/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint a 78/660/EKG és a 83/349/EKG tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezéséről szóló, 2013. június 26-i 2013/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 182., 2013.6.29., 19. o.) I. mellékletében (az 1. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett vállalkozástípusok) felsorolt vállalkozástípus.

<sup>(10)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 21–24. o.

<sup>(11)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (7) preambulumbekzdése.

<sup>(12)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (7)–(9) preambulumbekzdése.

<sup>(13)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1008/2008/EK rendelete (2008. szeptember 24.) a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról (HL L 293., 2008.10.31., 3. o.).

<sup>(14)</sup> Példának okáért a szociális és területi kohéziós célok megvalósítása érdekében a szárazföld és Madeira autonóm régió közötti, valamint ez utóbbi és az Azori-szigetek autonóm régió közötti légi és tengeri szolgáltatások keretében a kedvezményezett polgárok számára szociális mobilitási juttatás odaítéléséről szóló 134/2015. sz. törvényerejű rendeletet módosító 105/2019. sz. törvény rögzíti, hogy a jegyár maximálisan 30,00 EUR lehet.

esetben közszolgáltatási szerződések vagy megbízási aktusok rögzítik, amelyek a folyamatosságra, a rendszerességre, a díjszabásra és a kapacitásra vonatkozó minimumkövetelményeket írják elő, amelyeknek rendes körülmények között alkalmasnak kell lenniük többek között menetrend szerinti légi járatok adott útvonalakon történő szolgáltatása szempontjából. 2019-ben a SATA Air Açores több mint 15 000 járatot üzemeltetett, hat Dash Bombardier repülőgéppel, amelyek mintegy 766 000 utast szállítottak.

- (19) A SATA Air Açores közszolgáltatási kötelezettség keretében 1996 óta a régió kilenc szigetét kiszolgálja a szigetek közötti légi közlekedés biztosításával, az Azori-szigeteken összesen 14 útvonalon, ami a régióon belüli légi közlekedés 100 %-ának felel meg <sup>(15)</sup>. A SATA Air Açores az egyetlen légitársaság, amely valaha is benyújtott ajánlatot a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakra <sup>(16)</sup>. A közszolgáltatási kötelezettségekkel legutóbb kizárólag a SATA Air Açorest bízták meg közszolgáltatási szerződés útján; e szerződés magában foglalta az 1008/2008/EK rendelet szerinti kompenzációt is, és 2021. szeptember 28-án új szerződést írtak alá <sup>(17)</sup>, amely 2021. november 1-jétől kezdődően új ötéves időtartamra szól <sup>(18)</sup>.
- (20) Az Azores Airlinest 1990-ben alapították „OceanAir” néven, és 1994 decemberében jegyeztette be a SATA. A légitársaságnak van egy adminisztratív központja Ponta Delgadában, Lisszabonban pedig egy operatív bázisa. Az Azores Airlines a következő útvonalakat szolgálja ki: i. a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó három útvonal (kizárólagosság és kompenzáció nélküli nyílt közszolgáltatási kötelezettségek), amelyek az Azori-szigetek három kapuját (Santa Maria, Horta és Pico-sziget) kapcsolják össze a szárazföldi Portugáliával, valamint ii. a Ponta Delgada és Funchal (Madeira sziget) közötti, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonal (kizárólagosság és kompenzáció nélküli nyílt közszolgáltatási kötelezettség). Más légi fuvarozó nem áll versenyben az Azores Airlinesszal ezeken az útvonalakon, bár a közszolgáltatási szerződésben nincs kizárólagosság, amint azt fentebb kifejtésre került ((18) preambulumbekendés).
- (21) Amint azt Portugália hangsúlyozta, e négy útvonalon a közszolgáltatási kötelezettségek nem a gazdasági jövedelmezőségen alapulnak, hanem a régió azon érdekében, hogy közérdekű okokból biztosítsa az ilyen útvonalak folyamatosságát <sup>(19)</sup>. Bár a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó négy útvonal valamennyi üzemeltető előtt nyitva áll, az Azores Airlines az egyetlen olyan üzemeltető, amely kifejezte érdeklődését a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzáció nélküli teljesítése iránt. 2021. március 27-én az IATA (Nemzetközi Légi Szállítási Szövetség) 2021. évi nyári szezójára két útvonalon (Lisszabon–Horta–Lisszabon és Lisszabon–Santa Maria–Lisszabon) sürgősségi, Covid19-cel kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettséget <sup>(20)</sup> állapítottak meg, amelyet 2021. október 28-án meghosszabbítottak az IATA 2021–2022-es téli szezójára. Portugália az ARA-val együtt jelenleg értékeli e négy útvonal helyzetét és lehetséges jövőbeli módosításait <sup>(21)</sup> ((57)–(59) és (106) preambulumbekendés).

<sup>(15)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 24. o.

<sup>(16)</sup> A szigetek közötti közszolgáltatási kötelezettségként meghatározott és a Hivatalos Lapban közzétett útvonalak (lásd a HL C 29., 2020.1.28., 8. és 9. oldalán közzétett tájékoztatókat) a következő 15 útvonalnak felelnek meg, amelyek lényegében a Ponta Delgada, Terceira és Horta városközpontok három klaszterébe szerveződnek: 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), Terceira–Graciosa–Terceira (TER–GRW–TER), i) Terceira–São Jorge–Terceira (TER–SJZ–TER), j) Terceira–Pico–Terceira (TER–PIX–TER), k) Terceira–Horta–Terceira (TER–HOR–TER), Terceira–Flores–Terceira (TER–FLW–TER), l) Horta–Flores–Horta (HOR–FLW–HOR) és m) Horta–Corvo–Horta (HOR–CVU–HOR). Mivel egyes útvonalak összevonhatók – nevezetesen a PDL–FLW–PDL kombinálható a TER–FLW–TER vagy a HOR–FLW–HOR útvonallal és a HOR–CVU–HOR a HOR–FLW–HOR útvonallal –, a SATA Air Açores által üzemeltetett, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak tényleges száma jelenleg 14.

<sup>(17)</sup> Az Azori-szigetek kormányának hivatalos honlapja, 2021. október 29., „Novas Obrigações de Serviço Público do Transporte Aéreo nos Açores”:  
<https://portal.azores.gov.pt/en/web/comunicacao/news-detail?id=4797175>

<sup>(18)</sup> Az Azori-szigetek regionális kormánya 2021. június 2-án jóváhagyta a 141/2021. sz. határozatot, amelyben hivatalosan engedélyezte a szigetek közötti közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó nemzetközi pályázati eljárás megindítását egy 5 évre szóló szerződés odaítélése céljából, az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott eljárással összhangban.

<sup>(19)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 24. o.

<sup>(20)</sup> Lásd: *Overview of the State aid rules and public service obligations rules applicable to the air transport sector during the COVID-19 outbreak [A Covid19-világjárvány idején a légi közlekedési ágazatra alkalmazandó állami támogatásokra és közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó szabályok áttekintése], elérhető a következő internetcímen: [https://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/what\\_is\\_new/air\\_transport\\_overview\\_sa\\_rules\\_during\\_coronavirus.pdf](https://ec.europa.eu/competition/state_aid/what_is_new/air_transport_overview_sa_rules_during_coronavirus.pdf)*

<sup>(21)</sup> A közszolgáltatási szerződések megkötésére hatáskörrel rendelkező hatóság a Portugál Köztársaság, nem pedig az ARA, a nemzeti jog (az 1999. április 23-i 138/99. sz. törvényerejű rendelet) értelmében.

### 2.1.2. Az SGA által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatások

- (22) A SATA által 2005-ben bejegyzett SGA általános gazdasági érdekű szolgáltatásként üzemelteti Pico, Graciosa, Corvo és São Jorge repülőtereit, valamint a flores-szigeteki terminált a megbízatása 2025. júliusi lejártáig <sup>(22)</sup>. E repülőterek és a terminál légi forgalma egyenként az előző három évben nem érte el az évi 200 000 utast <sup>(23)</sup>. Portugália ezért 2016–2017-ben jelentést tett a Bizottságnak az említett öt repülőterre vonatkozó általános gazdasági érdekű szolgáltatásról <sup>(24)</sup>. Portugália ugyanis úgy véli, hogy az Unió elszigetelt területe összeköttetése biztosításának szükségessége miatt indokolt az általános gazdasági érdekű szolgáltatást, tekintettel a rendelkezésre álló alternatív közlekedési eszközök hiányára, valamint a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról szóló iránymutatásban <sup>(25)</sup> (a továbbiakban: légi közlekedési iránymutatás) meghatározott kritériumokra.
- (23) Portugália úgy véli, hogy a korlátozott, többnyire szezonális forgalom és elhelyezkedésük távoli fekvése miatt e repülőterek üzemeltetése gazdaságilag nem vonzó magánfelek számára, ellentétben São Miguel és Terceira repülőtereivel. Az SGA-nak a Graciosa, Pico, São Jorge és Corvo repülőtereinek üzemeltetésével és igazgatásával kapcsolatban odaítélt koncesszió előírja, hogy a szerződés minden egyes évére kompenzációt kell fizetni az SGA-nak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásért. A 2020 és 2025 közötti időszakra vonatkozó kompenzációt 17 millió EUR-ban határozták meg.

### 2.1.3. A SATA által kereskedelmi alapon kínált szolgáltatások

- (24) A közszolgáltatási kötelezettségek és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások mellett a SATA kereskedelmi alapon is nyújt légi közlekedési szolgáltatásokat, például légi árufuvarozást és – az Azores Airlineson keresztül – személyszállítási szolgáltatásokat liberalizált útvonalakon, többek között az Amerikai Egyesült Államokban (USA) és Kanadában élő jelentős portugál diaszpóra utazását megkönnyítő, valamint az Azori-szigetekre utazók számára jobb hozzáférési feltételeket biztosító járatokat. Ami azonban az Unió felé irányuló csatlakozásokat illeti, a szárazföldi Portugálián kívül a SATA-nak csak két közvetlen járata van más európai célállomásokra, nevezetesen Londonba és Frankfurtba, amint az az alábbiakban részletesebben kifejtésre kerül ((28) preambulumbekzdés) <sup>(26)</sup>.
- (25) A SATA Air Açores biztosítja a szigetcsoport kilenc szigetén a regionális légi árufuvarozás 100 %-át, ami évente mintegy 2 900 tonna árunak felel meg, míg az Azores Airlines biztosítja az Azori-szigeteken kívülről érkező és az Azori-szigeteken kívülre induló légi árufuvarozás több mint [60–70] %-át, ami több mint 1 300 tonna rakományt felel meg, többek között halat, postai küldeményeket és egészségügyi felszereléseket szállítanak <sup>(27)</sup>. Az Azores Airlineszal versenyben csak a TAP üzemeltet az Azori-szigetekre irányuló, illetve onnan induló árufuvarozási szolgáltatásokat; e vállalat piaci részesedése 2019-ben körülbelül [30–40] % volt <sup>(28)</sup>.
- (26) Ami a régió gazdaságában fontos szerepet játszó nemzetközi járatokat illeti, az Azores Airlines az Atlanti-óceán északi részén Bostonba, Oaklandbe, Torontóba és Montrealba induló, menetrend szerinti járatokat üzemeltet, elsősorban beruházások és magánkiadások segítségével. Az Azores Airlines emellett turisztikai rés piacokat is kiszolgál, és charterszolgáltatásokat is működtet. 2019-ben az Azores Airlines összesen mintegy 7 000 járatot üzemeltetett (a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakat is beleértve), hat közepes távolságra közlekedő Airbus 320 repülőgépen, amelyek mintegy 946 000 utast szolgáltak ki, ami az Azori-szigetekre külföldről szállított utasok 40 %-ának felel meg.
- (27) Ezenkívül az Észak-Amerika, a szárazföldi Portugália és a régió egész évben történő összekapcsolása érdekében a SATA 1985 óta két utazásszervezőt irányított Észak-Amerikában, az Azores Vacations Americát és az Azores Vacations Canadát.

<sup>(22)</sup> A Graciosa-, Pico-, São Jorge- és Corvo-sziget polgári légi közlekedését támogató repülőtéri közszolgáltatásokra vonatkozó koncessziót egy 2005. július 1-jei szerződéssel ítélték oda az SGA-nak, e szerződést a regionális kormány 2005. június 16-i 102/2005. sz. határozata alapján hajtották végre 10 éves időtartamra, amely öt éves időszakokra megújítható, legfeljebb 20 évre.

<sup>(23)</sup> 2019-ben, amikor 2017 és 2019 között mind az öt repülőterén a legmagasabb volt az (induló és érkező) utasok száma, az utasok száma a következőképpen alakult: Pico (144 787), Graciosa (57 013), Corvo (8 825), São Jorge (80 629) és Flores (63 568).

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

<sup>(25)</sup> Iránymutatás a repülőtereknek és a légitársaságoknak nyújtott állami támogatásról, 72. pont és 75. pont a) alpontja (HL C 99., 2014.4.4., 3. o.). A 72. pontban a Bizottság úgy véli, hogy egy repülőtér üzemeltetése egészében véve általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthető, különösen az Unió legkülső régiói – szigetei – esetében, és a 75. pont a) alpontjában a Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2012/21/EU határozat az olyan repülőtereknek a közszolgáltatásért nyújtott kompenzációra vonatkozik, ahol a megbízás tartama alatt az éves átlagos forgalom nem haladja meg a 200 000 utast.

<sup>(26)</sup> Portugália 2020. augusztus 6-i válasza a Bizottság információkérésére.

<sup>(27)</sup> 2019-re vonatkozó adatok, Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 24. o.

<sup>(28)</sup> Forrás: *Jelentéstételi szolgáltatások – Piaci részesedések*, Portugália fent idézett, 2020. augusztus 6-i válaszában.

- (28) A SATA-val versenyben az Azori-szigetcsoporthoz és az Unió területének többi része közötti kereskedelmi útvonalakat méret szerinti sorrendben a TAP (Transportes Aéreos Portugueses S.A.), a Ryanair, az Arkefly és a Jetairfly üzemelteti, bár ezen útvonalak némelyikét a Covid19-járványt követően megszüntették. Ami a közvetlen útvonalakat illeti, 2019-ben a Ryanair összeköttetést biztosított az egyfelől az Azori-szigetek, másfelől (Portugáliában) Lisszabon és Porto, (Portugálián kívül) London, Manchester és Frankfurt között. A londoni és a frankfurti útvonalon 2019-ben az Azores Airlines piaci részesedése 70 %, illetve 23,6 % volt, míg a Ryanair piaci részesedése 30 %, illetve 76,4 % <sup>(29)</sup>. A Jetairfly az Azori-szigeteket Brüsszellel összekötő útvonalat szolgálta ki. Az Arkefly az Azori-szigetek, valamint Amszterdam és Tenerife (Kanári-szigetek, Spanyolország) között biztosított összeköttetést <sup>(30)</sup>.
- (29) Végül, ami az alternatív közlekedési módokat illeti, a kompok csak a két legközelebbi sziget (Faial és Pico) és az e szigetekről São Jorge szigetére történő összeköttetést biztosítják, napi gyakorisággal a nyári időszakban, de csak heti gyakorisággal télen. Ezért – amint azt Portugália is bizonyította <sup>(31)</sup> – a földrajzi távolság és az időjárási körülmények miatt az azori-szigeteki lakosság az év során a szigetek közötti mobilitás, valamint a szigetcsoporton kívüli utazások tekintetében a légi közlekedésre van utalva <sup>(32)</sup>.

## 2.2. A kedvezményezett pénzügyi helyzetének bemutatása és a pénzügyi nehézségek eredete

### 2.2.1. Pénzügyi helyzet a saját tőkére, a veszteségekre és a részvénytőkére tekintettel

- (30) Az eljárás megindításáról szóló határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban <sup>(33)</sup> leírtak szerint a SATA legalább 2014 óta pénzügyi nehézségekkel küzd, állandó és jelentős működési veszteség jellemzi, és 2014-ben –55,8 millió EUR negatív saját tőkével rendelkezett. A következő években a veszteségek folyamatos felhalmozódása miatt a SATA növekvő negatív saját tőkét könyvelt el (2016-ban –94,6 millió EUR, 2017-ben –135,6 millió EUR <sup>(34)</sup>, 2018-ban pedig –156,3 millió EUR <sup>(35)</sup>). 2019-ben a SATA jelentősen megnövekedett, –230,3 millió EUR összegű negatív saját tőkérről számolt be. Ez azt mutatta, hogy jegyzett részvénytőkéjének több mint felét – valójában az összeset – kimerítették. Emellett 2019-ben a beszállítókkal szembeni teljes tartozás mintegy 70 %-a lejárt, és a vállalat 464 millió EUR összegű kötelezettségei jelentősen meghaladták a 234 millió EUR értékű eszközeit. Következésképpen a SATA a nemzeti jog alapján megfelelt azoknak a feltételeknek, amelyek a kollektív fizetéseket elmulasztó eljárásnak a vállalkozás hitelezői kérésére történő megindítására vonatkoznak.
- (31) A SATA sajáttőke-pozíciója és pénzügyi helyzete tovább romlott az eljárás megindításáról szóló határozat és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat óta. A SATA nettó eredménye 2020-ban negatív volt (–87,1 millió EUR), és a becslések szerint 2021-ben (–32,7 millió EUR) és 2022-ben ([...] millió EUR) továbbra is így marad. Ennek eredményeként a saját tőke negatív volt 2020-ban (–369,3 millió EUR) és 2021-ben (–319,5 millió EUR), és várhatóan 2022-ben is így marad ([...] millió EUR) <sup>(36)</sup>.

### 2.2.2. A pénzügyi és működési nehézségek strukturális okai és forrásai

- (32) Portugália kifejti, hogy a SATA általános nehéz helyzetét a közszolgáltatási kötelezettséggel/általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos műveleteinek alulfinanszírozottsága mellett ((17)–(23), (57) és (129) preambulumbekzdés) főként az Azores Airlines gyenge teljesítménye okozta, és nehézségei továbbra is ennek tudhatók be. Példaként említhető, hogy 2019-ben a SATA Air Açores 84 millió EUR bevételt könyvelt el, és 2 millió EUR kamatfizetés és adózás előtti pozitív eredményt (a továbbiakban: EBIT), valamint szintén pozitív, 2 millió EUR nettó eredményt. Az SGA bevétele 3 millió EUR volt, az EBIT-je nullához közeli, de még mindig pozitív, a nettó eredménye pedig 0,1 millió EUR. Az Azores Airlines azonban 157 millió EUR bevételt könyvelt el, de negatív EBIT-et (–33 millió EUR) és 56 millió EUR nettó veszteséget, amely kioltotta a többi működő leányvállalat nettó nyereségét.

<sup>(29)</sup> Forrás: Amadeus Market Insight, Portugália fent idézett, 2020. augusztus 6-i válaszában. Az adatok csak a közvetlen összeköttetésekre vonatkoznak, mivel vannak más közvetett ajánlatok is, nevezetesen a TAP Air Portugalé Lisszabonon keresztül.

<sup>(30)</sup> Portugália 2020. július 20-i beadványa, 6. melléklet – Versenyképes környezet a légi közlekedésben az azori-szigeteki piacon.

<sup>(31)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 18. o.

<sup>(32)</sup> Portugália 2020. július 20-i beadványának 42. és azt követő pontjai.

<sup>(33)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (11)–(22) preambulumbekzdése és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (13) és (14) preambulumbekzdése.

<sup>(34)</sup> Portugália 2020. augusztus 13-i bejelentése – Konszolidált éves beszámoló és a bejelentés 2.2. melléklete.

<sup>(35)</sup> Portugália augusztus 13-i bejelentése, 1.1. melléklet. – A SATA-csoport 2018. és 2019. évi konszolidált mérlege.

<sup>(36)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 4. melléklet – A SATA finanszírozási követelményei, 10. o.

- (33) A Portugália által szolgáltatott információk alapján hat fő tényező járult hozzá az Azores Airlines nehézségeinek kialakulásához<sup>(37)</sup>: i. a csökkentett kapacitáskihasználás (a repülőgépenkénti repülési idők referenciaértéke alatt 40–50 %-kal, mivel a légitársaság hálózati terve történelmileg nagymértékben függ a szezonális forgalomtól, és nincsenek éjszakai járatok), ii. a menetrend rendszertelenségei miatti megtérítési költségek növekedése: a 2015. évi 1,5 millió EUR-ról 2019-ben 4,5 millió EUR-ra, míg csak 2018-ban a fennakadások feloldása céljából bérelt légi járművek költsége meghaladta a 15 millió EUR-t, iii. a 2019-ben jelentős javító karbantartást igénylő, örökölt flottához kapcsolódó magas karbantartási költségek és a 2019-ben szükséges magas tartalékok, iv. a flottacsere végrehajtásával járó többletköltségek (egy A321-es légi jármű késedelmes leszállítása miatt 2019-ben egy további járművet kellett bérelni, az új flotta személyzete képzésének késedelve a 2017-es csúcsideőszakban járatörlesekhez vezetett), v. a közszolgáltatási kötelezettség követelményeire tekintettel átlag alatti bevételek és teljesítmény (a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó négy útvonalra vonatkozó menetrendi korlátozások határt szabnak a hálózat, a flotta és a személyzet optimalizálásának, a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó, szabályozott viteldíjak korlátozzák a bevételi potenciált, így a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó négy útvonal 2019-ben 13 millió EUR negatív EBIT-marzs hatást eredményezett), vi. a Ponta Delgada–Lisszabon útvonal liberalizálását követően a fapados fuvarozók által 2015 után gyakorolt, megnövekedett nyomás, minthogy a Ryanair belépett a piacra, és a TAP egyre növekvő mértékben repül a SATA Ponta Delgada csomópontjáról például észak-amerikai célállomásokra.

### 2.2.3. A Covid19-világjárvány hatása a kedvezményezett működésére és eredményeire

- (34) A Covid19-világjárvány légi közlekedési és turisztikai ágazatra gyakorolt hatásai súlyosbították a SATA nehézségeit. A világjárvány jelentős és tartós keresleti sokkhatást váltott ki, amelyet főként a Portugáliában, más tagállamokban és Észak-Amerikában 2020 márciusától a járvány terjedésének megfékezése érdekében bevezetett utazási és kereskedelmi korlátozások okoztak, amelyek látható hatást gyakorolnak az Azori-szigetek (és Madeira autonóm régió<sup>(38)</sup>) reálgazdaságára.
- (35) Míg a SATA a Covid19-járványt megelőző két évben 2018 márciusa és 2020 februárja között 44 000 járatot üzemeltetett, a 2020 márciusa és 2022 februárja közötti időszakban 34 821 járatot, ami 21 %-os kínálati csökkenést jelent. Ugyanezen időszakok és a SATA működésére gyakorolt hatás vonatkozásában a szállított utasok száma 43,5 %-kal, 3,36 milliőről 1,9 millióra, a kilométerenként rendelkezésre álló üldhelyek száma 43,2 %-kal, 5 843 milliőről 3 326 millióra, az utaskilométerenkénti bevétel pedig 58 %-kal, 4 582 milliőről 1 928 millióra csökkent. Hasonlóképpen, az SGA által üzemeltetett repülőterekről induló és oda érkező utasok száma 33 %-kal, 0,56 milliőről 0,38 millióra esett vissza, a működési bevételek pedig 46 %-kal csökkentek<sup>(39)</sup>.
- (36) Ami a Covid19-világjárvány kitörése óta kiesett bevételeket illeti, még azon konzervatív feltételezés mellett is, miszerint a SATA bevételei 5 %-os növekedési rátával növekedtek volna, ami alacsonyabb, mint a SATA Air Açores 7,8 %-os és az Azores Airlines 5,1 %-os növekedési rátája a 2015 és 2019 közötti időszakban, az összehasonlítás a SATA Air Açores esetében 35,3 millió EUR, az Azores Airlines esetében pedig 180,3 millió EUR összegű bevételkiesést mutat. Az állandó vagy félig állandó költségek csökkentése érdekében hozott intézkedések ellenére a SATA EBITDA-jára gyakorolt hatás a becslések szerint körülbelül 80 millió EUR-t tesz ki, és 2020 márciusa és 2022 februárja között 54,5 millió EUR nettóeredmény-csökkenést jelentett a 2018 márciusa és 2020 februárja közötti időszakhoz képest.
- (37) 2021. április 30-án a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján 12 millió EUR összegű kártérítést hagyott jóvá a SATA Air Açores és az Azores Airlines számára a Covid19-világjárvány terjedésének megfékezése érdekében az ARA, Portugália és más célországok hatóságai által 2020. március 19. és 2020. június 30. között bevezetett utazási korlátozások miatt elszenvedett közvetlen károkért<sup>(40)</sup>. A Covid19-világjárvány által okozott erőteljes keresletcsökkenés azonban 2020 júniusa után is fennmaradt, és a SATA bevételeire és veszteségeire gyakorolt hatás mostanáig öt-hatszorosa volt a kártérítési támogatás által fedezett veszteségeknek.

<sup>(37)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 9. o.

<sup>(38)</sup> A Bizottság határozata (2021. április 30.) az SA.62505. (2021/N.) számú – Covid19: az SA.56873. számú közvetlen támogatási program és hitelgarancia-program módosítása ügyben (HL C 195., 2021.5.21., 22. o.).

<sup>(39)</sup> Portugália 2022. április 6-án benyújtott válasza a Bizottság információkérésére, 8–10. o.

<sup>(40)</sup> A Bizottság határozata (2021. április 30.) az SA.61771. (2021/N.) számú – Covid19 – Rendkívüli események által okozott károk megtérítése (HL C 285., 2021.7.16., 7. o.).

### 2.3. A szerkezetátalakítási terv és a szerkezetátalakítási intézkedések leírása

#### 2.3.1. A szerkezetátalakítás

- (38) A szerkezetátalakítási támogatás egy olyan szerkezetátalakítási terv végrehajtását támogatja, amely már 2020 vége óta megvalósítás alatt áll <sup>(41)</sup>, és 2025 végén ér véget. A szerkezetátalakítási terv előírja a SATA műveleteinek újraindítását a SATA mint csoport vállalatirányításának átszervezése alapján, és a légi közlekedésre összpontosít a régió alapvető összeköttetésének biztosítása érdekében, a nem alapvető útvonalak ebből következő csökkentésével és a légi közlekedési műveleteket érintő hatékonysági intézkedések bevezetésével.
- (39) A következő szakaszok külön-külön ismertetik a szerkezetátalakítási intézkedéseket, mivel Portugália szerint mindegyikük a kedvezményezett hosszú távú életképességének a terv végére történő helyreállítására irányuló átfogó stratégia sajátos vonása. A leírás tartalmaz továbbá egy, a szerkezetátalakítási támogatás által okozott versenytorzulás korlátozására javasolt intézkedéseket ismertető szakaszt, valamint egy szakaszt az állami beavatkozás Portugália állítása szerinti szükségességéről.

#### 2.3.1.1. A vállalati struktúra átszervezése

- (40) Portugália a SATA vállalati struktúrájának egyszerűsítését tervezi annak érdekében, hogy az a jövőben vonzóbbá váljon a potenciális magánbefektetők számára. Az átszervezés 2021 végén kezdődött, és magában foglalja a régió által bejegyeztetett új holdingtársaság (a továbbiakban: SATA SGPS) létrehozását, amely a SATA-csoport holdingtársaságává válik. Következésképpen a SATA Air Açores és jelenlegi leányvállalatai, nevezetesen az Azores Airlines és az SGA, valamint a földi kiszolgálási tevékenységek leválasztásából eredő új jogalany olyan leányvállalatokká válnak, amelyek az újonnan létrehozott SATA SGPS-en keresztül a régió 100 %-os tulajdonában állnak majd <sup>(42)</sup>.
- (41) A vállalati átszervezés a következő lépéseket foglalja magában: i. az új SATA SGPS régió általi bejegyeztetése, ii. a SATA és leányvállalatainak átruházása a SATA SGPS-re, iii. a(z) [...] értékesítése.
- (42) A vállalati átszervezésre azért lenne szükség, hogy észszerűsítsék és optimalizálják a SATA-csoport struktúráját annak érdekében, hogy felkészítsék azt az eszközöknek a tervben előirányzott elidegenítésére ((62)–(63) preambulumbekendés), valamint hogy egyértelműen elkülönítsék az egyes leányvállalatok különböző feladatait.

#### 2.3.1.2. Nagyobb hatékonyság és költségcsökkentés

- (43) A szerkezetátalakítási terv azon az előfeltevésen alapul, hogy a SATA piaci pozíciója 2023-ig visszaáll a Covid előtti szintre (Nyugat-Európában, regionálisan és nemzetközileg) a forgalom volumene és a bevételek tekintetében <sup>(43)</sup>, az Azori-szigetek pedig egyre vonzóbb turisztikai célponttá válik, miközben az Észak-Amerikában élő portugál diaszpóra általi kereslet élénkül. A portugál hatóságok azonban azt is hangsúlyozzák, hogy a SATA kapacitása az alapvető műveletekre fog összpontosítani, különösen a közszolgáltatási kötelezettségekre és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra, amelyeket a SATA a szolgáltatás típusa és a forgalom jellege miatt kisebb rugalmassággal képes csökkenteni, míg a fennmaradó, nem alapvető fontosságú útvonalakat a kihasználtság javításához és a hálózat optimalizálásához nélkülözhetetlen minimumra csökkentik. Mindazonáltal a Portugália által szolgáltatott legfrissebb információk szerint a SATA már most is az üzleti terv előrejelzésein felül teljesít, és a SATA légitársaságainak a szállított utasokban kifejezett teljesítménye jóval meghaladja az európai és globális adatokat. Konkrétan, míg az IATA szerint a nemzetközi utasok általi kereslet 2021-ben 75,5 %-kal maradt el a 2019. évi szinttől, a SATA Azores

<sup>(41)</sup> Portugália 2021. június 10-i beadványa, 8. o., amely felsorolja a beszállítókkal, szakszervezetekkel, bankokkal stb. már megtárgyalt szerződéseket.

<sup>(42)</sup> Portugália 2021. október 22-i beadványa, 7. o.

<sup>(43)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 3. melléklet, A SATA-csoport 2021. évi évkezdettől mért eredményei és teljesítménye, 2021. november, 11. o., valamint Portugália 2022. április 6-i beadványa, 12–13. o. Portugália kifejti, hogy a historikus adatok tekintetében a SATA üzleti terve a Sabre AirVision Market Intelligence Global Demand Data (DGG) és az OAG piaci adatait használja fel; a piac alakulására és a növekedésre vonatkozó becslések tekintetében a szerkezetátalakítási terv a légi utazás iránti kereslet IATA/Oxford Economics 2019 és 2025 közötti előrejelzésén alapul (2020. novemberi kiadás); emellett Portugália felhasználja a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet elemzését (ICAO – Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis [Az új koronavírus – Covid19 – hatásai a polgári repülésre: Gazdasági hatásvizsgálat], Montréal, Kanada, 2022. január 12.).

Airlines esetében ez mindössze 31 %-kal volt alacsonyabb a 2019. évi szintnél (25 %-kal az Air Açores szigetközi forgalmát is ideszámítva), míg 2021 második felében az utasforgalom csak 10 %-kal volt alacsonyabb, mint 2019 azonos időszakában. Portugália továbbá rámutat arra, hogy a SATA elmúlt évi, szállított utasokban kifejezett teljesítménye jóval meghaladja az európai és a globális adatokat: 2019-hez képest az utasok tekintetében mindössze –25 %-os volt a teljesítménye (mindkét légitársaság együttesen), ami sokkal jobb, mint az ICAO által Európa (–56 %) vagy a világ (–49 %) tekintetében becsült érték.

- (44) Amint azt Portugália kifejtette, a szerkezetátalakítási terv két fő stratégián alapul: i. a műveletek és a menetrend javítása, és ii. a működési költségek csökkentése.
- (45) A flottakapacitás és -kihasználás javulása a régebbi, életciklusuk végéhez ért repülőgépek fokozatos kivezetésén és a légi járművek számának 15-ről 13-ra való csökkentésén alapul, a szerkezetátalakítási terv befejezését és az Azores Airlines elidegenítését követően pedig csak hat repülőgép marad. 2025-re az Azores Airlines hét repülőgépet (A-320 és A-320/21 NEO) üzemeltetne egy esetleges további légi jármű mellett egy „Power by the Hour” (PBH) megállapodás<sup>(44)</sup> keretében, 17 célállomásra, a SATA Air Açores pedig hat repülőgépet (Q400 és Q200) kilenc célállomásra. A repülőgépenkénti és napi repülési órák száma a 2019. évi [...]ról/-ről 2025-re [...]ra/-re nőne, így a repülőgépek és üléshelyek kisebb kapacitását intenzívebben használnák ki. Az Azores Airlines 2025-ig [...] %-kal növelné kapacitását, javítva ezzel a régió hálózatán belüli összeköttetést, válaszul a kereslet folyamatos növekedésére.
- (46) Ami a működési költségek csökkentését illeti, a terv négy pillérré épül: i. a flotta szerkezetátalakítása alacsonyabb karbantartási igényű és alacsonyabb üzemanyag-fogyasztású új repülőgépek flottába vételével, ezáltal csökkentve a költségeket, ii. a működési hatékonyság növelése az üzemanyaggal, az étkeztetéssel, a személyzettel és az elosztással kapcsolatos kezdeményezések révén, iii. a beszállítókkal kötött fő szerződések újratárgyalása jobb feltételek kialakulása érdekében, iv. termelékenységi intézkedések a munkaerőnek a SATA jelenlegi igényeihez való igazítása érdekében. A szerkezetátalakítási intézkedések együttes hatására 2025-ig mintegy 36 %-kal, [...] EUR centről [...] EUR centre csökkennének az Azores Airlines rendelkezésre álló üléshelyenkénti, egy kilométerre számított folyó költségei. Az ilyen hatékonysági intézkedésekből és költségmegtakarításokból eredő összesített költségsökkenés 2025-ig mintegy [...] millió EUR-ra becsülhető ((49) preambulumbekzdés).

### 2.3.1.3. Szerkezetátalakítási költségek és finanszírozási források

- (47) 2021. december 2-i beadványában Portugália a szerkezetátalakítási költségeket [...] millió EUR-ra becsülte, amelyet 2022. április 6-án [...] millió EUR-ra módosított<sup>(45)</sup>. E költségek [...] millió EUR [...]t és egyéb működési költségeket tartalmaznak, amelyeket várhatóan nem fedeznek a szokásos működési bevételek, az állami támogatás vagy az [...] millió EUR összegű saját hozzájárulás. Portugália szerint a szerkezetátalakítási költségek teljes összegét az eredeti becslésekhez képest növelni kellett különösen i. a Covid19-világjárvány 2021 első félévében gyakorolt váratlan hatásai (és a pénzügyi előrejelzések későbbi felülvizsgálata), ii. a „korábbi adósság” csökkentésére szolgáló összegeknek a szerkezetátalakítási költségek oldalán történő figyelembevétel, valamint iii. az utalványok használatának kiterjesztéséből következő kiigazítások, a felvásárlói visszatartásoknak, a céltartalékoknak és a nyugdíjaknak az aktualizálása, valamint a működő tőkének a beszállítók felé fennálló tartozásokról szóló megállapodások eredményeként történő kiigazítása miatt<sup>(46)</sup>.
- (48) Tekintettel a szerkezetátalakítási tervben a kedvezményezett életképességének helyreállítása érdekében meghatározott szerkezetátalakítási intézkedések formájára és összegére, amelyek lehetővé teszik a SATA számára többek között, hogy [...]ig legalább [...] x nettó pénzügyi adósság/EBITDA<sup>(47)</sup> arányt érjen el, Portugália 2021. december 2-án a szerkezetátalakítási támogatás teljes összegét is módosította az eredeti 330,09 millió EUR-ról 453,25 millió EUR-ra. A szerkezetátalakítási támogatást különösen a következők miatt igazították ki: i. a SATA likviditási szükségletei a szerkezetátalakítási terv jóváhagyásáig és a likviditási támogatáshoz kapcsolódó kölcsönök ebből következő meghosszabbításaiig, valamint ii. az ARA költségvetési megszorításai, amelyek meghatározták a szerkezetátalakítási tervben vázolt állami támogatási eszközök változásait<sup>(48)</sup>. A szerkezetátalakítási támogatás ezért jelenleg a következő intézkedésekből áll (a továbbiakban együttesen: intézkedések vagy szerkezetátalakítási támogatás):
- a) 144,5 millió EUR összegű szakaszos tőkeinjekció, amelyet két részletben kell nyújtani: i. 82,5 millió EUR, amely a SATA egyetlen részvényese (ARA) által a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezését követően azonnal nyújtott, legfeljebb 82,5 millió EUR összegű közvetlen kölcsön<sup>(49)</sup> tőkévé alakításának felel meg, és ii. 2022-ben 62 millió EUR;

<sup>(44)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. o.

<sup>(45)</sup> Portugália 2022. április 6-i beadványa, 18. o.

<sup>(46)</sup> Portugália 2022. február 18-i beadványa, 5. o.

<sup>(47)</sup> A nettó pénzügyi adósság EBITDA-hoz viszonyított aránya a vállalat (rövid és hosszú távú) kötelezettségeinek visszafizetésére való képességét méri, és megmutatja, hogy a vállalatnak hány évre van szüksége ahhoz, hogy teljes adósságát megfizesse, ha a jelenlegi adósságszinten és EBITDA-szinten működik.

<sup>(48)</sup> Portugália 2022. február 18-i beadványa, 5. o.

<sup>(49)</sup> Ezt a kölcsönt egy korábban az ARA kezességvállalásával fedezett kölcsön felváltása céljából nyújtották a (11) preambulumbekzdésben említett, 2021. november 5-i bizottsági határozat (13) és (18) preambulumbekzdésével összhangban.

- b) az ARA általi adósságátvállalás és ezt követően ezen adósság tőkévé alakítása összesen 173,75 millió EUR összegben, amelyből [...] millió EUR a(z) [...] -ra/-re, [...] millió EUR pedig a(z) [...] -ra/-re vonatkozik;
- c) a bankoktól és/vagy más pénzügyi szervezetektől kapott kölcsönökre az ARA által nyújtott 135 millió EUR összegű állami kezességvállalás. A kölcsön feltételei között szerepel egy [...].
- (49) Portugália szerint a SATA a hatékonysági és költségcsökkentő intézkedésekből eredő költségcsökkentéssel járulna hozzá a szerkezetátalakítási tervhez, amelyek a becslések szerint 2025-ig mintegy [...] millió EUR-t tesznek ki <sup>(50)</sup>, az alábbiak szerint:
- a) [...] millió EUR megnövekedett működési hatékonyság, amely az üzemanyag-használati megtakarításokból (mintegy [...] millió EUR), az elosztási költségek csökkentéséből (körülbelül [...] millió EUR) és [...] -ból/-ből ([...] millió EUR) áll <sup>(51)</sup>;
- b) a működési költségek csökkentése ([...] millió EUR) a következők révén:
1. flottaátalakítás 2021-ben ([...]), [...] millió EUR összegben;
  2. a beszállítókkal folytatott tárgyalások [...] millió EUR-t érintően, beleértve a következőket: i. optimalizált beszerzési megtakarítások, mint például a szállásköltségek csökkentése és a kiszolgálási szerződések újratárgyalása ([...] millió EUR), ii. a karbantartási költségek csökkentése [...], ([...] millió EUR), iii. a bérleti szerződések újratárgyalása a motorokra vonatkozó „power-by-the-hour” megállapodások és alacsonyabb díjak ([...] millió EUR) révén, iv. a beszállítókkal folytatott egyéb tárgyalások ([...] millió EUR, ebből [...] millió EUR [...]), és v. az utasok követeléseiről folytatott tárgyalások ([...] millió EUR);
  3. a munkaerő észszerűsítése körülbelül [...] millió EUR összegben, beleértve a következőket:
    - gazdasági intézkedések, például a személyzet bérének mintegy [...] %-os csökkentése 2021-ben és 2022-ben ([...] millió EUR), a szakszervezetekkel kötött munkaügyi megállapodások újratárgyalása a személyzet termelékenységének javítása érdekében ([...] millió EUR), valamint
    - létszámcsökkentési intézkedések ([...] millió EUR), amelyek a következőkből állnak: [...] <sup>(52)</sup>, emellett [...] <sup>(53)</sup>, valamint
  4. egyéb költségcsökkentő intézkedések (összesen [...] millió EUR), beleértve a(z) [...] -t ([...] millió EUR).
- (50) Ezenkívül a szerkezetátalakítási tervet a SATA által biztosított következő saját forrásokkal támogatnák, Portugália 2021. december 2-i beadványa szerint:
1. a SATA műveleteiből származó saját bevételekből már végrehajtott [...] amortizációja ([...] millió EUR);
  2. az Azores Airlines által már megtermelt, műveletekből származó bevételek ([...] millió EUR);
  3. a(z) „[...]”-val/vel összefüggő megtakarítások bankoknál, amelyek magukban foglalják az adósság újratárgyalását (a felárak csökkentése és a kölcsönök futamidejének meghosszabbítása) és a költségcsökkentő intézkedéseket ([...] millió EUR), az alábbiak szerint: [...] <sup>(54)</sup>; valamint
  4. a régió kezességvállalásával nem fedezett, 2022-től nyújtandó új tőkefinanszírozás [...] <sup>(55)</sup>; vagy [...] <sup>(56)</sup>.

<sup>(50)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa – 3. melléklet – A SATA-csoport 2021. évi évkézdettől mért eredményeinek és teljesítményének 2021. novemberi bemutatása, Portugália által a Bizottság információkérésére 2022. április 6-án adott válaszában aktualizált formában, 18. o. és 8. melléklet.

<sup>(51)</sup> Portugália 2022. április 6-án benyújtott válasza a Bizottság információkérésére, 18. o. és 8. melléklet.

<sup>(52)</sup> Portugália 2022. április 6-án benyújtott válasza a Bizottság információkérésére, 18. o. és 8. melléklet.

<sup>(53)</sup> Portugália 2022. április 6-án benyújtott válasza a Bizottság információkérésére, 18. o. és 12–13. melléklet.

<sup>(54)</sup> Portugália 2021. október 28-i beadványa, 6. o.

<sup>(55)</sup> Eszközminősítés [...] plusz [...] felár, a(z) [...] -tól/-től függően.

<sup>(56)</sup> Lejárat [...] -ban/-ben és [...] kamatláb plusz [...] kamatfelár [...] szerint.

- (51) Végezetül, a fenti intézkedések mellett Portugália azt tervezi, hogy a szerkezetátalakításhoz való hozzájárulás céljából elidegeníti az Azores Airlinesban fennálló, ellenőrzésre jogosító részesedését, és leválasztja és eladja a teljes földi kiszolgálási üzletágot. Ezen eszközök értékesítésére 2025 végéig kell sort keríteni <sup>(57)</sup>, és az Azores Airlines esetében a régió kötelezettséget vállal arra, hogy az 51 %-os részesedésen keresztül új befektetőknek adja át a vezetői ellenőrzést. Így, beleértve az Azores Airlines privatizációjából és az új földi kiszolgálási üzletág privatizációjából származó várható bevételeket (körülbelül [...] millió EUR, illetve körülbelül [...] millió EUR), Portugália szerint a SATA becsült saját hozzájárulása a szerkezetátalakítási költségekhez [...] millió EUR lenne, ami a szerkezetátalakítási költségek ([...] millió EUR) körülbelül [...] %-át tenné ki.

#### 2.3.1.4. A szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzései: alapforgatókönyv és kedvezőtlen forgatókönyv

- (52) Portugália 2021. július 15-én és 2021. december 2-án nyújtotta be a szerkezetátalakítási terv aktualizált alapforgatókönyvét. 2021. július 15-i beadványában Portugália felülvizsgálta előrejelzéseit, és kiigazította őket annak érdekében, hogy figyelembe vegye az Azores Airlines 2021 első negyedében a Covid19-világjárvány hatásának súlyossága miatt alacsonyabb működési szintjét. A 2021 első három negyedére vonatkozó jelentésben <sup>(58)</sup> bemutatott legújabb aktualizált adatok azonban a 2021. július 15-i beadványban szereplő konzervatív várakozásokat meghaladó, jobb eredményeket tükröznek. A kiigazítások ellenére – szintén az üzleti terv előrejelzéseinek legutóbbi felülvizsgálatában – Portugália úgy becsüli, hogy a SATA kamatfizetés és adózás előtti eredménye (EBIT) pozitívvá válik [...].
- (53) A 2025-ös szerkezetátalakítási időszakot követően, [...].
- (54) Az új földi kiszolgálási üzletág várhatóan eléri a(z) [...] -t, és 2025 végére elidegenítik. Mindenesetre a szerkezetátalakítási időszak végén a SATA Air Açores bevételei és költségei az előrejelzések szerint [...] lesznek, míg az SGA várhatóan [...] (a 2020. évi [...] millió EUR-ról 2025-re [...] millió EUR-ra).
- (55) Az alapforgatókönyv tekintetében Portugália kiszámította a befektetett tőke megtérülésének (a továbbiakban: ROCE) pénzügyi mutatóit is <sup>(59)</sup> (1.A. táblázat), és a súlyozott átlagos tőkeköltséget (WACC) [...] %-ra becsülte. A ROCE a szerkezetátalakítás végén (2025-ben) [...] %-ot érne el.

#### 1.A. táblázat

#### A szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzései (alapforgatókönyv)

Pénzügyi adatok	Szerkezetátalakítási időszak						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Alapforgatókönyv							
<b>SATA Air Açores</b>							
Bevételek (millió EUR)	83,6	66,2	74,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millió EUR)	15,2	10,8	22,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA-marzs (%)	18	16	30	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millió EUR)	2,3	- 14,1	11,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT-marzs (%)	3	- 21	15	[...]	[...]	[...]	[...]

<sup>(57)</sup> Portugália 2022. február 18-i beadványa, 3. o.

<sup>(58)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa – 3. melléklet – A SATA-csoport 2021. évi évközlésétől mért eredményeinek és teljesítményének bemutatása, 2021. november.

<sup>(59)</sup> A t. évben elért ROCE a fogalom meghatározás szerint a t. évi, adózás utáni EBIT elosztva a t. és a t-1. évben befektetett átlagos tőkével.

Pénzügyi adatok	Szerkezetátalakítási időszak						
	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
Alapfogatókönyv	2019	2020e	2021e	2022e	2023e	2024e	2025e
<b>SGA</b>							
Bevételek (millió EUR)	3,2	3,3	5,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millió EUR)	-0,4	-0,6	0,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA-marzs (%)	-14	-17	3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millió EUR)	-0,4	-1,3	0,1	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT-marzs (%)	-13	-39	2	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Azores Airlines</b>							
Bevételek (millió EUR)	157,2	57,0	78,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millió EUR)	-4,6	-36,3	-37,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA-marzs (%)	-3	-64	-48	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millió EUR)	-44,1	-63,3	-50,2	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT-marzs (%)	-28	-111	-64	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>Új földi kiszolgálási üzletág</b>							
Bevételek (millió EUR)	10,8	5,9	18,3	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millió EUR)	-8,6	-11,8	-2,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA-marzs (%)	-80	-199	-13	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millió EUR)	-9,0	-12,1	-2,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT-marzs (%)	-83	-205	-15	[...]	[...]	[...]	[...]
<b>SATA Air Açores és SGA – konszolidált</b>	<b>2019</b>	<b>2020e</b>	<b>2021e</b>	<b>2022e</b>	<b>2023e</b>	<b>2024e</b>	<b>2025e</b>
Bevételek (millió EUR)	86,8	69,5	79,5	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA (millió EUR)	14,8	10,2	22,4	[...]	[...]	[...]	[...]
EBITDA-marzs (%) (*)	17	15	28	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millió EUR)	1,9	-15,4	11,4	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT-marzs (%) (*)	2,2	-22	14	[...]	[...]	[...]	[...]

(\*) a Bizottság számításai

Forrás: Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet, SATA üzleti terv (2021–2025);

#### 1.B. táblázat

#### A csoport szerkezetátalakítási tervének pénzügyi előrejelzései (alapfogatókönyv)

SATA-CSOPORT (*)	Szerkezetátalakítási időszak					
	2020	2021 (**)	2022	2023	2024	2025
Bevételek (millió EUR)	118	177	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT (millió EUR)	-78,7	-39	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT-marzs (csoport) (%)	-67	-22	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettó eredmény (millió EUR)	-87,1	-32,7	[...]	[...]	[...]	[...]

SATA-CSOPORT (*)		Szerkezetátalakítási időszak				
Nettó pénzügyi adósság (NFD) (millió EUR)	279	415,2	[...]	[...]	[...]	[...]
NFD/EBITDA arány	n/a	39,2	[...]	[...]	[...]	[...]
ROCE (%)	-155,7	-11,8	[...]	[...]	[...]	[...]

(\*) az Azores Airlinesban fennálló többségi részesedés és a földi kiszolgálási egység elidegenítését feltételezve;

(\*\*) 2021-től kezdődően nem tartoznak ide a kiszolgálási vagy a rendkívüli Covid19-támogatások, hanem az olyan ismétlődő működési támogatások, mint a regionális közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációja.

*Forrás:* Portugália 2021. december 2-i beadványa, 4. melléklet: SATA finanszírozási követelmények.

- (56) Portugália 2019-ben a légitársaságok egy csoportjának ROCE értékét is benyújtotta összehasonlításra, eszerint a ROCE átlaga 6,9 %, mediánja 11,8 % (2. táblázat).

## 2. táblázat

### Az azonos profilú csoportokra jellemző ROCE 2019-ben

Légitársaság (2019. december 31-én)	ROCE
Lufthansa	8,9 %
Norwegian	2,3 %
Eurowings	14,6 %
Ryanair	11,0 %
IAG	12,6 %
EasyJet	13,6 %
Wizz	12,7 %
Brussels Airlines	-20,3 %
Átlag	6,9 %
Medián	11,8 %

*Forrás:* Portugália 2021. december 2-i beadványa  
Adatforrás: Orbis Business Intelligence adatbázis.

- (57) A SATA számára az egyik fő nehézsége az Azores Airlines által teljesített közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos tevékenységek kompenzáció nélküli része jelenti, a 2.2. szakaszban leírtak szerint. A 2009 és 2019 közötti időszakban az Azores Airlines által üzemeltetett, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak teljes működési hiánya – a kereskedelmi útvonalak nélkül – Portugália beszámolója szerint elérte a(z) [...] millió EUR-t<sup>(60)</sup>. Portugália szerint azonban a jövőben az Azores Airlines kompenzációban részesülhet a Lisszabont és Hortát, Picót és Santa Mariát összekötő, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakért<sup>(61)</sup>, amennyiben nyertes lesz az e közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak üzemeltetésére kiírt nyílt pályázaton. A fenti útvonalakon a közszolgáltatási kötelezettségek működtetésével kapcsolatos költségek fedezéséhez szükséges kompenzáció becsült összege évi [...] millió EUR. Az Azores Airlines rendelkezik az említett nemzeti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges flottával ([...]) és személyzettel<sup>(62)</sup>, bár a vonatkozó pályázatot még nem írták ki. Mindenesetre az Azores Airlines a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő várható költségek alatt nem tesz ajánlatot a közszolgáltatási kötelezettségekre<sup>(63)</sup>.

<sup>(60)</sup> Portugália 2020. október 19-i beadványa, 150–151. pont és 4. melléklet.

<sup>(61)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 39. o.

<sup>(62)</sup> Forrás: Az útvonalak jövedelmezőségi elemzése, vállalati adatok, BCG-elemzés, Portugália 2021. december 2-i beadványában, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 41. o.

<sup>(63)</sup> Portugália 2021. június 10-i beadványa, 23. pont, 6. o.

- (58) Portugália a szerkezetátalakítás kedvezőtlen forgatókönyvére vonatkozó előrejelzéseket is benyújtott, amelyek szerint az Azores Airlines bevételei 15 %-kal alacsonyabbak lennének, mint az alapesetben <sup>(64)</sup>. Portugália azt állítja, hogy amennyiben a fenti közszolgáltatási kötelezettségeket nem az Azores Airlinesra bízzák, a szabadkapacitást nyereségesen ki lehet használni a következő tevékenységekben <sup>(65)</sup>:
- [...],
  - [...],
  - [...],
  - [...].
- (59) A portugál hatóságok jelzik, hogy a(z) [...] tekintetében. Portugália szerint a fenti lehetőségek mindenképpen lehetnek alternatívák, vagy kombinálhatók, amelyeket a jövőbeli piaci fejleményektől, valamint a szóban forgó közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak odaítélésére irányuló közbeszerzési eljárások végeredményétől függően egyidejűleg alkalmazhatnak.
- (60) A kedvezőtlen forgatókönyv szerint a SATA 2025-től még mindig [...] millió EUR pozitív EBIT-et generálna, amely ezt követően is szisztematikusan pozitív lenne (3. táblázat). A kedvezőtlen forgatókönyv szerint az Azores Airlinesban fennálló részesedés értékesítéséből származó várható bevétel még mindig helyreállítaná a SATA sajáttőke-pozícióját, a pénzügyi adósság stabil lenne, és a nettó pénzügyi adósság az EBITDA-hoz viszonyítva 2025-ben elérné a(z) [...]t. 2026-tól a SATA-csoport [...].

### 3. táblázat

#### A szerkezetátalakítási terv pénzügyi előrejelzései (kedvezőtlen forgatókönyv)

(millió EUR)

SATA-CSOPORT	Szerkezetátalakítási időszak					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bevételek	117,5	170,8	[...]	[...]	[...]	[...]
EBIT	- 78,7	- 42,6	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettó eredmény	- 87,1	- 58,4	[...]	[...]	[...]	[...]
Pénzügyi adósság (a bérletek kivételével)	279,4	274,5	[...]	[...]	[...]	[...]

- (61) Portugália azt állítja, hogy a támogatási eszközök vagy összegek más kombinációja veszélyeztetné a célkitűzéseket vagy elviselhetetlen pénzügyi költségekkel járna, akadályozva a SATA hosszú távú életképességét.

#### 2.3.1.5. A versenytorzulást korlátozó intézkedések

- (62) A portugál hatóságok a következő versenytorzulást korlátozó intézkedések mellett kötelezik el magukat a szerkezetátalakítási időszak alatt:
- a) ami az elidegenítést illeti, a SATA eladja az Azores Airlines leányvállalatban fennálló többségi és ellenőrzésre jogosító részesedését (51 %), valamint leválasztja és elidegeníti a földi kiszolgálási üzletág egészét, amely körülbelül [...]t foglal magában <sup>(66)</sup>; emellett a SATA már felszámolta az Azores Vacations Canada vállalatot, és 2022 végéig le kellett volna zárnia az Azores Vacations America felszámolásának folyamatát; e vállalatok Észak-Amerika és a szárazföldi Portugália, valamint az Azori-szigetek közötti összeköttetésekre összpontosítottak egész éven át <sup>(67)</sup>;

<sup>(64)</sup> Portugália 2021. július 15-i beadványa, 4. melléklet – A SATA finanszírozási követelményei (IMAP, 2021. július), amelyet később 2021. december 2-án módosítottak.

<sup>(65)</sup> Portugália 2021. október 22-i levele.

<sup>(66)</sup> Portugália 2021. június 10-i beadványa, 9., 11. és 16. o.

<sup>(67)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa – 3. melléklet – A SATA-csoport 2021. évi évkezdettől mért eredményeinek és teljesítményének bemutatása, 2021. november, 4. dia.

- b) ami a flottát illeti, a SATA vállalja, hogy felső határt állapít meg a légi jármű-flottára, ami hat légi járművet jelent a SATA Air Açores számára – kivételes emelési lehetőséggel a szigetek közötti közszolgáltatási kötelezettségeknek való megfelelés érdekében –, illetve nyolc légi járművet az Azores Airlines számára <sup>(68)</sup>;
- c) a SATA a szerkezetátalakítási időszak alatt tartózkodni fog attól, hogy bármely vállalatban részesedést szerezzen, kivéve, ha ez elengedhetetlen a SATA hosszú távú életképességének biztosításához;
- d) a SATA tartózkodik attól, hogy termékeik és szolgáltatásaik értékesítésekor versenylőnyként tüntesse fel az állami támogatást.
- (63) Portugália 2025. december 31-ig tervezi az eszközök elidegenítését, mivel úgy véli, hogy a szerkezetátalakítás nyomán elért működési és pénzügyi eredmények kedvező alakulása megnyugtatja majd az Azores Airlinesban fennálló többségi részesedés potenciális befektetőit. Hasonlóképpen, ami a leválasztandó és elidegenítendő földi kiszolgálási üzletágat illeti, ez az időkeret lehetővé tenné a kedvezményezett számára, hogy évente mintegy [...] millió EUR normalizált/rendszeres kamatfizetés, adózás, értékcsökkenési leírás és amortizáció előtti eredményt (EBITDA) érjen el.

### 2.3.2. A szerkezetátalakítási támogatás hiányában fennálló helyzet

- (64) Portugália azt állítja, hogy szerkezetátalakítási támogatás hiányában a SATA likviditása megszűnne, tekintettel többek között a főbb bankok finanszírozásának közelgő lejáratú időpontjára – többek között a Deutsche Bank által nyújtott 155 millió EUR összegű kölcsön 2022. március 6-i lejáratára is –, amelyek tekintetében a SATA nem rendelkezik elegendő készpénzgyeppel, és nehézségekbe ütközött a további hosszabbítások tárgyalása során <sup>(69)</sup>. Ezt követően kerülne sor a működési engedélyének felfüggesztésére és azt követő visszavonására, ami megfosztaná fő bevételi forrásától, és a SATA felszámolásához vezetne. Emellett zavart okozna a szigetcsoport szigetei között, valamint a szigetcsoport és a szárazföldi Portugália és Madeira között a SATA által üzemeltetett, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó jelenlegi útvonalakon, legalábbis addig, amíg egy másik fuvarozó nem lesz hajlandó aláírni a közszolgáltatási szerződést. Hasonlóképpen, a SATA nem tudná tovább nyújtani az SGA által üzemeltetett öt kis repülőternek jelenleg kínált általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat.
- (65) Ezenkívül a SATA nemteljesítése több mint 1 000 munkahely megszűnését vonná maga után egy már támogatott területen <sup>(70)</sup>, és káros hatást gyakorolna az Azori-szigetek gazdaságának egészére – különösen a turizmusra és a halászati ágazatra –, mivel az Unió ezen legkülső régiója nagymértékben függ a légi összeköttetésektől, különösen a téli szezonban. 2019-ben a turizmus mintegy 12 000–15 000 közvetlen és közvetett munkahelyet jelentett, ami az Azori-szigetek teljes bruttó hazai termékének (GDP) mintegy 13 %-át tette ki. Emellett a becslések szerint ez a 13 % a jövőben (70–80 %-kal) nőni fog, ami elősegíti és ösztönzi az eredeti azori-szigeteki termékek és szolgáltatások értékesítését <sup>(71)</sup>. Portugália azt is hangsúlyozza, hogy az Azori-szigetek jövedelmi szintjét még mindig felzárkózás jellemzi: az egy főre jutó GDP az uniós átlag 68 %-a, miközben a helyi gazdaság a magasabb hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások és export felé mozdul el (amelyek a primer szektor teljes foglalkoztatásának 10 %-át teszik ki) <sup>(72)</sup>.
- (66) Portugália megjegyzi, hogy az elmúlt években más légi fuvarozók nem mutattak érdeklődést az Azori-szigetekkel való összeköttetés kialakítása iránt. A TAP például 2015 áprilisa óta nem tett ajánlatot a szárazföldi Portugáliát az Azori-szigetekkel összekötő, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakra; az EasyJet 2017-ben kilépett a piacról, állítólag azért, mert nem tudta biztosítani a minőségi kínálatot (azaz a járatsűrűséget), és más piacokat részesített előnyben; a Delta egy évvel a 2018-as indulás után törölte a New York–Ponta Delgada útvonalat, míg a Ryanair a Covid19-világjárvány kitörését követően folyamatosan csökkenti a régióba irányuló kapacitását. A korlátozott közvetlen összeköttetést az is bizonyítja, hogy az Azori-szigetekre indított, menetrend szerinti közvetlen járatok száma nagyon alacsony (2019-ben 10 közvetlen célállomás volt), összehasonlítva a nemzeti szárazföldtől való távolság tekintetében az Azori-szigetekhez hasonló más régiókkal (pl. 116 menetrend szerinti közvetlen járat a Kanári-szigetekre vagy 130 közvetlen járat a Baleár-szigetekre) <sup>(73)</sup>.

<sup>(68)</sup> Portugália 2021. október 28-i beadványa, 9. o.

<sup>(69)</sup> Portugália 2022. február 18-i beadványa, 4. o.

<sup>(70)</sup> A PT20 Região Autónoma dos Açores legkülső NUTS 2 régiót Portugália az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja értelmében támogatott területként jelölte ki, amit az SA.100752. (2021/N.) számú, Portugália regionális támogatási térképe (2022–2027) ügyben hozott 2022. február 8-i bizottsági határozat (HL C 82., 2022.2.18., 1. o.) jóváhagyott.

<sup>(71)</sup> Forrás: SREA, Sajtószemle.

<sup>(72)</sup> Forrás: INE, SREA (2018/2019-re vonatkozó adatok).

<sup>(73)</sup> Forrás: OAG: *A közzétett légi fuvarozók légi járatainak menetrendje 2019 január 1-jétől 2019. december 31-ig*. Az adatok minden egyes régióból egy másik célállomásra évente 50 vagy több járatot magukban foglaló összes műveletre kiterjednek.

- (67) Ezért, amint azt Portugália hangsúlyozza, az Azori-szigetek régió beavatkozása nélkül a SATA rövid távon szinte biztosan felhagyna üzleti tevékenységével, mivel egyetlen magánbefektető sem tűnik késznek arra, hogy tőkét injektáljon, és egyetlen pénzügyi intézmény sem hajlandó új finanszírozást nyújtani, figyelembe véve az Azori-szigetek földrajzi elhelyezkedését és a támogatott terület gazdasági helyzetét is. Egyetlen alternatív forgatókönyv sem tűnik hitelesnek, nemcsak a SATA életben tartása, hanem a régióba irányuló és a régió belüli légi közlekedési összeköttetés fenntartása tekintetében sem (a (122)–(124) preambulumbekzdés), figyelembe véve a Covid19-világjárványnak a légi közlekedési ágazatra és az Azori-szigetek régió gazdaságára gyakorolt szélesebb körű következményeit, amely régió nagymértékben függ a turizmustól ((128)–(133) preambulumbekzdés).

#### 2.4. Az eljárás megindításáról szóló határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban nem vitatott összeegyeztethetőségi feltételek

- (68) Az eljárás megindításáról szóló határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban <sup>(74)</sup> a Bizottság előzetesen megállapította, hogy állami beavatkozás hiányában valószínűleg egyetlen más magánvállalkozás sem vállalná át a SATA tevékenységeit, beleértve a jelenleg teljesített közszolgáltatási kötelezettségeket és általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat, így az Unió egyik legkülső régiója esetében fennállna az összeköttetés megszakadásának kockázata. Emellett a SATA kilépése az Azori-szigeteken betöltött fontos, rendszerszintű szerepének fényében potenciálisan negatív következményekkel járna, és súlyos társadalmi és gazdasági nehézségeket okozna a régió számára, valamint jelentős negatív továbbgyűrűző hatásokat gyakorolna a gazdaság fontos szegmenseire a turizmushoz kapcsolódó tevékenységek tekintetében.
- (69) A Bizottság továbbá nem vitatta sem a támogatás ösztönző hatását, sem annak megfelelőségét. A Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy a szerkezetátalakítási intézkedések ezzel párhuzamosan a SATA mélyrehatóan negatív saját tőkéjének rendkívüli romlását kezelik, miközben törlesztik a meglévő adósságállományt, és kielégítik a rendszeres működéshez szükséges pénzforgalmi igényeket <sup>(75)</sup>.
- (70) Végezetül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a versenytorzulást korlátozó intézkedések a vállalat méretéhez képest megfelelőek, mivel úgy tűnik, hogy a földi kiszolgálási üzletág teljes körű elidegenítése és az Azores Airlinesban meglévő, ellenőrzésre jogosító részesedés értékesítése lehetővé teszi az alternatív szolgáltatók számára, hogy belépjenek az érintett piacokra <sup>(76)</sup>. Emellett a szerkezetátalakítási terv jelentősen csökkentené a SATA tulajdonosi és ellenőrzési körét, és tevékenységeit a közérdekű feladatra, nevezetesen a szigetcsoport legkisebb és legtávolabbi szigetein található öt repülőtér üzemeltetésére, valamint légi közlekedési szolgáltatások Azori-szigeteken történő nyújtására összpontosítaná <sup>(77)</sup>.

#### 2.5. Az eljárás megindításának indokai

- (71) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság megállapította, hogy úgy tűnik, sem a korábbi tőkeemelések, sem a kezességvállalással biztosított megmentési kölcsön nem felel meg a belső piaccal való összeegyeztethetőség feltételeinek <sup>(78)</sup>. Különösen a 72,6 millió EUR összegű korábbi tőkeemeléseket illetően a Bizottság kételyeit fejezte ki azok állítólagos piaci megfelelőségével, illetve ilyen piaci megfelelőség hiányában a – nevezetesen megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásként – a belső piaccal való állítólagos összeegyeztethetőségükkel kapcsolatban. A Bizottság nem tudta megállapítani, hogy indokolt volt-e, hogy az ilyen tőkeemelésekkel kapcsolatban kivételt alkalmaztak az „először és utoljára” elv alól olyan kivételes és előre nem látható körülmények miatti alkalmazása, amelyekért a kedvezményezett nem felelős (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontja) <sup>(79)</sup>.
- (72) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat további kétségeket vetett fel a szerkezetátalakítási támogatás arányosságát illetően, a következőkre tekintettel: i. a tehermegosztás hiánya, ii. a SATA elégtelen valós és tényleges saját hozzájárulása, amelynek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja értelmében a szerkezetátalakítási költségek legalább 50 %-ának kell megfelelnie, és iii. a szerkezetátalakítási terv hosszú időtartama, beleértve a csak 2026-ra, nem meghatározott irányítási feltételek mellett elidegenítendő eszközöket is.

<sup>(74)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (68)–(77) preambulumbekzdése és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (55) és (61) preambulumbekzdése.

<sup>(75)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (64)–(65) preambulumbekzdése.

<sup>(76)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (86)–(87) preambulumbekzdése.

<sup>(77)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (83)–(86) preambulumbekzdése.

<sup>(78)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (58)–(60) preambulumbekzdése.

<sup>(79)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (97)–(98) preambulumbekzdése.

- (73) Különösen a meglévő hitelezők közötti tehermegosztás hiánya eredményez jelentős összegű állami támogatást a szerkezetátalakítási terv költségeihez képest. E tekintetben Portugália nem támasztotta alá a jelenlegi hitelezők által viselt adósságok részleges csökkentésének állítólagos lehetetlenségét<sup>(80)</sup>, tekintettel a SATA eladósodottságának magas szintjére is ([...] millió EUR pénzügyi adósság a szerkezetátalakítás előtt). Továbbá a Portugália által tervezett intézkedések nem tartalmaztak piaci feltételek mellett nyújtott új finanszírozást, csupán forrásokat szabadítottak fel a kedvezményezett működési költségeinek csökkentése révén<sup>(81)</sup>.
- (74) Ami a kedvezményezett saját hozzájárulását illeti, az egyetlen olyan forrás, amely valószínű és ténylegesnek tekinthető, a szerkezetátalakítási terv költségeinek [...] %-át tette ki, ami jelentősen elmarad a Bizottság által általában megfelelőnek ítélt 50 %-os aránytól<sup>(82)</sup>. Portugália ugyanakkor nem szolgáltatott bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a tervezett saját hozzájárulási intézkedések hatékonyak, tartósak és nem visszafordíthatók. Hasonlóképpen, a 2026-ig bizonytalan kilátások mellett Portugália nem vállalt kötelezettséget arra, hogy ezen intézkedéseket fenntartja és nem vonja vissza, ha a kedvezményezett működési eredményei gyorsabban vagy az üzleti terv előrejelzéseinél nagyobb mértékben javulnak<sup>(83)</sup>.
- (75) Végezetül a Bizottságnak kétségei voltak a folyamat hosszát és az Azores Airlinesban és a SATA földi kiszolgálási üzletágában fennálló érdekeltség elidegenítésére irányuló vállalati intézkedések bizonyosságát illetően, amelyekre várhatóan csak a szerkezetátalakítási időszakot követően, 2026-ban kerül sor<sup>(84)</sup>. Ebben az értelemben i. függetlenül attól, hogy az értékük megállapításához használt többszörösök megfelelőek-e ([...]), úgy tűnt, a becsült összegek ([...] millió EUR) a feltételezett egyedi vállalati teljesítményen alapulnak, ii. Portugália nem nyújtott be biztos adásvételi megállapodásokat vagy konkrét vevők kötelező erejű kötelezettségvállalásait<sup>(85)</sup>, és iii. az is kétséges volt, hogy kellően egyértelmű irányítási feltételek és megállapodások lesznek érvényben ahhoz, hogy 2026-ig kísérik az ilyen elidegenítést<sup>(86)</sup>.

### 3. HARMADIK SZEMÉLYEK ÉSZREVÉTELEI

- (76) Összességében 19 harmadik személy nyújtott be észrevételeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban, amely észrevételek közül 18-at a határozatban előírt határidőn belül nyújtottak be<sup>(87)</sup>, míg 14 harmadik személy nyújtotta be az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit, akik közül 12 az említett határidőn belül nyújtotta be őket<sup>(88)</sup>.
- (77) E felek közé tartozik egy érdekelt fél, nevezetesen a Ryanair, amely az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet<sup>(89)</sup> 1. cikkének h) pontjában szereplő fogalom meghatározás alá tartozó versenytárs.

<sup>(80)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (69) preambulumbekkezdése.

<sup>(81)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (71) preambulumbekkezdése.

<sup>(82)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (74) preambulumbekkezdése.

<sup>(83)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (72)–(73) preambulumbekkezdése.

<sup>(84)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (89) preambulumbekkezdése.

<sup>(85)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (73)–(74) preambulumbekkezdése.

<sup>(86)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (88) preambulumbekkezdése.

<sup>(87)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban a következők nyújtottak be észrevételeket: Partido Popular Monarquico (PPM), Ryanair, A.J.F. Accounting (AJFA), Casa dos Acores do Quebeque (CAQ), SDA Building Services (SDABS), Casa dos Acores do Ontario (CAO), Montreal TEM (MTEM), Associação de Municípios da Região Autónoma dos Acores (AMRAA), Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (CCIPD), Hotelaria de Portugal (AHP), Casas dos Acores do Norte (CAN), Federação Agrícola dos Açores (FAA), California Portuguese-American Coalition (CPAC), Casas dos Acores de Winnipeg Canada (CAWC), a Turizmus és az Utazási Irodák Portugál Szövetsége (APAVT), Visitadores Travel (ATA), Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e Amigos da Ribeira Quente, Federação das Pescas dos Acores (FPA), Brampton Travel Agency (BTA), és Conselho Económico e Social dos Açores (CESA).

<sup>(88)</sup> Az alábbi harmadik személyek nyújtottak be észrevételeket az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatban: Brampton Travel Agency (BTA), Casas dos Acores do Quebeque, J.F. Accounting & Services, SDA Building Services, Comissão da Festas do Senhor Santo Cristo dos Milagres e Amigos da Ribeira Quente, Federação Agrícola dos Açores (FAA), Ryanair, Associação Açoriana De Formação Turística e Hoteleira (AAFTH), a Turizmus és az Utazási Irodák Portugál Szövetsége (APAVT), Hotelaria de Portugal (AHP), Sindicato Nacional do Pessoal de Voo da Aviação Civil (SNPVC), 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) és Associação Turismo dos Açores (ATA).

<sup>(89)</sup> A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

- (78) A harmadik személyek közé tartoznak a SATA által nyújtott szolgáltatások hagyományos ügyfelei és kedvezményezettjei (tengerentúli társaságok, utazásszervezők stb.), különböző szövetségek, többek között az azori-szigeteki diaszpóra szervezetei<sup>(90)</sup>, azori-szigeteki települések, valamint más érdekelt felek, mint például a Partido Popular Monarquico (a továbbiakban: PPM) (egy portugál politikai párt) és az Azori-szigetek Gazdasági és Szociális Tanácsa (Conselho Económico e Social dos Açores), a CESA.
- (79) Az eljárás megindításával, valamint az eljárás kiterjesztésével kapcsolatos észrevételeiket az alábbiak ismertetik.

### 3.1. Az érdekelt fél – a Ryanair – észrevételei

- (80) A Ryanair úgy véli, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat a Bizottság azon szándékát jelzi, hogy a korábbi tőkeemeléseket a SATA általános gazdasági érdekű szolgáltatásai nem megfelelő kompenzációjának ellentételezésként engedélyezi. Tekintettel azonban arra, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat nem mutatott be semmilyen információt a SATA Air Açores részére a közszolgáltatási kötelezettségek alá tartozó útvonalak üzemeltetéséért és egyéb, a SATA által nyújtott általános érdekű szolgáltatásokért járó kompenzáció mértékéről, a Ryanair azt állítja, hogy megfosztották attól a lehetőségtől, hogy ezzel kapcsolatban észrevételeket tegyen. Hasonlóképpen a Ryanair azt kifogásolja, hogy megfosztották attól a lehetőségtől, hogy észrevételeket tegyen az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatban, és azt állítja, hogy visszatartották előtte az említett határozatban foglalt, a szerkezetátalakítási tervre, az operatív szempontokra (115 alkalommal kértek bizalmas kezelést) és a versenytorzulást korlátozó intézkedésekre vonatkozó bizalmas információkat.
- (81) Másrészt a Ryanair úgy véli, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat a Bizottság azon szándékát jelzi, hogy kivételes és előre nem látható körülmények miatt az „először és utoljára” elv alóli kivételként engedélyezi a SATA-nak nyújtott megmentési támogatást. A Ryanair véleménye szerint a Covid19-válságra nem lehetne hivatkozni az „először és utoljára” elv alóli, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontja szerinti kivételként a SATA javára. A Ryanair szerint, ha a SATA közszolgáltatási kötelezettségei veszteséget okoztak a vállalatnak, akkor a forgalom Covid19-válság miatti csökkenésének mérsékelnie kellett volna a SATA veszteségeit ahelyett, hogy súlyosította volna nehézségeit. A Ryanair továbbá azt állítja, hogy a Covid19-válság által okozott hatalmas kapacitásfelesleg lehetővé teszi a versenytársak számára, hogy nagyobb hatékonysággal vegyék át a SATA Air Açores és az Azores Airlines szerepét, és helyettesítsék e vállalatokat.
- (82) A Ryanair azt állítja, hogy a Ryanair 2020. október 5-i észrevételeinek benyújtásakor 27 olyan repülőgépe volt, amelyre felszállási tilalmat adtak ki, és amelyek a SATA Air Açores és az Azores Airlines teljes flottájának több mint kétszeresét tették ki<sup>(91)</sup>. Portugáliában összesen 60 repülőgépre adtak ki felszállási tilalmat abban az időben, míg az Eurocontrol-övezetben ez a szám elérte a 3 242 repülőgépet<sup>(92)</sup>. A légi járművek nagymértékben mozgatható eszközök, és a SATA Air Açores és az Azores Airlines kapacitásainak a piacról való kivonását nagy valószínűséggel más légitársaságok jelenleg kihasználatlan légi járműveinek a SATA Air Açores és az Azores Airlines útvonalaira történő átirányítása fogja követni.
- (83) A Ryanair úgy véli továbbá, hogy megalapozatlan a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban<sup>(93)</sup> szereplő azon állítása, amely szerint „a Covid19-járvány által kiváltott jelenlegi körülmények között egyetlen versenytárs sem tudja átvenni a SATA Air Açores szerepét, és nem tudja teljes mértékben vagy jelentős mértékben helyettesíteni őt”, és hogy éppen ellenkezőleg, a SATA piacról való kilépése lehetővé tenné a hatékonyabb versenytársak számára, hogy belépjenek, és szélesebb körű szolgáltatásokat és jobb minőséget biztosítsanak alacsonyabb áron az utasok számára.
- (84) Állításai alátámasztására a Ryanair a Malév és a Spanair csődjére vonatkozó precedensekre hivatkozik, amelyek azt mutatták, hogy ez a pozitív kimenetel előre látható, annál is inkább, mivel 2020-at összehasonlíthatatlanul nagyobb szabadkapacitás jellemezte, mint 2013-at a budapesti és barcelonai repülőterekről érkező forgalom pozitív növekedése mellett, és e tekintetben az Eurostat adataira hivatkozik.

<sup>(90)</sup> A diaszpóraszövetségek (CAQ és CAO) ugyanannak a CAN ernyőszervezetnek a részét képezik. Kanadában és az USA-ban a diaszpóra további közösségei a CPAC és a CAWC.

<sup>(91)</sup> A Ryanair azt állítja, hogy a SATA Air Açores két Bombardier Dash 8-Q200 repülőgépet üzemeltet (37 utas befogadóképességgel), négy Bombardier Dash 8-Q400 repülőgépet (a kapacitás 80 utas), az Azores Airlines pedig hat Airbus A320 és A321 repülőgépet (forrás: [https://en.wikipedia.org/wiki/SATA\\_Air\\_A%C3%A7ores](https://en.wikipedia.org/wiki/SATA_Air_A%C3%A7ores)).

<sup>(92)</sup> Az Eurocontrol légi közlekedési hírszerző egységének (AIU) adatai azokról a flottákról, amelyekre felszállási tilalmat adtak ki. Forrás: [https://ansperformance.eu/covid/acft\\_ground/](https://ansperformance.eu/covid/acft_ground/) (az EUROCONTROL légi közlekedési hírszerző egységének (AIU) része), megtekintve 2020. október 2-án.

<sup>(93)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (70) preambulumbekzdése.

- (85) Ezenkívül a Ryanair azt állítja, hogy néhány nap alatt át tudná venni a SATA Air Açores és az Azores Airlines szárazföldre irányuló valamennyi járatát. A Ryanair azt is megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat <sup>(94)</sup> tévesen állítja, hogy „a Ryanair az Azori-szigeteket Londonnal, Manchesterrel és Frankfurttal köti össze”, figyelmen kívül hagyva a Ponta Delgada, illetve Terceira Lajes (amelyek mindegyike az Azori-szigeteken található), és Lisszabon, illetve Porto között egész évben kiszolgált útvonalakat.
- (86) A Ryanair fenntartja, hogy a Bizottságnak az ebben az ügyben végzett vizsgálatát követően le kellene tudnia vonni azt a következtetést, hogy a Covid19-válság nem tekinthető olyan körülménynek, amely indokolná az „elsőször és utoljára” elv alóli kivételt. Éppen ellenkezőleg, a válság által generált kapacitásfelesleg megkönnyíti a versenytársak számára a piacra lépést, és kevésbé indokolja a SATA mesterséges fenntartását, amely vállalat bizonyítottan nem hatékony. A Ryanair emlékeztet arra, hogy a SATA már a Covid19-válság előtt is az összeomlás szélén állt, és Portugália ismétlődő tőkeinjekciói mentették meg. A Ryanair azt is állítja, hogy a Covid19-válság nem tekinthető érvényes indoknak arra, hogy Portugália folyamatosan tőkét injektáljon a SATA-ba.
- (87) Különösen az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatban a Ryanair azt állítja, hogy az említett határozat szerkezetátalakítási intézkedésekre, saját hozzájárulásra és versenytorzulást korlátozó intézkedésekre vonatkozó részeinek túlzottan bizalmas kezelése miatt megfosztották attól a jogától, hogy észrevételeket tegyen. A Ryanair megismétli továbbá, hogy az eljárás megindításáról szóló határozat és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat nem említi az Azori-szigetek és a szárazföldi Portugália közötti, a Ryanair által üzemeltetett útvonalak sorában: i. a Ponta Delgada és Porto közötti, egész éven át kiszolgált, és ii. a Terceira, illetve Lisszabon és Porto közötti, egész éven át kiszolgált útvonalakat. Ezenkívül a Ryanair azt javasolja, hogy a SATA-ról válasszák le a közszolgáltatási kötelezettségek/általános gazdasági érdekű szolgáltatások területén kívüli tevékenységeket, mivel a SATA mint közszolgáltató és kereskedelmi légi fuvarozó feladatainak ilyen nem egyértelmű elhatárolása ad valószínűleg magyarázatot a legtöbb nehézségére. A Ryanair hozzáteszi, hogy az Azori-szigetek és a szárazföldi Portugália közötti műveleteinek a Covid19-válság ellenére történő növekedése megerősíti, hogy rövid időn belül képes lenne átvenni a SATA szárazföldre irányuló valamennyi kereskedelmi útvonalát.
- (88) Továbbá, figyelembe véve a Covid19-válság által a légi közlekedési ágazatban előidézett kapacitásfelesleget, a Ryanair felkéri a Bizottságot, hogy a SATA Air Açores és az Azores Airlines által jelenleg üzemeltetett útvonalak tekintetében tartózkodjon annak feltételezésétől, hogy az 1008/2008/EK rendelet 16. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltétel automatikusan teljesül (nevezetesen, hogy közszolgáltatási kötelezettségeket kell előírni abban az esetben, ha a fuvarozók nem vállalnának bizonyos szintű szolgáltatásokat, ha kizárólag üzleti érdekeiket vennék fontolóra). Végezetül a Ryanair azt javasolja, hogy a támogatás összegét a SATA közszolgáltatási kötelezettséggel/általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos feladatainak ellátásához szükséges mértékre korlátozzák.

## 3.2. Harmadik személyek észrevételei

### 3.2.1. Partido Popular Monarquico

- (89) Az eljárás tárgyát képező intézkedések tekintetében a PPM ellenezte a megmentési támogatást és a szerkezetátalakítási tervet. A PPM úgy véli, hogy a Portugália által szolgáltatott egyes információk helytelenek. Nevezetesen hangsúlyozza, hogy a SATA Air Açores és az Azores Airlines tevékenységeit nem szabadna összekeverni: míg az előbbi csak szigetek közötti járatokat üzemeltet közszolgáltatási kötelezettségek keretében, jelentős pénzügyi kompenzáció mellett (a 2015 és 2020 közötti időszakban több mint 135 millió EUR), az utóbbi más légitársaságokkal (pl. TAP, Ryanair, EasyJet, Euroatlantic, Cabo Verde Airlines, Binter) is versenyez. A PPM azt is hangsúlyozza, hogy a TAP, a Ryanair és az Azores Airlines ugyanazon a piacon versenyeznek két liberalizált útvonal tekintetében <sup>(95)</sup>, és hogy a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonalak iránti kereslet nem magas. Végezetül a PPM megemlíti, hogy a Covid19-járvány előtt a TAP olyan versenytárs volt, amely USA és Kanada felé is biztosított összeköttetéseket <sup>(96)</sup>.
- (90) Emellett a PPM azt állítja, hogy az Azores Airlines önkéntesen üzemeltet több (korábban a TAP által üzemeltetett), közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalat <sup>(97)</sup>, és Portugália soha nem írt ki közbeszerzési eljárást ezekre az útvonalakra. Ezért Portugália nem jogosult az e közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak tekintetében az Azores Airlinesnak nyújtott támogatás igazolására. A PPM hangsúlyozza továbbá, hogy helytelen a Bizottság arra vonatkozó nyilatkozata, hogy az EasyJet 2017-ben beszüntette tevékenységét <sup>(98)</sup> egy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalon <sup>(99)</sup>, mivel az említett útvonal valójában nem közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonal, hanem liberalizált útvonal volt.

<sup>(94)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (10) preambulumbekkezdése.

<sup>(95)</sup> A São Miguel (PDL) és Terceira (TER), valamint Lisszabon (LIS) és Porto (OPO) közötti útvonalak.

<sup>(96)</sup> A São Miguel (PDL) és Boston (BOS) közötti útvonalak.

<sup>(97)</sup> Útvonalak Lisszabon (LIS) és Pico (PIX); Faial (HOR) és Santa Maria (SMA), valamint Madeira (FNC) és São Miguel (PDL) között is.

<sup>(98)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (16) preambulumbekkezdése.

<sup>(99)</sup> São Miguel (PDL) és Lisszabon (LIS) között.

- (91) A SATA Air Açores által üzemeltetett, szigetek közötti, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakat illetően a PPM azt állítja, hogy a közbeszerzési eljárás az alábbiak miatt nem volt vonzó: 1. a kormány megbonyolította a közszolgáltatási kötelezettségekre és az ajánlattételre vonatkozó szabályokat, valamint 2. a szigetek közötti útvonalakra kiírt pályázat a szigetek közötti összes útvonalra mint csoportra vonatkozik. E tekintetben a méltányos, észszerű és átláthatóbb feltételek lehetővé tennék a fizetendő pénzügyi kompenzáció összegének csökkentését. Végül a PPM úgy véli, hogy a SATA Air Açoresnak a közszolgáltatási kötelezettségekért fizetett pénzügyi kompenzáció az Azores Airlines jogellenes támogatásának is minősül, és az utóbbi vállalatot az előbbiől elkülönülten kellene irányítani.
- (92) A PPM azt is állítja, hogy a SATA csődje miatt nem szakadna meg a területi folytonosság a szárazföldi Portugália és az Azori-szigetek között: a TAP és a Ryanair ugyanis kiszolgálja a São Miguel (PDL) és Terceira (TER), illetve Lisszabon (LIS) közötti útvonalakat.

### 3.2.2. Ügyfelek és egyéb szervezetek

- (93) Más harmadik személyek a SATA megmentési és szerkezetátalakítási terve mellett érvelve nyújtottak be észrevételeket, tekintettel a SATA jelentőségére, valamint a piacról való kilépésének az Azori-szigetek régió és az azori-szigeteki diaszpóra közösségeinek gazdaságára és összeköttetésére gyakorolt lehetséges hatására.
- (94) Az eljárás megindításáról szóló határozattal és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatban észrevételeket benyújtó harmadik személyek túlnyomó többsége a területi folytonosság elve biztosításának szükségességével foglalkozik. Így támogatják a SATA által az azori-szigeteki diaszpóra, a regionális gazdaság, egészségügy és oktatás számára nyújtott légi közlekedési szolgáltatások folytatását, figyelembe véve az ARA mint az Unió legkülső régiója jellemzőit, amint azt az EUMSZ 349. cikke is elismeri. A SATA hiányában ezeket az útvonalakat véleményük szerint egyetlen más légitársaság sem helyettesítené ugyanolyan szinten, tekintettel a többi fuvarozó összeköttetéseinek szezonálisára, valamint arra, hogy a többi fuvarozó nem bizonyította, hogy továbbra is érdeklődik ezen összeköttetések biztosítása iránt.
- (95) A diaszpóraszövetségek kivétel nélkül hangsúlyozzák a SATA jelentőségét az Észak-Amerikában élő azori-szigeteki közösség, a torontói, montreali, ontariói, winnipeg, kaliforniai és az USA keleti partvidékén élő azori-szigeteki közösségek gyökereinek és összeköttetésének fenntartása szempontjából <sup>(100)</sup>.
- (96) Ezzel összefüggésben számos harmadik személy hangsúlyozza a SATA jelentőségét a turisztikai ágazatban, amely az Azori-szigetek fejlődése szempontjából nélkülözhetetlen ágazatnak, valamint a régió számára a foglalkoztatás és a jólét kulcsfontosságú forrásának tekinthető. A SATA vezető szerepet játszott és játszik továbbra is az Azori-szigetek mint turisztikai célpont növekedésében, következőképpen a régió foglalkoztatásában és gazdagságában, mivel biztosítja az Azori-szigetecsoporton belüli belső mobilitást, valamint összeköttetését a szárazföldi Portugáliával, Európával és Észak-Amerikával. Emellett a SATA hozzáférést biztosít az Azori-szigeteken kívülről származó alapvető és nem alapvető árukhoz, amelyek a turizmussal kapcsolatos valamennyi tevékenység fejlesztéséhez szükségesek.
- (97) A Turizmus és az Utazási Irodák Portugál Szövetsége (APAVT), valamint az Azori Turisztikai Szövetség (ATA) úgy véli, hogy a SATA-nak a turisztikai értéklánc egészére gyakorolt gazdasági hatása egyedülálló. Véleményük szerint a SATA általi járatüzemeltetésből eredő utasforgalom nemcsak számos munkahelyet hoz létre közvetlenül, hanem eredményeként a downstream piacon több vállalkozás is létrejön, nevezetesen szállodák és rövid távra szóló bérlemények, éttermek, autókölcsönzők, utazási irodák és turisztikai szórakoztató vállalkozások.
- (98) Ezenkívül az olyan szövetségek, mint az Azori Mezőgazdasági Szövetség (FAA) és az Azori Halászati Szövetség (FPA) kiemelik az Azori-szigetek régió sajátosságát és a SATA alapvető szerepét más régiók elérésében, valamint az Azori-szigetecsoportról származó termékek más területekre, a szárazföldi Portugáliába és az Unión belüli (és az Unión kívüli) egyéb területekre történő forgalmazásának és kivitelének biztosításában, amelyek révén az Azori-szigetek termelői jobban hozzáférhetnek méltányos lehetőségekhez, különösen a halforgalmazást érintő szállítás tekintetében. Az FAA és az FPA azt állítja, hogy a SATA biztosítja a halászati és mezőgazdasági ágazat társadalmi-gazdasági fejlődését azáltal, hogy ezeket a termékeket az Azori-szigetecsoporton belül, illetve onnan más régiókba szállítja.

<sup>(100)</sup> A California Portuguese-American Coalition (CPAC) 2020. október 2-i és a Casas dos Acores de Winnipeg Canada 2020. október 3-i beadványa.

- (99) Más harmadik személyek, például az Azori-szigeteken befektetéssel rendelkező közvetlen ügyfelek és utazási irodák (az A.J.F. Accounting – AJFA, az SDA Building Services – SDABS, valamint a BTA turisztikai iroda) a SATA-nak nyújtott támogatás mellett érvelnek, míg az Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores (a továbbiakban: AMRAA) emlékeztet arra, hogy a SATA garantálta, hogy az azori-szigeteki lakosságot nem szigetelték el a külvilágtól, és eszközként szolgált a területi, gazdasági és társadalmi kohézió megvalósításához; rámutatnak továbbá arra, hogy a SATA alapvető szerepet játszik válság, például természeti katasztrófák és a Covid19-világjárvány idején, és hangsúlyozzák a SATA szolgáltatásainak kulcsszerepét az orvostechnikai felszerelések, a gyógyszerek és az egyéni védőeszközök szállításában.
- (100) A Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada/Associação Empresarial das Ilhas de S. Miguel e Santa Maria (a továbbiakban: CCIPD) szakmai szövetség elismeri, hogy a SATA kulcsfontosságú eszköz a belső mobilitás és a külvilággal való összeköttetések biztosításában, ugyanakkor aggodalmát fejezi ki a SATA támogatási időszak alatti irányítása miatt, és javasolja, hogy a SATA teljesítményét egy cselekvési terv segítségével javítsák. A CCIPD elismeri a szükségállapotot, és javasolja a nem liberalizált átjárók szigetek közötti járataira és csatlakozásaira vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek módosítását.
- (101) Általánosságban minden más harmadik személy elismeri, hogy a SATA kulcsszerepet játszik az Azori-szigetek régió összeköttetésének megőrzésében azáltal, hogy megvalósítja az EUMSZ 174–178. cikkében foglalt gazdasági, társadalmi és területi elveket. Ezek a harmadik személyek nem látják a korábbi tőkeemelések és/vagy a SATA javára hozott egyéb támogatási intézkedések versenyre gyakorolt lehetséges negatív hatásait<sup>(101)</sup>, vagy úgy vélik, hogy a lehetséges negatív hatást ellensúlyozná a SATA működésének fenntartásából eredő pozitív hatás, tekintettel az Azori-szigetek régió kis méretére és csekély népességére (243 000 lakos).

#### 4. PORTUGÁLIA ÉSZREVÉTELEI

##### 4.1. Észrevételek a hivatalos eljárás megindításáról és kiterjesztéséről

- (102) Portugália úgy véli, hogy a SATA korábbi tőkeemelései (2017-ben<sup>(102)</sup>, 2018-ban<sup>(103)</sup> és 2020-ban<sup>(104)</sup>) a szigetek belüli és az Azori-szigetektől induló, illetve oda érkező légi közlekedéssel kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációjának feleltek meg, különösen az említett, az ARA közérdeke szempontjából alapvető fontosságú közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások előírásából eredő működési hiányosságok kompenzációjának<sup>(105)</sup>. Annak bizonyítása érdekében, hogy az ilyen közszolgáltatási kötelezettségeket és általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nem kompenzálták megfelelően és teljes mértékben, Portugália többek között azt állítja, hogy a SATA-nál a közszolgáltatási kötelezettségekért járó kompenzáció ellenőrzött hiánya a 2009 és 2019 közötti időszakban legalább 65,5 millió EUR volt<sup>(106)</sup>, beleértve a következőket: i. a SATA Air Açoresnél felmerült 19,2 millió EUR összegű többletköltség, amelyet a közszolgáltatási szerződések szerint nem kompenzáltak sem kompenzációs támogatások, sem pedig pénzügyi helyreállítási mechanizmusok révén, és ii. az Azores Airlines által a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó (azaz a kereskedelmi, liberalizált útvonalakon kívüli) négy útvonal tekintetében bejelentett 46,3 millió EUR költség<sup>(107)</sup>.
- (103) Portugália szerint az ellenőrzött összegek nem tükrözik a SATA közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalai (azaz a SATA Air Açores által üzemeltetett 14 közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonal és az Azores Airlines által üzemeltetett négy útvonal) tényleges működési hiányát, amely körülbelül 98 millió EUR-nak felelne meg, mivel a fent említett 65,5 millió EUR-n kívül további 33 millió EUR-t is tartalmazna, amely a SATA pénzügyi egyenlegének helyreállítására irányuló kérelmei és az ARA által a 2009–2019-es időszakban ténylegesen

<sup>(101)</sup> A Törvényszék 2011. május 12-i ítélete, Région Nord-Pas-de-Calais és Communauté d'Agglomération du Douaisis kontra Bizottság, T-267/08 és T-279/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:209, 110. pont.

<sup>(102)</sup> Engedélyezte az Azori-szigetek Kormányzótanácsának 13/2017. sz. határozata.

<sup>(103)</sup> Engedélyezte az Azori-szigetek Kormányzótanácsának a 112/2018. sz. kormányzótanácsi határozattal módosított 85/2018. sz. határozata.

<sup>(104)</sup> Engedélyezte az Azori-szigetek Kormányzótanácsának 66/2020. sz. határozata.

<sup>(105)</sup> Portugália 2020. október 19-i beadványa, 142–155. és 167–189. pont.

<sup>(106)</sup> Ez az összeg csak az ARA által fizetendő, a vonatkozó közpénz-ellenőrzések által igazolt összegek és az ARA által ténylegesen kifizetett összegek közötti különbséget veszi figyelembe, lásd Portugália 2020. október 19-i beadványa, 143–155. pont, valamint 2–4. és 7. melléklet.

<sup>(107)</sup> Portugália 2020. október 19-i beadványa, 151. pont.

kifizetett összeg közötti különbség. Portugália így kifejti, hogy ez a nehéz pénzügyi helyzet szükségessé tette, hogy a régió kormányzótanácsa megfeleljen a Számvevőszék ajánlásának <sup>(108)</sup>, valamint a befizetett részvénytőke felének kumulált hiány miatti elvesztésére vonatkozó nemzeti társasági jogi szabályoknak <sup>(109)</sup>.

- (104) Ami a szigetek közötti közlekedést illeti, Portugália kifejti, hogy a SATA által kiszolgált, három klaszterbe (Ponta Delgada, Terceira és Horta) szervezett 14 útvonalra 2002 óta pályázatot írtak ki, először a 2408/92/EGK tanácsi rendelet <sup>(110)</sup>, majd az 1008/2008/EK rendelet alapján. A jelenlegi közszolgáltatási szerződést, amellyel közbeszerzési eljárást követően bízták meg a SATA-t, öt évre, a 2021. november 1. és 2026. október 31. közötti időszakra ítélték oda ((19) preambulumbekzdés).
- (105) Valamennyi közszolgáltatási szerződés tartalmazott egy, a kompenzáció kiszámítására szolgáló előzetes módszert, egy éves juttatást, valamint a kompenzáció kiigazítására szolgáló mechanizmust annak biztosítása érdekében, hogy a SATA-t ne kompenzálják túl a közszolgáltatás nyújtásáért. Ugyanakkor, amint az már említésre került ((32) és (102) preambulumbekzdés), Portugália azt állítja, hogy a SATA Air Açores a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során többletköltségeket viselt, amelyeket nem kompenzáltak sem az éves juttatás, sem az utólagos korrekciós mechanizmus révén, és a veszteségek ellenőrzött összege 19,2 millió EUR volt (bár a SATA 50,9 millió EUR-t kért a tényleges hiány fedezésére).
- (106) Ami az Azores Airlines által a nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettségek keretében kiszolgált útvonalakat illeti ((20) preambulumbekzdés), Portugália kifejti, hogy a szárazföldi Portugáliával fenntartott három összeköttetés (Lisszabon–Santa Maria–Lisszabon, Lisszabon–Pico–Lisszabon és Lisszabon–Horta–Lisszabon útvonal) és a Ponta Delgada–Funchal útvonal, ahol az Azores Airlines az egyetlen légi fuvarozó, felülvizsgálat alatt áll annak biztosítása érdekében, hogy ezek az útvonalak megfelelő, előzetes alapon megállapított kompenzációban részesüljenek. Ez magában foglalná a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak lezárását (amelyek jelenleg minden olyan légitársaság előtt nyitva állnak, amely azokat kompenzáció nélküli közszolgáltatási kötelezettségként üzemeltetni kívánja) és kompenzációt is magában foglaló közszolgáltatási szerződés odaítélését az 1008/2008/EK rendelet szerinti pályázati eljárás útján. Portugália azt állítja, hogy:
- a) a szerkezetátalakítással összefüggésben, a SATA nem tudja tovább üzemeltetni ezeket az útvonalakat, amennyiben azok veszteséges tevékenységek, és ezért az Azores Airlines csak abban az esetben végzi majd ezt az üzemeltetést kompenzáció fejében, ha nyertesként kerül ki a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak üzemeltetésére kiírt nyílt pályázaton <sup>(111)</sup>;
  - b) a lehető leghamarabb nemzetközi pályázati eljárást kell kiírni, amely megfelelő olyan kompenzációt nyújt, amely nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerülő nettó költségek fedezéséhez szükséges összeget, figyelembe véve a légi fuvarozó kapcsolódó bevételeit és egy észszerű nyereséget.
- (107) Portugália megerősíti, hogy az Azores Airlines rendszeresen (minden második szezonban) működési tervet nyújtott be a Polgári Repülési Hatóságnak (a továbbiakban: ANAC), amelyben kifejezte érdeklődését aziránt, hogy ezeket az útvonalakat a közszolgáltatási kötelezettség feltételeinek megfelelően és kompenzáció nélkül üzemeltesse. Portugália mindazonáltal azt állítja, hogy a SATA-t kompenzálni kell azon közszolgáltatásokért, amelyek 2009 és 2019 között 46,3 millió EUR működési hiányt eredményeztek a leírtak szerint ((57) és (102) preambulumbekzdés). Portugália azt állítja, hogy – amint az szemléltetésre került ((102) preambulumbekzdés) – a SATA korábbi tőkeemelései ((2) preambulumbekzdés) a közszolgáltatási kötelezettségből eredő hiány utólagos kompenzációját jelentették, amely hiány 2019-ig igazoltan összességében legalább 65,5 millió EUR-t tett ki. A SATA azonban visszafizette a megfelelő összeget ((116) preambulumbekzdés).
- (108) Portugália kifejti, hogy az Azores Airlines az általa kiszolgált, Azori-szigetek és Észak-Amerika közötti útvonalakon is veszteséges volt, és hogy ezeket a veszteségeket szintén kompenzálni kell. Az Azori-szigetek és Észak-Amerika közötti útvonalak működési hiányát 2009 és 2019 között 47,2 millió EUR-ra becsülik. Portugália azt állítja, hogy ezek az útvonalak *de facto* általános gazdasági érdekű szolgáltatások, mivel közérdekből üzemeltetik őket, és ezért e hiány kompenzációját a 2012/21/EU bizottsági határozat <sup>(112)</sup> értelmében összegegyeztethetőnek kell tekinteni, mivel az éves forgalom nem haladja meg a 300 000 utast.

<sup>(108)</sup> A Számvevőszék 2016. januári 01/2016. sz. jelentése, 14. o.

<sup>(109)</sup> A portugál társasági törvénykönyv 35. cikke kimondja, hogy a befizetett részvénytőke több mint felének kumulált hiány miatti elvesztése esetén a részvényeseknek meg kell vitatniuk a helyzet orvoslásának lehetőségeit, ideértve a tőkeinjekció lehetőségét is.

<sup>(110)</sup> A Tanács 2408/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a közösségi légitfuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.).

<sup>(111)</sup> Portugália 2021. december 2-i beadványa, 1. melléklet – A SATA 2021–2025-ös időszakra szóló szerkezetátalakítási és stratégiai terve, 40. o.

<sup>(112)</sup> A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

- (109) 2021. június 10-én a Portugál Köztársaság további észrevételeket nyújtott be a következőkkel kapcsolatban: i. a SATA és az Azores Airlines közszolgáltatási kötelezettségekkel történő megbízása, valamint az SGA általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal való megbízása, ii. a támogatás arányossága és a minimumra való korlátozása, iii. a versenytorzulást korlátozó intézkedések, és iv. az „először és utoljára” elv betartása.
- (110) Az Azori-szigetek legkülső régiójának sajátos társadalmi-gazdasági szükségleteire tekintettel a SATA-ra bízott közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások szükségességére vonatkozó érvek nagyrészt megfelelnek a Portugália korábbi közleményeiben már megfogalmazottaknak ((64)–(66) preambulumbekendés). A támogatás arányosságát illetően Portugália megismétli, hogy az alárendelt hitelezők, például a kötvénytulajdonosok közötti tehermegosztás ártana a piaci bizalomnak, és akadályt jelentene a SATA jövőbeli finanszírozási kilátásai szempontjából. Emellett Portugália szerint ez továbbgyűrűző hatást gyakorolna a regionális közigazgatásra és a regionális közszektor más vállalataira, mivel a SATA pénzügyi adósságának nagy részéért az ARA vállal kezességet.
- (111) A fentiek ellenére Portugália a szerkezetátalakítási időszak alatt fokozatosan kivezette a(z) [...] millió EUR ([...]) visszafizetését, miközben kötelezettséget vállalt a lehető legmagasabb adósságleírásra ((49)–(50) preambulumbekendés). Portugália megismétli az alárendelt hitelezőkre, például a kötvénytulajdonosokra háruló tehermegosztás negatív következményeivel kapcsolatos érveit is, miszerint e tehermegosztás ártana a piaci bizalomnak, és akadályt jelentene a SATA jövőbeli finanszírozási kilátásai szempontjából, és azt állítja, hogy a regionális közigazgatásra és a regionális közszektor más vállalataira továbbgyűrűző hatások jelentkezhetnek, mivel a SATA pénzügyi adósságának nagy részéért a régió vállal kezességet.
- (112) Mivel a SATA 100 %-ban tulajdonolt regionális közvállalkozás, Portugália kitarthatja, hogy az egyetlen olyan forrás, amelyet saját hozzájárulásként tud biztosítani, a költségek vagy adósságok csökkentése és az eszközök értékesítése. Annak bizonyítása érdekében, hogy a SATA hozzájárulásai valóságosak és biztosak, Portugália a 2021. december 2-i közleményében bizonyítékokat nyújtott be a szerkezetátalakítási terv mintegy [...] millió EUR összegű költségcsökkentésével kapcsolatos megállapodásokról és tárgyalásokról ((49) preambulumbekendés).
- (113) Ami az Azores Airlines 51 %-ának és a földi kiszolgálási üzletágnak a tervezett értékesítését illeti, Portugália kötelezettséget vállal arra, hogy 2025 végéig végrehajtsa az elidegenítést <sup>(113)</sup>, és átfogó, többlépcsős tervet terjeszt elő a privatizációra vonatkozóan, részletezve az ARA kötelezettségvállalását.
- (114) Portugália szerint ((51) preambulumbekendés) [...] a teljes saját hozzájárulás [...] % körül lenne, ami jelentős arány, figyelembe véve a SATA méretét és jellemzőit, valamint az Azori-szigetek mint az Unió legkülső régiója, továbbá az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti támogatott terület társadalmi-gazdasági feltételeit <sup>(114)</sup>.
- (115) Ami a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket illeti, Portugália 2021. június 10-i beadványában egyértelművé teszi, hogy az Azores Airlinesban fennálló részvények legalább 51 %-ának megfelelő részesedés eladása azt eredményezi, hogy a SATA Air Açores és végső soron az Azori-szigetek régió elveszti ellenőrzését a leányvállalat felett. Emellett a portugál hatóságok megállapodnak abban, hogy teljesítik a vállalatirányítás szükséges feltételeit, amelyek biztosítják, hogy [...] <sup>(115)</sup>.
- (116) Ami az „először és utoljára” elvnek való megfelelést illeti, Portugália 2021. június 1-jén bizonyítékot nyújtott be arra vonatkozóan, hogy a SATA visszafizette az ARA által 2017 óta jegyzett tőkeemeléseket három részletben, összesen 72,6 millió EUR összegben: 24 000 000 EUR-t 2021. március 16-án, 27 000 000 EUR-t 2021. március 17-én és 21 580 735 EUR-t 2021. május 26-án. A SATA a portugál cégnyilvántartásba való bejegyzéssel részvénytőkésének megfelelő csökkentését is végrehajtotta. 2021. november 30-án Portugália megerősítette, hogy a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével összhangban 815 233,24 EUR összegű kamatot visszafizetett.

<sup>(113)</sup> Portugália 2022. február 18-i beadványa, 3. o.

<sup>(114)</sup> Lásd a 69. lábjegyzetet.

<sup>(115)</sup> Portugália 2021. június 10-i beadványa, 76. pont.

## 4.2. A harmadik személyek észrevételeihez fűzött megjegyzések

### 4.2.1. Portugáliának a Ryanair észrevételeihez fűzött megjegyzései

- (117) A portugál hatóságok először is hangsúlyozzák annak fontosságát, hogy megőrizzék a regionális közvállalkozásokra vonatkozó információk bizalmas jellegét, és figyelmen kívül hagyják a Ryanairnek az átláthatóság hiányára vonatkozó panaszait. Portugália azt állítja, hogy a SATA-ra vonatkozó, nyilvánosságra hozandó információk (pénzügyi kimutatások és éves jelentések) könnyen hozzáférhetők. Hivatkozik továbbá olyan dokumentumokra és jelentésekre, mint a Portugál Számvevőszék<sup>(116)</sup> vagy az Azori-szigetek Regionális Parlamentje<sup>(117)</sup> által készített jelentések, amelyek nyilvánosak és könnyen megtalálhatók. Ezzel szemben azok az információk, amelyekhez a Ryanair azt állítja, hogy nem fér hozzá, pontosan azok az információk, amelyeket a Bizottság a korábbi tőkeemelések értékelése céljából indított vizsgálati eljárás keretében kért Portugáliától.
- (118) Ami a határozatban a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációjára vonatkozó információk állítólagos hiányát illeti, Portugália kifejti, hogy mivel a Bizottság vizsgálati eljárást indított a korábbi tőkeemelésekre vonatkozóan, nem a Bizottságnak kellett olyan információkat szolgáltatnia, amelyek alátámasztanák annak lehetőségét, hogy az említett tőkeemelések a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért járó elégtelen kompenzáció orvoslására irányultak. Ezzel szemben Portugália hangsúlyozza, hogy – amint azt az Európai Unió Bíróságának ítélkezési gyakorlata is megerősíti<sup>(118)</sup> – a portugál hatóságok feladata, hogy hivatkozzanak a korábbi tőkeemelések összeegyeztethetőségére vonatkozó lehetséges indokokra, és bizonyítsák, hogy ezen összeegyeztethetőség feltételei teljesülnek.
- (119) Hasonlóképpen, ami az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat állítólagos túlzott bizalmas jellegét illeti, Portugália azt válaszolja, hogy az üzleti titkok és bizalmas információk nyilvánosságra hozatala mellőzésének jogát, valamint a Bizottságnak az EUMSZ 287. cikke szerinti kötelezettségét nem veszélyeztethetik az érdekelt felek, például a Ryanair azon eljárási jogai, hogy észrevételeket tegyenek az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárásokkal kapcsolatban. Portugália mindenesetre rámutat arra, hogy az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat egyértelmű, amennyiben részletesen ismerteti a SATA saját hozzájárulásának forrásait, amelyeket a Ryanair által hivatkozott (23) preambulumbekendésen kívül a (21) preambulumbekendés fejt ki, majd a (71) és (74) preambulumbekendés értékeli, míg a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket az említett határozat (83)–(89) preambulumbekendése elemzi<sup>(119)</sup>.
- (120) Ami a korábbi tőkeemeléseket illeti, a Ryanair azon panaszára válaszul, amely szerint ezek a tőkeemelések nem feleltek meg a piacgazdasági befektető tesztnek, a portugál hatóságok azt állítják, hogy a Ryanair nem fejt ki, hogy a szóban forgó ügyben miért kellene ezt a tesztet alkalmazni, sem pedig azt, hogy annak alkalmazása miért vezetne az állami támogatás meglétének megállapításához. Portugália azt állítja, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a piacgazdasági befektető teszt nem alkalmazható és nem megfelelő az állami támogatás meglétének értékeléséhez a SATA tevékenységeire tekintettel. A SATA valójában nem rendes piaci feltételek mellett működik, mivel olyan általános gazdasági érdekű szolgáltatások és közszolgáltatási kötelezettségek nyújtásával bízták meg, amelyek a régió azon politikáját követik, hogy biztosítsa az Azori-szigetek megfelelő területi folytonosságát a szárazföldi Portugáliával és az Észak-Amerikában élő azori-szigeteki diaszpórával.
- (121) Portugália elutasítja továbbá a Ryanair azzal összefüggő állítását, hogy a Covid19-világjárványra olyan körülményként lehet hivatkozni, amely indokolja az „először és utoljára” elvtől való eltérést. Portugália azt állítja, hogy a SATA tevékenységei soha nem álltak le teljesen az utazási korlátozások alatt, mivel a SATA alapvető szerepet töltött be. E tevékenységek helyreállítását követően a SATA-t továbbra is a rendes légitársaságoktól eltérően érintette a Covid19-világjárvány, mivel a SATA közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakat szolgál ki a területi összeköttetés biztosítása érdekében, amelyeket nem szüntethet meg vagy csökkenthet anélkül, hogy veszélybe sodorná az említett közszolgáltatási kötelezettségeket, függetlenül attól, hogy azok nyereségesek-e vagy sem.

<sup>(116)</sup> A Portugál Számvevőszék jelentése és véleménye az ARA 2020. évi beszámolójáról: <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2020/sratc-cra-2020.pdf>

<sup>(117)</sup> A SATA 2020. évi gazdálkodási jelentése: <https://portal.azores.gov.pt/documents/36626/729805/SATA+GA+RC+2020.pdf/98844e5b-93c0-709c-3a13-e9cadaf5e6d4?t=1627401511597>

<sup>(118)</sup> A Bíróság 1993. április 28-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:157, 20. pont.

<sup>(119)</sup> Portugália érdekelt felek észrevételeihez fűzött, 2021. augusztus 12-i megjegyzései, 14–19. pont.

- (122) Portugália kiemeli, hogy egy új versenytárs belépése nem garantálná az útvonalak járatsűrűségét vagy folyamatosságát, és nem lenne összhangban az Azori-szigetek régió vonatkozó közszolgáltatási követelményeivel és összeköttetési igényeivel. Az Azori-szigetektől induló, illetve oda érkező minden egyes nemzetközi közvetlen járat esetében az egyes vállalatok piaci részesedését kiszámítva 2019-ben a Ryanair 9,8 %-os, míg az Azores Airlines 75 %-os részesedéssel rendelkezett: tekintettel a releváns jelenlétebeli különbségekre, még a Ryanair esetében is valószínűtlen, hogy rövid- vagy középtávon helyettesítené az Azores Airlinest az azori-szigeteki útvonalakon. E tekintetben a SATA piacról való kilépése rendkívül káros lenne erre a legkülső régióra nézve. Ami a szigetcsoporton belüli összeköttetéseket illeti, az a tény, hogy mindig is a SATA Air Açores volt az egyetlen olyan légitársaság, amely részt vett a 2002 óta indított közbeszerzési eljárásokban, beleértve a legutóbbit is, amelyet 2021. június 4-én indítottak a szigetek közötti, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak odaítélése céljából, Portugália véleménye szerint azt mutatja, hogy más légitársaságok nem érdeklődnek az iránt, hogy ezen a piacon tevékenykedjenek. Hasonlóképpen a SATA az egyetlen olyan légi fuvarozó, amely az ANAC-nak az Azori-szigeteket a szárazföldi Portugáliával és Madeirával összekötő, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak üzemeltetésére vonatkozó működési terveket nyújtott be, még akkor is, ha az ilyen közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak tekintetében Portugália egyértelművé teszi, hogy azokra nem közbeszerzési eljárás, hanem kevésbé szigorú eljárás vonatkozik. Portugália hangsúlyozza, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak iránti érdeklődés e hiánya annak ellenére is fennmaradt, hogy a Ryanair állítása szerint a világiárvány kapacitásfelesleget hozott létre. Portugália megjegyzi továbbá, hogy azok a légitársaságok, amelyek beléptek a SATA által kiszolgált liberalizált útvonalakra, röviddel ezt követően kiléptek, különösen a sajátos és atipikus működési feltételek miatt <sup>(120)</sup>.
- (123) Az Azori-szigetek piaca sajátosságait jellemezve Portugália azt állítja, hogy a SATA helyzete – a Ryanair állításával ellentétben – nem hasonlítható össze a Spanair vagy a Malév helyzetével. Ezek a csődbe ment vállalatok ugyanis az Azori-szigetek útvonalaitól földrajzi, társadalmi és gazdasági szempontból eltérő, vonzó kereskedelmi piacokon működtek. A SATA piacról való kilépése Portugália véleménye szerint nem élénkítené a versenyt a következő két okból: i. a kereslet szintjének a Covid19-világjárvány miatti csökkenése és a régióban szükséges területi folytonosság, ami azzal jár, hogy lehetetlen leállítani a járatok üzemeltetését, és ii. a Spanair és a Malév esetében a kereslet növekedése a két említett légitársaság piacról való kilépését követően külső tényezőknél, nem pedig hatékonyabb légitársaságoknak volt köszönhető.
- (124) A közszolgáltatási kötelezettség/általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya alá nem tartozó útvonalak tervezett megszüntetését illetően Portugália azt állítja, hogy a Ryanair azon állításával ellentétben, hogy a szárazföldre irányuló kereskedelmi útvonalakon képes lenne helyettesíteni az Azores Airlinest, a Ryanair a São Miguel, illetve Terceira és Lisszabon, illetve Porto közötti összeköttetések 2015-ös liberalizációja óta korlátozott járatsűrűséget tartott fenn útvonalain, és nem növelte ezeket a járatsűrűségeket, amikor a SATA csökkentette a járatsűrűségét, például 2021 februárjában és márciusában <sup>(121)</sup>. Ezenkívül a Ryanair nem nyújt légi közlekedési szolgáltatásokat Észak-Amerikába az azori-szigeteki diaszpórával való összeköttetés biztosítása érdekében, sem pedig légi áru fuvarozási szolgáltatásokat áruexport és az ARA áruval való ellátása céljából. Mindkét szolgáltatás alapvető fontosságú az Azori-szigetek számára, mivel az előbbi tevékenység célja a külföldi befektetések bevonása és a turizmus, a második pedig a helyi gazdaság támogatása: 2019-ben az Azori-szigetekre érkező/az Azori-szigetektől induló légi áru közel [55–65] %-át (körülbelül [...] ezer tonna) az Azores Airlines fuvarozta, beleértve a friss halat (az Azori-szigetek összes árujának körülbelül [55–65] %-a), a postai küldeményeket (körülbelül [5–15] %) és egészségügyi felszereléseket (hozzávetőleg [0–5] %).
- (125) Hasonlóképpen Portugália elutasítja a Ryanair azon értelmezését, amely szerint a Covid19-világjárvány nem minősülhet rendkívüli és előre nem látható körülménynek, és hivatkozik a Bizottság által elfogadott, a gazdaságnak a jelenlegi Covid19-járvánnyal összefüggésben való támogatását célzó állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keretre <sup>(122)</sup>.
- (126) Végezetül Portugália azzal érvel, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak SATA-nak történő kiosztása az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott szabályokkal és eljárásokkal összhangban történt, és megerősíti a Bizottság határozatát a Ryanair által üzemeltetett, az Azori-szigetek és az Unió többi része közötti útvonalak, valamint a TAP által üzemeltetett, az Azori-szigetekre érkező és onnan induló közvetlen útvonalak leírása tekintetében.

<sup>(120)</sup> Portugália 2020. augusztus 13-i beadványa, 6. melléklet – Versenykörnyezet a légi közlekedésben az azori-szigeteki piacon, amely jelzi, hogy az Air Berlin, az Air Europa\*, a Delta, az EasyJet, a Flylial\*, a Germania\*, a JetTime\*, a Niki\*, a Norwegian Airlines\*, a Primera\*, a Travel Service\* és a TUI NL\* 2016 óta megszakította az Azori-szigetekre irányuló útvonalakat (a \*-gal jelölt fuvarozók mindegyike charterjáratokat üzemeltetett).

<sup>(121)</sup> Portugália 2021. augusztus 12-i beadványának 1. melléklete.

<sup>(122)</sup> A Bizottság közleménye – Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi COVID-19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából (HL C 91L, 2020.3.20., 1. o.), amelyet a következő bizottsági közlemények módosítottak: C(2020) 2215 (HL C 122L, 2020.4.4., 1. o.), C(2020) 3156 (HL C 164., 2020.5.13., 3. o.), C(2020) 4509 (HL C 218., 2020.7.2., 3. o.), C(2020) 7127 (HL C 340I, 2020.10.13., 1. o.), C(2021) 564 (HL C 34., 2021.2.1., 6. o.) és C(2021) 8442 (HL C 473., 2021.11.24., 1. o.) (a továbbiakban: állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret).

#### 4.2.2. Portugália PPM észrevételeihez fűzött megjegyzései

- (127) Ami a PPM azon állítását illeti, hogy a portugál hatóságok által szolgáltatott egyes információk pontatlanok voltak, ami a SATA Air Açores és az Azores Airlines tevékenységeinek keveredését eredményezné, Portugália úgy véli, hogy tekintettel az eljárás megindításáról szóló határozatra, valamint a Bizottságnak benyújtott további magyarázatokra, nem lehet összetéveszteni e vállalatokat.
- (128) Portugália azt állítja, hogy a PPM észrevételei több megalapozatlan és/vagy valótlan állítást tartalmaznak. Először is, az Azores Airlines versenytársainak PPM által benyújtott listája pontatlan, mivel csak a TAP és a Ryanair versenyeznek a SATA-val ugyanazonokon a piacokon, míg az Azores Airlines által üzemeltetett, menetrend szerint kiszolgált útvonalak eltérnek a White, az Euroatlantic, a Cabo Verde Airlines és a Binter által üzemeltetett útvonalaktól. E légitársaságok ugyanis nem üzemeltetnek menetrend szerinti járatokat az Azori-szigetektől. Ami a Binterrel illeti, a légitársaság a Madeira-szigetcsoporton belül egy olyan útvonalat üzemeltet, amelyet korábban a SATA Air Açores szolgált ki egy, a 2011 és 2013 közötti időszakra vonatkozó közbeszerzési szerződés szerint. Ami az EasyJetet illeti, az csak addig állt versenyben az Azores Airlineszal az Azori-szigetek és a szárazföldi Portugália közötti liberalizált útvonalakon, amíg 2017-ben ki nem lépett ezekről az útvonalokról. Összesen 12 légi fuvarozó próbált működni az azori-szigeteki piacon, de 2016 óta a nyereségesség hiánya miatt fel kellett hagyniuk ezzel <sup>(123)</sup>. Az USA-val és Kanadával való, a régió számára döntő fontosságú összeköttetéseket is általában az Azores Airlines biztosította. Konkrétabban, Portugália beadványa szerint, 2018 májusa és 2019 szeptembere között csak a Delta üzemeltette a Ponta Delgada és New York közötti útvonalat, és a TAP 2020 júliusában elindított, Ponta Delgada és Boston közötti közvetlen járata megszűnt.
- (129) A PPM azon állításaival ellentétben, miszerint a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakat csak az Azores Airlines üzemeltette önkéntes alapon, és hogy a veszteségek azzal magyarázhatók, hogy Portugália nem tartja be az 1008/2008/EK rendeletet, Portugália azt válaszolja, hogy az Azori-szigetek és a szárazföldi Portugália közötti útvonalakat 1998 óta közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalaknak tekintették, és hogy 1998 és 2015 között az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* mindig közzétettek tájékoztatókat és további módosításokat. A 2005 és 2015 közötti időszakban azonban nem volt szükség közbeszerzési eljárásra, mivel az útvonalakat koncessziós szerződés vagy megfelelő kompenzáció nélkül üzemeltették: konkrétabban a TAP és az Azores Airlines a Lisszabon–Horta útvonalat szolgált ki, a TAP volt az egyetlen olyan fuvarozó, amely a Lisszabon–Pico útvonalat üzemeltette, míg az Azores Airlines az egyetlen, amely a Lisszabon–Santa Mariát. 2015 márciusától ezek az útvonalak némelyikük liberalizációjának köszönhetően megváltoztak, miközben a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó fő feltételek is módosultak. Portugália megállapítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak kialakítása és kiosztása mindig az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott eljárásnak megfelelően történt, és – amint az beadványaiban is szerepel – 2015 márciusától az Azores Airlines volt az egyetlen olyan légi fuvarozó, amely érdeklődést mutatott a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó (nyílt) útvonalak üzemeltetése iránt, és amely működési terveket nyújtott be az ANAC-hoz. Portugália ezért hangsúlyozza, hogy ezen útvonalak üzemeltetése nem jövedelmezőségük alapján történt. Portugália azt is állítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettség és az ajánlattételi szabályok okozta túlterheltségre és a bonyolultságokra vonatkozó állításoknak nincs alapja, mivel i. ezek az ilyen típusú pályázatok általános mintáját követték, ii. azokat az 1008/2008/EK rendeletben meghatározott eljárásnak megfelelően közölték a Bizottsággal és hagyták jóvá. Hasonlóképpen, Portugália cáfolja a PPM azon állítását, hogy a szigetek közötti útvonalakra kiírt pályázat valamennyi útvonalra mint csoportra vonatkozik, és emlékeztet arra, hogy az 1008/2008/EK rendelet kifejezetten rendelkezik erről a lehetőségről, mivel az említett rendelet 16. cikke (10) bekezdésének szövege Portugália véleménye szerint egyértelműen alkalmazható az Azori-szigetek sajátos helyzetére. Végül, ami a PPM azon érvét illeti, amely szerint a SATA Air Açoresnak a közszolgáltatási kötelezettségekért fizetett pénzügyi kompenzáció az Azores Airlines jogellenes támogatásának is minősül, Portugália kifejti, hogy a kifizetett összegek nem csupán nem teszik lehetővé az Azores Airlinesnak történő átutalást, hanem valójában nem fedezik az ilyen útvonalak üzemeltetéséből származó hiányt <sup>(124)</sup>.

#### 4.2.3. Portugália egyéb harmadik személyek észrevételeihez fűzött megjegyzései

- (130) Portugália egyrészt rámutat az azzal kapcsolatos pozitív észrevételekre, hogy a SATA alapvető szerepet játszik az Azori-szigetek társadalmi-gazdasági fejlődésében, valamint az Azori-szigetek és az Unió közötti nemzeti és nemzetközi területi folytonosság biztosításában. Portugália azt is megjegyzi, hogy ezek az észrevételek a korábbi tőkeemelések uniós szabályokkal való összeegyeztethetőségét emelik ki, mivel ezek a tőkeemelések elhanyagolható hatást gyakoroltak a versenyre és a belső piacon, tekintettel arra, hogy biztosítani kell az azori-szigeteki diaszpóra összeköttetését. Ezenkívül néhány észrevétel a SATA sajátos jellegére mutat rá a SATA Air Açores és az Azores Airlines által üzemeltetett útvonalakon, mivel a SATA modelljét a versenytársai nem fogják reprodukálni, ami végső soron rendkívül káros lehet az azori-szigeteki bevándorló közösségre nézve.

<sup>(123)</sup> Lásd a 117. lányszöveget.

<sup>(124)</sup> Portugália 2020. november 13-i beadványa, 9. o.

- (131) Másrészt a SATA alapvető szerepének további hangsúlyozása érdekében Portugália megjegyzi, hogy néhány észrevétel kiemeli az Azori-szigetek régió távoli fekvését és a belső piaccal való kapcsolatának hiányát, amelyek eltántoríthatnak a kereskedelemről és akadályozhatják az áruk szabad mozgását. Portugália azt is előadja, hogy az olyan harmadik személyek, mint az AJFA, az SDABS és a Brampton Travel AG (BTA) kiemelik az észak-amerikai útvonalak üzleti és beruházási szempontú jelentőségét. Gazdasági szempontból Portugália hangsúlyozza, hogy harmadik személyek kiemelik a SATA jelentőségét a turisztikai ágazatban, amely kulcsfontosságú a régió fejlődése szempontjából. A SATA hozzáférést biztosít a kívülről származó alapvető és nem alapvető árukhoz, amelyek a turisztikai ágazat fejlesztéséhez szükségesek. A SATA teljes turisztikai értékláncban betöltött „mérhetetlen” szerepét az APAVT (és az ATA) vázolja.
- (132) A portugál hatóságok azt is előadják, hogy különösen az Azori Mezőgazdasági Szövetség és az Azori Halászati Szövetség által a halászati és mezőgazdasági ágazat vonatkozásában tett észrevételek azt hangsúlyozták, hogy a SATA megkülönböztetett szerepet tölt be a régió termelői számára az esélyegyenlőség biztosítása terén (a termékek szigeteken, szárazföldi Portugália és más területek közötti elosztásának és kivitelének biztosításával).
- (133) Végezetül Portugália kiemeli, hogy a SATA légi járatai által a helyi közösség társadalmi és gazdasági fejlődéséhez nyújtott támogatáson túl, amely nélkül a régiónak a jelenlegi világvárból való kilábalása gyakorlatilag lehetetlen lenne, a Bizottság vizsgálati eljárása keretében észrevételeket benyújtó egyes harmadik személyek – például az Azori-szigetek Régió Településeinek Szövetsége – hangsúlyozták, hogy a SATA alapvető szerepet játszik a Covid19-világvárból való kilábalás érdekében szükséges és kivételes körülmények között, többek között az orvostechonikai felszerelések régióba történő szállításában.

## 5. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

- (134) A Bizottság először azt fogja értékelni, hogy a szerkezetátalakítási támogatás, nevezetesen a regionális kormány által nyújtott 144,5 millió EUR összegű közvetlen kölcsön és a 173,75 millió EUR összegű adósságvállalás, amelyek révén összesen 318,25 millió EUR-t alakítanak saját tőkévé, valamint a bankoktól és/vagy más pénzügyi intézményektől kapott kölcsönökre 2028-ig nyújtandó 135 millió EUR összegű állami kezességvállalás az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül-e, és ha igen, az ilyen támogatás jogszerű-e és összeegyeztethető-e a belső piaccal.
- (135) Ugyanezt az értékelést el kell végezni a korábbi tőkeemelések tekintetében is, mivel az eljárás megindításáról szóló határozattal megindított hivatalos vizsgálati eljárás ezekre az intézkedésekre is vonatkozik <sup>(125)</sup>. Ezt az értékelést a (242)–(248) preambulumbekzdés tartalmazza.
- (136) Ezzel szemben ilyen értékelésre nem kerül sor a SATA-nak nyújtott, 2020. augusztus 13-án bejelentett megmentési támogatás tekintetében ((1) preambulumbekzdés), mivel a szóban forgó bejelentést később, 2022. április 6-án visszavonták, és a megmentési támogatást nem hajtották végre ((12) preambulumbekzdés). Bár megmentési támogatást mint olyat nem nyújtottak a SATA-nak, a Bizottság megjegyzi, hogy Portugália megmentési támogatásról szóló bejelentésére reagálva az eljárás megindításáról szóló határozat a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 103. pontja alapján likviditási támogatást hagyott jóvá a SATA számára annak érdekében, hogy a megmentési támogatás hivatalos vizsgálata során biztosítsa a SATA által nyújtott légi közlekedési szolgáltatások és repülőtér-üzemeltetési szolgáltatások terén az általános gazdasági érdekű szolgáltatások folyamatoságát. Ezt a támogatást később 255,5 millió EUR-ra kibővítették és meghosszabbították, amint azt az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat ((7) preambulumbekzdés) és a 2021. november 5-i bizottsági határozat ((11) preambulumbekzdés) jóváhagyta. Míg a támogatást eredetileg kölcsönökre vonatkozó kezességvállalások formájában nyújtották, az utóbbi határozatban a Bizottság jóváhagyta, hogy Portugália az állami kezességvállalásokat a részvényesek által a SATA-nak nyújtott közvetlen kölcsönökkel váltsa fel, különös tekintettel arra a 82,5 millió EUR összegre, amelyet az ARA nem tudott továbbgörgetni a 2022. évi költségvetésbe. Mindazonáltal e támogatás összeegyeztethetőségét a (2), (7) és (11) preambulumbekzdésben említett határozatok a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 103. pontjával összhangban már értékelték, és ez az összeegyeztethetőség független a megmentési támogatás mint olyan összeegyeztethetőségétől. Ennélfogva a megmentési támogatást mint olyat nem hajtották végre, és az e támogatásra vonatkozó bejelentés visszavonása következtében a Bizottságnak már nem kell megvizsgálnia e megmentési támogatás összeegyeztethetőségét.

<sup>(125)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (52), (55), (58)–(59), (91) és (112) preambulumbekzdése.

### 5.1. Az állami támogatás megléte

- (137) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „[h]a a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (138) Az említett rendelkezés értelmében tehát egy intézkedés a következő feltételek egyidejű teljesülése esetén minősül támogatásnak: i. az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt állami forrásokból kell finanszírozni, ii. előnyhöz kell juttatnia a kedvezményezettet, iii. az előnynek szelektívnek kell lennie, és iv. az intézkedésnek torzítania kell a versenyt, vagy a verseny torzításával kell fenyegetnie, és érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet. Ezért helyénvaló külön megvizsgálni, hogy az intézkedések állami támogatásnak minősülnek-e.

#### 5.1.1. Állami források és az államnak való betudhatóság

- (139) Az intézkedések közigazgatási aktusokat és közigazgatási határozatokat foglalnak magukban.
- (140) A szerkezetátalakítási támogatást az Azori-szigetek régió költségvetéséből származó állami forrásokból finanszírozzák. Az Azori-szigetek régió mint a SATA egyedüli részvényese költségvetésének forrásaiból különösen a következőket biztosítja: i. a SATA felélt saját tőkéjének növeléséhez szükséges 144,5 millió EUR összegű tőkeinjekciók, ii. az adósságtólvállalás finanszírozására szolgáló, 173,75 millió EUR összegű pénzeszközök, amelyeket szintén tőkévé kell átalakítani, és iii. a bankoktól és/vagy más pénzügyi szervezetektől kapott kölcsönökre nyújtott 135 millió EUR összegű kezességvállalás 2028-ig. Ami a korábbi tőkeemeléseket illeti, amint azt a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozat (39) preambulumbekkezdésében megállapította, az Azori-szigetek régió a költségvetéséből származó források felhasználásával és a régió kormányzótanácsa által hozott határozatok alapján jegyezte ezeket a tőkeemeléseket (amelyeket kamatokkal együtt visszafizettek) ((102)–(103) preambulumbekkezdés).
- (141) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a helyi hatóságok – például egy régió – forrásai állami források, és az ilyen hatóságok által hozott döntések az államnak tudhatók be. Így a fenti intézkedések az államnak tudhatók be, és azokat állami forrásokból finanszírozzák.
- (142) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a fent leírt intézkedések állami forrásokat tartalmaznak, és az azok odaítélésére vonatkozó döntések az államnak tudhatók be.

#### 5.1.2. Előny

- (143) Az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének alkalmazásában az előny olyan gazdasági előny, amelyet egy adott vállalkozás rendes piaci körülmények között – azaz állami beavatkozás nélkül – nem tudott volna megszerezni <sup>(126)</sup>.
- (144) Ami a SATA-nak nyújtott szerkezetátalakítási támogatást illeti, mind a tőkévé alakítandó részvényesi kölcsönök és adósságtólvállalás, mind a kölcsönökre az Azori-szigetek régió által nyújtott kezességvállalás gazdasági előnyt biztosít a kedvezményezettnek, mivel a konkrét helyzetben és a jelenlegi körülmények között a SATA állami kezességvállalás nélkül nem tud tőkéhez jutni, illetve piaci feltételek mellett hitelfinanszírozást bevonni (amint azt Portugália is elismeri, (67) preambulumbekkezdés). Az állam beavatkozása nélkül ugyanis a SATA rövid távon szinte biztosan felhagy üzleti tevékenységével, mivel egyetlen magánbefektető sem tűnik késznek arra, hogy tőkét injektáljon a vállalatba, és egyetlen pénzügyi intézmény sem hajlandó új finanszírozást nyújtani. A szerkezetátalakítási támogatás nem az ARA részesedése értékének megőrzéséhez vagy növeléséhez szükséges. Ellenkezőleg, a finanszírozás úgy tűnik, nem alkalmas arra, hogy a vállalt kockázattal arányos megtérülést biztosítson a részvényes számára. Portugália nem állítja, hogy ez a megtérülés ténylegesen megvalósulna. A rendelkezésre álló bizonyítékok ugyanis azt mutatják, hogy miközben a szerkezetátalakítási terv végén megfelelő megtérülést és ellentételezést tudnak nyújtani az államnak (1.A. táblázat, valamint a (206) és azt követő preambulumbekkezdések), a szerkezetátalakítási időszak első négy évének veszteségei jóval magasabbak a szerkezetátalakítási időszak végén elért pozitív nyereségnél. Ezért az ötéves szerkezetátalakítási időszak alatt a várható kumulált bevételek jóval a saját tőke alternatív költsége alatt maradnak (a (206) preambulumbekkezdés szerint 16 %).

<sup>(126)</sup> A Bíróság 1996. július 11-i ítélete, SFEI és társai, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, 60. pont; a Bíróság 1999. április 29-i ítélete, Spanyolország kontra Bizottság, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, 41. pont.

- (145) A korábbi tőkeemeléseket illetően a Bizottság fenntartja az eljárás megindításáról szóló határozatban kifejtett álláspontját<sup>(127)</sup>. Portugália kifejti, hogy ezeket az intézkedéseket részben azért hozták meg, hogy biztosítsák a nemzeti jog azon rendelkezésének való megfelelést, amely előírja a részvényesek számára, hogy a befizetett részvénytőkének a kumulált hiány miatti elvesztése esetén mérlegeljék a tőkeinjekciót ((102) preambulumbekzdés), de ez nem magyarázza meg, hogy a régió miért döntött úgy, hogy további tőkét biztosít a SATA-nak, ahelyett, hogy például felszámolási vagy fizetési képtelenségi eljárás alá vonta volna. Portugália nem állítja, hogy ezeket az intézkedéseket olyan előrejelzéssel támasztotta volna alá, amely meggyőzött volna egy piactudományi részvényest arról, hogy a befektetés piacnak megfelelő megtérülése érdekében növelje befektetését egy vállalatban. Portugália vagy a felek az eljárás során nem terjesztettek elő olyan állításokat vagy bizonyítékokat sem, amelyek igazolnák, hogy a SATA 2017-től történő feltőkésítése egy olyan operatív és pénzügyi üzleti tervhez volt kötve, vagy olyan tervet támasztott volna alá, amelynek célja a működés hatékonyságának és végső soron a régió SATA-ban való üzletre része jövedelmezőségének javítása. Ezzel szemben Portugália azt állítja, hogy ezek a tőkeemelések a közszolgáltatási kötelezettségek és a SATA Észak-Amerikába irányuló járataira vonatkozó *de facto* általános gazdasági érdekű szolgáltatás üzemeltetéséből eredő működési hiány kompenzációjának minősülnek ((102)–(108) preambulumbekzdés). A Bizottság tehát fenntartja, hogy ezen intézkedések végrehajtásával a Régió nem részvényesként (vagy befektetőként), hanem hatóságként járt el.
- (146) Mindenesetre a Bizottság megjegyzi, hogy Portugália nem említette, hogy a fenti döntéseket olyan gazdasági értékelések alapján hozták meg, amilyeneket hasonló körülmények között egy észszerűen eljáró (a portugál hatóságokhoz hasonló jellemzőkkel bíró) piactudományi szereplő is készített volna az intézkedések jövedelmezőségének vagy gazdasági előnyeinek meghatározása céljából, mielőtt a szándékolt beruházásról döntött volna.
- (147) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az intézkedések olyan finanszírozást biztosítanak a SATA számára, amelyhez a kedvezményezett a piacon nem juthat és nem is juthatott hozzá, és ezáltal az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében gazdasági előnyhöz juttatják a SATA-t.

#### 5.1.3. Szelektivitás

- (148) Az intézkedéseknek a SATA a kizárólagos kedvezményezettje, mivel az intézkedéseket mérlegelési jogkör gyakorlása révén, a kedvezményezett sajátos igényei alapján meghatározott *ad hoc* összeg erejéig nyújtják ((43)–(51) preambulumbekzdés). Ahogy a Bíróság kimondta<sup>(128)</sup>, amennyiben egyedi támogatásról van szó, a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi az intézkedés szelektivitásának vélelmezését. Ez attól függetlenül így van, hogy vannak-e hasonló ténybeli és jogi helyzetben lévő szereplők az érintett piacokon.
- (149) Bár Portugália nyújtott vagy továbbra is nyújthat állami támogatást a SATA-val versenyben álló más légitársaságoknak, a tőkeinjekció vagy a kölcsönökre vonatkozó kezességvállalások mindenesetre nem képezik a részét egy olyan szélesebb hatályú, általános gazdaságpolitikai intézkedésnek, amelynek célja, hogy ugyanolyan típusú *ad hoc* támogatást nyújtson az intézkedések céljára tekintettel hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő, a légi közlekedési ágazatban vagy más gazdasági ágazatokban tevékenykedő vállalkozásoknak; e támogatás kizárólag a SATA számára elérhető.
- (150) A Bizottság ezért arra a következtetésre jut, hogy ezek az intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szelektívek.

#### 5.1.4. Versenytorzulás és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (151) Ha egy tagállam által nyújtott pénzügyi támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti az Unión belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat. Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitva álló piacokon más vállalkozásokkal versenyez. Ezzel kapcsolatban az a körülmény, hogy valamely gazdasági ágazatot uniós szinten liberalizálnak, elegendő lehet annak a megállapításához, hogy a támogatás tényleges vagy potenciális hatással van a versenyre, valamint a tagállamok közötti kereskedelemre.

<sup>(127)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (44)–(48) preambulumbekzdése.

<sup>(128)</sup> A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 60. pont.

- (152) A SATA regionális légitársaság, amely légi közlekedési szolgáltatásokat nyújt az Azori-szigetcsoport szigeteit összekötő útvonalakon, valamint e szigeteket összeköti a szárazföldi Portugáliával, Madeirával és számos észak-amerikai célállomással (Boston, Oakland, Toronto és Montreal), ahol a helyi portugál diaszpóra telepedett le. Még ha a támogatás kedvezményezettje nem is vesz részt közvetlenül az Unión belüli, határokon átnyúló kereskedelemben, tekintettel arra, hogy a légi közlekedési ágazat nyitva áll az Unión belül a verseny előtt, és más légi fuvarozók is biztosíthatnák ezeket az útvonalakat a SATA-val versenyezve, a bejelentett intézkedések javíthatják a kedvezményezett helyzetét a tényleges versenytárs vállalkozásokkal vagy a potenciális versenytárs vállalkozásokkal szemben, amelyek nem férnek hozzá hasonló portugál állami támogatáshoz, vagy amelyeknek piaci feltételek mellett kell finanszírozniuk műveleteiket.
- (153) Következésképpen az intézkedések torzíthatják a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegethetnek, és érinthetik a tagállamok közötti kereskedelmet.

## 5.2. Következtetés az állami támogatás meglétéről

- (154) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a SATA javára nyújtott szerkezetátalakítási támogatás és korábbi tőkeemelések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősülnek.

## 5.3. Az intézkedések jogszerűsége

- (155) A Bizottság úgy véli, hogy Portugália azáltal, hogy bejelentette a szerkezetátalakítási támogatást, és tartózkodott attól, hogy azt a Bizottság jóváhagyását megelőzően végrehajtsa, eleget tett az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti kötelezettségeinek.
- (156) A 2020. augusztus 13-án bejelentett megmentési támogatást e bejelentés visszavonása előtt nem hajtották végre ((12) preambulumbekkezdés). Ezzel szemben a korábbi tőkeemeléseket előzetes bejelentés nélkül nyújtották, és azokat csak a hivatalos vizsgálati eljárás megindításakor fizették vissza kamatokkal együtt.

## 5.4. A belső piaccal való összeegyeztethetőség

- (157) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az egyes gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődését előmozdító támogatás, amennyiben az ilyen támogatás nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben.
- (158) Ezért ahhoz, hogy a támogatást összeegyeztethetőnek lehessen nyilvánítani, annak egyrészt bizonyos gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődésének előmozdítására kell irányulnia, másrészt nem befolyásolhatja hátrányosan a kereskedelmi feltételeket a közös érdekekkel ellentétes mértékben. Különösen a második feltétel alapján a Bizottság összeveti a tervezett támogatásnak a támogatni kívánt tevékenységek fejlesztése tekintetében vett pozitív hatásait a belső piacra gyakorolt esetleges negatív hatásaival <sup>(129)</sup>.
- (159) Portugália úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítható.
- (160) A szóban forgó állami támogatás jellegére és céljaira, valamint a portugál hatóságok állításaira tekintettel a Bizottság értékeli fogja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelel-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás vonatkozó rendelkezéseinek. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban a Bizottság meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeket megvizsgál, amikor értékeli, hogy a vállalkozásnak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás összeegyeztethető-e a belső piaccal az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében <sup>(130)</sup>.
- (161) Annak vizsgálata során, hogy a szerkezetátalakítási támogatás hátrányosan, a közös érdekekkel ellentétes mértékben befolyásolja-e a kereskedelmi feltételeket, a Bizottság az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján mérlegelési tesztet végez. E teszt keretében – feltéve, hogy a kedvezményezett jogosult szerkezetátalakítási támogatásra – a Bizottság összeveti a támogatásnak a támogatni kívánt tevékenységek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásait az állami támogatásnak a versenyre és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatása által okozott negatív hatásokkal, különösen azt vizsgálva, hogy miként minimalizálja a támogatási intézkedés a verseny és a kereskedelem torzulását (az állami beavatkozás szükségessége, a támogatás megfelelősége, arányossága, átláthatósága, az „először és utoljára” elv, valamint a versenytorzulást korlátozó intézkedések).

<sup>(129)</sup> A Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Ausztria kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 19. pont.

<sup>(130)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontja.

- (162) A fentiek nem érintik azt a tényt, hogy a Bizottság által ennek alapján elfogadott határozatoknak biztosítaniuk kell az uniós jognak való megfelelést <sup>(131)</sup>.
- (163) A bejelentés és a szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatos hivatalos vizsgálat során gyűjtött információk fényében ez nem jelenti azt, hogy a szerkezetátalakítási támogatás vagy a hozzá kapcsolódó feltételek, illetve a támogatás által megkönnyített gazdasági tevékenységek az uniós jog valamely vonatkozó rendelkezésének megsértését vonhatnak maguk után. Különösen, amint azt Portugália bizonyította, a régió kilenc szigetét az Azori-szigetcsoporthoz tartozó szigetek közötti légi közlekedésén keresztül összekötő 14 útvonalat kizárólag a SATA Air Açoresre bízták azzal, hogy az 1008/2008/EK rendelettel összhangban közszolgáltatási kötelezettségek keretében üzemeltesse őket (2.1.1. szakasz, (18) és (19) preambulumbekzdés). Hasonlóképpen, az Azori-szigetek és a szárazföldi Portugália és Madeira közötti négy útvonalat, amelyek 1998 óta közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalaknak minősülnek, az Azores Airlines nyílt közszolgáltatási kötelezettségként üzemeltette az Európai Unió Hivatalos Lapjában 1998 és 2015 között közzétett tájékoztatók alapján, ugyanezen vonatkozó uniós szabályoknak megfelelően ((20) preambulumbekzdés). 2015 márciusától a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonalak néhányuk liberalizációja miatt megváltoztak, míg az Azores Airlines volt ismét az egyetlen olyan légi fuvarozó, amely érdeklődést mutatott a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak kizárólagosság és kompenzáció nélküli üzemeltetése iránt, és amely működési terveket nyújtott be az ANAC-nak ((107) preambulumbekzdés). Ezen túlmenően a Bizottság nem küldött indoklással ellátott véleményt Portugáliának az uniós jog olyan lehetséges megsértéséről, amely az ügyszóhoz kapcsolódna, emellett nem érkezett a Bizottsághoz olyan panasz, amely arra engedne következtetni, hogy az állami támogatás, a hozzá kapcsolódó feltételek vagy a támogatással elősegített gazdasági tevékenységek ellentétesek lehetnek az uniós jognak az EUMSZ 107. és 108. cikkén kívüli vonatkozó rendelkezéseivel.
- (164) A közszolgáltatási kötelezettséggel és az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos műveletek tekintetében a Bizottság azt is megjegyzi, hogy az azzal kapcsolatban felmerült kétségeket, hogy e kötelezettségeket a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának időtartamára a vonatkozó uniós joggal összhangban határozzák-e meg, írják-e elő és adnak rájuk megbízást <sup>(132)</sup>, eloszlatták a szigeten belüli útvonalakra vonatkozó ötéves közszolgáltatási szerződés megújításáról, valamint a szárazföldi Portugália és Madeira felé irányuló útvonalakra vonatkozó jövőbeli pályázati felhívásról Portugália által szolgáltatott információk; e felhívásokat a szerkezetátalakítási terv időkeretén belül kell kiírni, míg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal az SGA-t a szerkezetátalakítási időszak végéig, 2025-ig odaítélt koncesszió útján bízták meg ((19)–(23) preambulumbekzdés).

#### 5.4.1. Támogathatóság: nehéz helyzetben lévő vállalkozás

- (165) A szerkezetátalakítási támogatásra való jogosultsághoz a kedvezményezettnek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 2.2. szakasza értelmében nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak kell minősülnie. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontja konkrétan kifejti, hogy valamely vállalkozás akkor nehéz helyzetben lévő vállalkozás, ha állami beavatkozás nélkül majdnem biztosra vehető, hogy rövid vagy középtávon üzleti tevékenységének feladására kényszerül. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a)–d) alpontjában leírt körülmények közül legalább egy fennáll.
- (166) A (14), (30) és (31) preambulumbekzdésben leírtak szerint a SATA korlátolt felelősségű társaság, amely 2020 végén összesen 369,3 millió EUR negatív saját tőkét könyvelhetett el, ami arra utal, hogy a teljes jegyzett részvénytőkéje eltűnt. A legfrissebb rendelkezésre álló ellenőrzött jelentések és előrejelzések [...], hogy [...] továbbra is a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 20. pontjának a) alpontjában meghatározott nehéz helyzetben lévő vállalkozás.
- (167) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 21. pontja szerint az újonnan alapított, azaz a kevesebb, mint három éve működő vállalkozások nem jogosultak megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásra. A kedvezményezett nem újonnan alapított vállalkozás, mivel 1941-ben, vagyis több mint három évvel ezelőtt alapították (lásd a (14) preambulumbekzdést).
- (168) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 22. pontja szerint egy nagyobb vállalatcsoporthoz tartozó vagy ilyen vállalatcsoport által átvett vállalkozás általában nem jogosult szerkezetátalakítási támogatásra. A kedvezményezett egyénileg van az ARA 100 %-os tulajdonában, és ezért nem része egy nagyobb vállalatcsoportnak ((14) preambulumbekzdés).
- (169) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a SATA nehéz helyzetben lévő vállalkozás, és szerkezetátalakítási támogatásra jogosult.

<sup>(131)</sup> A Bíróság 2020. szeptember 22-i ítélete, Ausztria kontra Bizottság, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, 18–20. pont.

<sup>(132)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (59) preambulumbekzdése.

#### 5.4.2. A támogatás előmozdítja bizonyos gazdasági tevékenység vagy gazdasági terület fejlődését

- (170) Az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető állami támogatásnak elő kell mozdítania egyes gazdasági tevékenységek vagy gazdasági területek fejlődését.
- (171) E tekintetben annak igazolásához, hogy a szerkezetátalakítási támogatás célja az ilyen tevékenységek vagy területek fejlődésének előmozdítása, a támogatást nyújtó tagállamnak bizonyítania kell, hogy a támogatás szociális nehézségek megelőzését vagy valamely piaci hiányosság kezelését célozza. A szerkezetátalakítási támogatás sajátos összefüggésében a Bizottság megjegyzi, hogy – amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 43. pontja elismeri – valójában a piacról való kilépés jelentős szerepet játszik a termelékenység-növekedés folyamatában, így pusztán a vállalkozás piacról való kilépésének a megakadályozása nem indokolja elégségesen a támogatás nyújtását. Éppen ellenkezőleg, a megmentési és szerkezetátalakítási támogatások az állami támogatások legtorzítóbb típusai közé tartoznak, mivel akadályozzák a piacról való kilépés folyamatát. Bizonyos helyzetekben azonban a nehéz helyzetben lévő vállalkozás szerkezetátalakítása hozzájárulhat a gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a kedvezményezett által végzett tevékenységeken túlmenően is. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha ilyen támogatás hiányában a kedvezményezett csődje piaci hiányossághoz vagy szociális nehézségekhez vezetne, akadályozva az ilyen helyzetek által érintett gazdasági tevékenységek és/vagy területek fejlődését. Az ilyen helyzetek nem kimerítő felsorolását a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontja tartalmazza.
- (172) Ilyen helyzetek többek között akkor fordulnak elő, amikor a támogatással elkerülhető egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás, vagy egy fontos, nehezen helyettesíthető, más versenytárs számára nehezen átvehető szolgáltatás folyamatos nyújtása megszakadásának kockázata, vagy amikor a kedvezményezett fontos rendszerszintű szerepet tölt be egy olyan régióban vagy ágazatban, ahol kilépésének potenciális negatív hatásai lennének<sup>(133)</sup>. A támogatás tehát azáltal, hogy lehetővé teszi a kedvezményezett számára tevékenységének folytatását, megelőzi az efféle piaci hiányosságot vagy szociális nehézségeket. Szerkezetátalakítási támogatás esetén azonban ez csak akkor igaz, ha a támogatás lehetővé teszi a kedvezményezett számára, hogy saját erőből versenyezzen a piacon, ami csak akkor biztosítható, ha a támogatás a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv végrehajtásához van kötve.
- (173) A Bizottság ezért először azt fogja értékelni, hogy a támogatás valamely piaci hiányosság vagy szociális nehézségek megelőzését célozza-e (5.4.2.1. szakasz), és hogy a támogatást a kedvezményezett hosszú távú életképességét helyreállító szerkezetátalakítási terv kíséri-e (5.4.2.2. szakasz).

#### 5.4.2.1. Hozzájárulás a gazdasági tevékenység fejlődéséhez a szociális nehézségek vagy a piaci hiányosságok megelőzése révén

- (174) Azon helyzetek közül, amikor egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás megmentése vagy szerkezetátalakítása hozzájárulhat gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b), c) és d) alpontja olyan eseteket említ, amikor a támogatás célja azon kockázat elkerülése, hogy a gazdasági növekedést akadályozza egy fontos szolgáltatásnak a kedvezményezett piacról való kivonulása miatti megszakadása (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja), vagy az érintett régióban vagy ágazatban fontos rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozás piacról való kilépése (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) alpontja), vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás folyamatos nyújtásának megszakadása (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának d) alpontja).

#### A támogatással elkerülhető egy fontos szolgáltatás megszakadása

- (175) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban<sup>(134)</sup> a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a SATA-nak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás megakadályozta egy fontos, nehezen helyettesíthető, más versenytárs számára nehezen átvehető szolgáltatás megszakadását (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontjával összhangban).
- (176) A Bizottság megjegyezte különösen, hogy a likviditási és szerkezetátalakítási intézkedések célja annak megelőzése, hogy a SATA az elmúlt években tapasztalt – a Covid19-világjárvány által intenzíven súlyosbított – nehézségek miatt felhagyjon üzleti tevékenységével, és hogy a rendelkezésre álló információk alapján egyetlen más fuvarozó sem bizonyította kereskedelmi érdeklődését az alternatív vagy kiegészítő útvonalak iránt, így a támogatás elengedhetetlen a SATA által nyújtott szolgáltatások megszakadása súlyos és közvetlen kockázatának elkerüléséhez<sup>(135)</sup>. Mivel egy légitársaságnak elegendő likviditással kell rendelkeznie működési engedélyének fenntartásához, a rendelkezésre álló bizonyítékok, valamint az egyes SATA-légitársaságok közelmúltbeli és várható működési veszteségei (I.A. táblázat) fényében egyértelmű, hogy a szerkezetátalakítási támogatás hiányában a SATA

<sup>(133)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b), c) és d) alpontja.

<sup>(134)</sup> Az eljárást kiterjesztéséről szóló határozat (57)–(58) preambulumbekzdése, amely az eljárás megindításáról szóló határozat (69)–(71) preambulumbekzdésében kifejtett értékelésre hivatkozik.

<sup>(135)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (58) preambulumbekzdése.

nem tudna eleget tenni fizetési kötelezettségeinek és tartozásainak, és így fizetéseket elmulasztani kellene indítania, és meg kellene szüntetnie tevékenységét ((64) preambulumbekzdés). Mivel a kedvezményezett légi személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokat nyújt, és kis repülőtereket üzemeltet ((17) és (23) preambulumbekzdés), állami beavatkozás nélkül fennáll az alapvető szolgáltatások megszakadásának komoly kockázata, amely szolgáltatások nélkül az Azori-szigetcsoport és az Unió összeköttetése és területi folytonossága csorbulna. Ez az összeköttetés abból a szempontból még fontosabb, hogy az Azori-szigetek régió az Unió egyik legkülső régiója, és mint ilyen, tartós gyengeségekkel küzd, ideértve az európai kontinens től való, az EUMSZ 349. cikkében elismert, fent említett távolságot, amely károsan hat gazdasági és társadalmi fejlődésére.

- (177) A Ryanair vitatja a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban foglalt előzetes megállapításait. A Ryanair továbbá azzal érvel, hogy a Covid19-járvány által előidézett kapacitásfelesleg lehetővé teszi a hatékonyabb versenytársak számára, hogy átvegyék a SATA Air Açores és az Azores Airlines szerepét és helyettesítsék őket. Konkrétabban a Ryanair azt állítja, hogy néhány nap alatt át tudná venni a SATA Air Açores és az Azores Airlines szárazföld felé irányuló valamennyi útvonalát.
- (178) A Bizottság úgy véli, hogy a Ryanair állításai a harmadik személyek beadványai, a benyújtott információk és a Portugália által tett kötelezettségvállalások fényében megalapozatlanok. Ellentétben azzal, amit a Ryanair az észrevételeiben állít, nincs bizonyíték – sem alátámasztó információként, sem piaci tanulmány formájában – arra, hogy a Covid19-világjárvány által generált folyamatos kapacitásfelesleg a SATA-nak az Azori-szigeteken betöltött szerepe helyébe léphetne. Konkrétabban a Ryanair nem növelte az Azori-szigetekkel való összeköttetéseit, amikor a SATA csökkentette járatait, és nem vett részt a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakra 2021. június 4-én kiírt közbeszerzési eljárásban sem. Általánosabban fogalmazva, a Ryanair a São Miguel, illetve Terceira és Lisszabon, illetve Porto közötti összeköttetések 2015-ös liberalizációja óta korlátozott járatsűrűséget tartott fenn, és nem növelte ezeket a járatsűrűségeket, amióta a SATA járatsűrűsége csökkent ((124) preambulumbekzdés).
- (179) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság azt is megjegyzi, hogy bár a SATA egyes útvonalai önálló és/vagy szezonális alapon vonzóak lehetnek egy versenytárs számára, semmi nem utal arra, hogy bármely versenytárs átvinné a SATA összes útvonalát, beleértve a közszolgáltatási kötelezettséget/általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat és az áru fuvarozási tevékenységeket, amelyek nemcsak a halászlé ágazat, hanem a postai küldemények és az egészségügyi felszerelések Azori-szigetekre történő szállítása szempontjából is különös jelentőséggel bírnak, és így a helyi közösség számára nagyon fontos szolgáltatást jelentenek ((17)–(28) preambulumbekzdés). Ebben az értelemben, ellentétben a SATA helyettesítésének általános lehetőségével, egyik közvetlen versenytárs, köztük a Ryanair sem mutatott érdeklődést az utóbbi években az Azori-szigetcsoporttal való közvetlen összeköttetés kialakítása iránt, és egyikük sem nyújtana légi áru fuvarozási szolgáltatásokat ((25) és (124) preambulumbekzdés). Különösen az Azori-szigetcsoportot összekötő, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak odaítélésére irányuló közelmúltbeli közbeszerzési eljárás eredményeire tekintettel, ahol is a SATA volt ismét az egyetlen fuvarozó, amely ajánlatot tett ((19) és (122) preambulumbekzdés), nemcsak nehéz lenne, hanem irreális is elvárni, hogy bármely versenytárs rövid távon teljes mértékben helyettesítse a SATA-t.
- (180) Amint azt Portugália előadta, a SATA egyedülálló összeköttetéseket biztosít azáltal, hogy az Azori-szigetcsoporton belül, valamint a szigetekről a szárazföldi Portugália és a portugál diaszpóra közösségének fő tartózkodási területeire menetrend szerinti járatokat kínál ((17)–(26) preambulumbekzdés). Ez az összeköttetési hálózat különösen fontos, mivel az Azori-szigetek lakosai nem támaszkodhatnak alternatív közlekedési módokra sem a szigetek közötti mobilitás, sem a szigetcsoporton kívüli utazások esetében ((29) preambulumbekzdés). Az ilyen alapvető légi közlekedési szolgáltatások mellett és a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakon túl a SATA jelentősen és határozottan támogatja az Azori-szigetek gazdasága növekedésének egyik legfontosabb elemét, nevezetesen a turizmust. Konkrétabban, a SATA-nak az utazók Azori-szigetekre történő szállításában álló műveleteitől érkező támogatás nélkül a helyi vállalatok fontos szegmense – nevezetesen a szállodák, az éttermek, a társadalmi és kulturális rendezvényeket szervező vállalatok, a kiskereskedelmi üzletek és a turizmushoz kapcsolódó egyéb tevékenységet folytató vállalatok – számára további nehézségeket okozna a Covid19-világjárvány túlélése (3.2.2. szakasz).
- (181) Harmadik személyek hangsúlyozzák, hogy üzleti tevékenységük és tevékenységeik nagy részében a SATA szolgáltatásaitól függenek, és a SATA műveletei nélkül jelentős árbevétel-vesztéssel kellene számolniuk. Amint arra Portugália is rámutat, a Covid19-világjárvány által már amúgy is súlyosan érintett helyi vállalkozások többsége turizmus nélkül nem tudta volna túlélni ezt a válságot. Ebben az értelemben az észrevételeket benyújtó harmadik személyek nagy többsége – különösen az olyan üzleti partnerek, mint az utazási irodák, az utazásszervezők, a szállodai szövetségek, a jegyértékesítők és a beszállítók, valamint az észak-amerikai diaszpórát és üzleti közösséget képviselő szervezetek – ténylegesen megerősítette a Bizottság megállapításait ((68) és (175) preambulumbekzdés), amelyek a SATA-nak az Azori-szigetek gazdaságának fejlődésében játszott egyedülálló szerepére vonatkoznak, valamint – amint azt Portugália is bemutatta – annak csekély valószínűségét, hogy más nagy távolságra közlekedő vagy fapados légi fuvarozók rövid- és középtávon reprodukálnák a SATA Azori-szigeteken való jelenlétét és tevékenységét ((122)–(124) preambulumbekzdés).

- (182) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kedvezményezett csődje azzal a veszéllyel járna, hogy zavart okozna egy olyan fontos közlekedési szolgáltatásban, amely régiószerte és kisebb mértékben nemzetközi jelleggel összeköttetést és hálózatot biztosít – összekapcsolva az Azori-szigetek legkülső régióját a szigetcsoporton belül, valamint a szárazföldi Portugáliával és Madeirával, továbbá a portugál nyelvű észak-amerikai közösséggel –, és amelyet a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b) alpontja szerint nehezen helyettesítenének teljes mértékben más szolgáltatók.

*A támogatás a régióban rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozást támogat*

- (183) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban kifejtettek szerint <sup>(136)</sup> a szerkezetátalakítási támogatás a régióban fontos rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozás piacról való kilépésének kockázatát is igyekszik elkerülni a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) alpontja értelmében.
- (184) A Bizottság különösen megjegyzi, hogy a SATA nemcsak az összeköttetések és a turizmus, hanem a foglalkoztatás szintje tekintetében is kulcsfontosságú szerepet játszik az Azori-szigetek gazdaságában ((14)–(27) preambulumbekzdés). E tekintetben a SATA piacról való kilépése valószínűleg súlyos szociális nehézségeket okozna: i. közvetlenül, mivel a SATA az Unió ezen legkülső területének egyik fő munkáltatója (minthogy 1 150 olyan munkahelyet biztosít, amely megszűnne helyi szinten), ii. közvetetten, mivel a SATA alapvető támogatást nyújt a regionális gazdaság, és ezáltal a helyi munkáltatók számára a légi személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokon keresztül. Különösen a SATA az Azori-szigeteken kívülről a szigetekre érkező utasok közel felét, az Azori-szigetcsoporton belül közlekedő utasok 100 %-át szállítja, ezáltal jelentősen támogatva a helyi turisztikai ágazatot, amely az ARA GDP-jének mintegy 13 %-át teszi ki ((21), (26) és (65) preambulumbekzdés).
- (185) A SATA csődje negatív továbbgyűrűző hatásokat is kiváltana az ügyfeleire, valamint közvetlen és közvetett beszállítóira nézve, figyelembe véve, hogy a szigetcsoport kilenc szigetén belül a légi áru 100 %-át a SATA Air Açores kezeli, az Azori-szigetéről kívülre induló és onnan az Azori-szigetekre érkező légi áruk (beleértve a halat, a postai küldeményeket és az egészségügyi felszereléseket is) pedig több mint [60–70] %-át az Azores Airlineson keresztül ((25) preambulumbekzdés). Tekintettel az Azori-szigetek területfejlesztésében játszott ilyen kulcsfontosságú szerepre, a SATA kilépése súlyos társadalmi és gazdasági nehézségeket okozna e legkülső régió számára, amely már most is jelentős kihívásokkal néz szembe a földrajzi távolság, valamint a szárazföldi Portugáliához és az Unió többi részéhez képest fennálló társadalmi-gazdasági szakadék miatt ((65)–(67) preambulumbekzdés).
- (186) A Covid19-világjárvány példa nélküli hatása tovább súlyosbította ezeket a társadalmi-gazdasági körülményeket, figyelembe véve a turizmusra gyakorolt negatív hatásokat is, minthogy a turizmus – amint már említésre került – az Azori-szigetek régió egyik fő vagyontörzsét jelenti, és 2019-ben az Azori-szigetek GDP-jének mintegy 13 %-át tette ki. Ezért, amint azt Portugália előadta, a SATA csődje jelentősen akadályozná e már hátrányos helyzetű térség gazdasági helyreállítását ((65) preambulumbekzdés).
- (187) Továbbá, amint azt számos harmadik személy észrevételei is mutatják, a SATA alapvető szerepet játszik az Azori-szigetek területi és társadalmi kohéziójának megerősítésében, többek között azáltal, hogy biztosítja a szigetcsoport szétszórtan elhelyezkedő kilenc szigete közötti állandó összeköttetést, valamint javítja a szárazföldi Portugália és az Unió, továbbá az USA és Kanada (ahol az azori-szigeteki diaszpóra jelentős része él) elérhetőségét az Azori-szigetek lakossága és javai számára ((93)–(101) preambulumbekzdés). Ebben az értelemben a SATA csődje negatív következményekkel járna a portugál diaszpóra közösségére nézve is, amely – alternatív légi fuvarozók hiányában – csak közvetve és hosszú utat követően jutna el az Unió ezen legkülső régiójába.
- (188) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kedvezményezett munkáltatóként és az Azori-szigeteken működő számos más vállalkozás gazdasági láncának központi elemeként, valamint a régió területi és társadalmi kohézióját biztosító eszközként is a régióban fontos rendszerszintű szerepet betöltő vállalkozásnak tekinthető a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának c) alpontja értelmében.

<sup>(136)</sup> Az eljárást kiterjesztéséről szóló határozat (60) preambulumbekzdése, amely az eljárás megindításáról szóló határozat (75)–(76) preambulumbekzdésében kifejtett értékelésre hivatkozik.

*Az általános gazdasági érdekű szolgáltatás megszakadásának kockázata*

- (189) Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban kifejtettek szerint a SATA piacról való kilépése azzal a kockázattal járna, hogy megszakadna az Azori-szigetek régióinak és Portugáliának nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatás, amire a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának d) alpontja hivatkozik. E tekintetben a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban azt is elismerte, hogy a SATA Air Açores és az Azores Airlines által biztosított, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó járatok a régióinak és Portugáliának nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatások<sup>(137)</sup>. Ez a SATA tevékenységeinek fontos és meghatározó része. Ezért megállapítást nyert, hogy a SATA esetleges csődje a régió és Portugália számára nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatások folyamatosságának megszakadásához vezetne.
- (190) Ami a Ryanair azon állítását illeti, hogy akár rövid időn belül a SATA helyébe tudna lépni, az észrevételeket benyújtó 19 harmadik személyből 17 határozottan egyetértett a SATA-nak az Azori-szigetek legkülső régió és az Unió közötti területi folytonosság biztosításában betöltött fontos szerepére vonatkozó, az eljárás megindításáról szóló határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban szereplő előzetes bizottsági megállapításokkal. E tekintetben a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a szigeten belüli útvonalakra 2021-ben kiírt közbeszerzési eljárás lehetővé tette a Ryanair számára, hogy az ilyen közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakon a SATA helyébe lépjen, amennyiben érdeklődött volna műveleteinek e tevékenységre való kiterjesztése iránt, míg az Azori-szigeteknek a szárazföldi Portugáliával és Madeirával való összeköttetésére kiírandó közbeszerzési eljárás további lehetőségeket biztosít majd a SATA valamennyi versenytársa számára arra, hogy az Azori-szigetekre érkező, illetve onnan induló, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakon a SATA helyébe lépjen. Végül a Portugália által az Azores Airlines elidegenítésére tett kötelezettségvállalások ((62)–(63) preambulumbekkezdés) a Ryanair és más versenytársak számára lehetőséget kínálnak a SATA valamennyi kereskedelmi útvonalának átvételére, és így a SATA ilyen tevékenységben való teljes vagy részleges helyettesítésére is.
- (191) Emellett egyes repülőterek fontos szerepet játszanak az elszigetelt, távoli vagy peremterületek regionális összeköttetésében, különösen az Unió legkülső régióiban, így az ilyen repülőter üzemeltetése általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthető, ha a repülőter által potenciálisan kiszolgált terület egy része a repülőter nélkül olyan mértékben elszigetelődne az Unió többi részétől, amely hátrányosan befolyásolná a társadalmi és gazdasági fejlődését. A Portugália által szolgáltatott információk fényében a Bizottság ezért megerősíti az eljárás megindításáról szóló határozat azon következtetését<sup>(138)</sup>, hogy az SGA által üzemeltetett repülőterek általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtanak a régió számára, amely szolgáltatás nélkül Portugália és az Unió összeköttetése és területi folytonossága csorbulna.
- (192) A vizsgálat során gyűjtött információkból tehát az következik, hogy rövid és középtávon a Covid19-világjárvány által előidézett bizonytalan helyzetben és kilátásokra tekintettel a szerkezetátalakítási támogatás a SATA által nyújtott közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások folyamatos nyújtása megszakadásával kapcsolatos, súlyos és közvetlen kockázat elhárításához is elengedhetetlen a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának d) alpontjában említettek szerint.
- (193) A fentiek fényében a Bizottság ezért megállapítja, hogy a támogatás hozzájárul az ARA számára összeköttetést biztosító légi közlekedési szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos gazdasági tevékenység fejlesztéséhez, mivel lehetővé teszi olyan fontos szolgáltatások, többek között közszolgáltatási kötelezettségek/általános gazdasági érdekű szolgáltatások fenntartását, amelyet a versenytársak rövid és középtávon esetlegesen nem tudnának teljes egészében vagy nagyjából hasonló mértékben és szociális nehézségek nélkül helyettesíteni, ami negatív következményekkel járhatna a régió tágabb gazdaságra nézve a Covid19-világjárvány okozta jelenlegi válság tartós hatásaira tekintettel (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b), c) és d) alpontja).

**5.4.2.2. Szerkezetátalakítási terv és a hosszú távú életképesség helyreállítása**

- (194) Ezenkívül a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 46. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nyújtásának feltétele egy olyan szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amely helyreállítja a kedvezményezett életképességét. A kedvezményezett nehézségeihez vezető okok orvoslása – azáltal, hogy elősegíti a hosszú távú életképesség helyreállítását – szükséges feltétele annak, hogy a szerkezetátalakítási támogatás a gazdasági tevékenység és azon területek fejlesztését szolgálja, ahol a kedvezményezett működik. A szerkezetátalakítási támogatás a SATA tevékenységeinek teljes skálájára kiterjedő, széles körű szerkezetátalakítási tervet támogat.

<sup>(137)</sup> Az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (57)–(59) preambulumbekkezdése, amely az eljárás megindításáról szóló határozat (71)–(74) preambulumbekkezdésében kifejtett értékelésre hivatkozik.

<sup>(138)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (73) preambulumbekkezdése.

- (195) Szerkezetátalakítási támogatás csak egy reális, koherens és messze nyúló szerkezetátalakítási terv támogatására nyújtható, amelynek intézkedéseit úgy kell megtervezni, hogy észszerű időn belül helyreállítsák a hosszú távú életképességet, kizárva a SATA szerkezetátalakítási tervére irányuló támogatáson túlmenő bármely további támogatást. A szerkezetátalakítási tervnek meg kell neveznie a kedvezményezett nehéz helyzetét okozó tényezőket és a kedvezményezett gyengeségeit, valamint körvonalaznia kell, hogy a tervezett szerkezetátalakítási intézkedések hogyan oldják meg a kedvezményezett mögöttes problémáit <sup>(139)</sup>.
- (196) A szerkezetátalakítás eredményeit különféle foratókönyvekben kell bemutatni, különösen a teljesítményparaméterek és a főbb előre látható kockázati tényezők azonosításával. A kedvezményezett életképességének helyreállítása a befektetett tőke megfelelő megtérülését kell, hogy eredményezze a költségek fedezése után, anélkül, hogy függene az olyan tényezőkkel kapcsolatos optimista feltételezésektől, mint az ár- vagy keresletváltozás. A hosszú távú életképesség akkor valósul meg, ha egy vállalkozás képes megfelelő előre jelzett tőkemegtérülést biztosítani, miután fedezte valamennyi költségét, beleértve az értékcsökkenést és a pénzügyi terhetet, és saját erejéből is képes versenyezni a piacon <sup>(140)</sup>.

*A pénzügyi előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések értékelése*

- (197) A Bizottság megjegyzi, hogy a kedvezményezettnek a légi forgalom helyreállítására vonatkozó előrejelzései megbízható ágazati forrásokon alapulnak ((43) preambulumbekendés), és hogy a SATA légitársaságai teljesítményének a 2019-es szintre való visszaállását a legújabb fejlemények is alátámasztják. A Bizottság keresztellenőrzésnek vetette alá a szerkezetátalakítási terv alapjául szolgáló feltételezéseket. E tekintetben az IATA 2022. márciusi, az utasok összlétszámára vonatkozó legfrissebb helyzetképe <sup>(141)</sup> szerint a légi közlekedési ágazat 2023 és 2024 között állna vissza a 2019-es szintre, a főbb észak-atlanti és Európán belüli piacok javulásával (az IATA 2021. novemberi helyzetképehez képest optimistább kilátások). A Portugália által szolgáltatott adatok alapján, [...] <sup>(142)</sup>. Ezt támasztja alá a 2021. évi stabil zárás is, amely a szerkezetátalakítási tervhez képest [...] %-os bevételnövekedést, és [...] %-os EBITDA-növekedést mutat (még nem ellenőrzött számadatok), míg 2022-t erőteljes kezdet jellemezte, és az utasfoglalások az első félévben várhatóan [...] %-os növekedést érnek el 2019 azonos időszakához képest. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az IATA helyzetképe alapján még gyorsabb fellendülés várható a belföldi járatok (amelyek 2023-ra érik el várhatóan a 2019-es szintet) és a turisztikai járatok esetében, ezért a Bizottság megállapítja, hogy a SATA által előre jelzett bevételnövekedés valószínű. A kedvezményezett bevétel-előrejelzései észszerűen mutatják a flottakapacitás jobb kihasználását és a járatok optimalizálását, összhangban az ágazati átlagokkal, valamint az Azori-szigetek járatai terén az Unió más szigeteihez képest meglévő előrehaladási mozgásteret ((65) és (66) preambulumbekendés). Ami a költség-előrejelzéseket illeti, a kedvezményezett jövedelmezőségének helyreállítása a flotta megújításától függ, amely csökkenti a működési költségeket, beleértve az üzemanyagköltségeket, valamint a munkaerőköltségek csökkentésétől, továbbá a szállítási szerződések újratárgyalásától, a (44)–(46) preambulumbekendésben leírtak szerint. Ezek az intézkedések a közszolgáltatási kötelezettségek megfelelő ellentételezését is feltételezik (amelyek esetében a kompenzációt már nem a működési költségek alapján számítják ki, mint a szerkezetátalakítás előtt), vagylagosan az Azori-szigetek és a szárazföldi Portugália és/vagy Madeira közötti összeköttetés biztosításával jelenleg teljesített közszolgáltatási kötelezettségektől való elállást.
- (198) Ami a munkaerőköltséggel kapcsolatos előrejelzéseket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a kedvezményezett már aláírt megállapodásokat a szakszervezeteivel ((47)–(50) preambulumbekendés). Ezek a megállapodások a következőkről rendelkeznek: [...]. Ezenkívül a kedvezményezett már [...] létszámcsökkentést ért el [...] (a (49) preambulumbekendés b) pontjának 3. alpontja). Összességében – figyelembe véve, hogy a kedvezményezett már tárgyalásokat folytatott a munkaerőköltség-előrejelzések alapjául szolgáló feltételezések legfőbbjéről – a Bizottság ezeket az előrejelzéseket hitelesnek tartja <sup>(143)</sup>.
- (199) A Bizottság úgy véli, hogy a következő elemek szintén hozzájárulnak a pénzügyi előrejelzések hitelességéhez: i. a kedvezményezett már több olyan intézkedést is azonosított, amelyek célja a munkaerő- és üzemanyagköltségektől eltérő költségek csökkentése, és meg is kezdte az intézkedések végrehajtását ((45) és (46) preambulumbekendés), ii. a szerkezetátalakítási terv a légi közlekedési üzemeltetőre összpontosít, és előirányozza az Azores Airlinesban meglévő többségi részesedés értékesítését ((51) preambulumbekendés), amely részesedés hozzájárult a kedvezményezett nehézségeihez (2.2. szakasz), valamint a földi kiszolgálási üzemeltető értékesítését ((54) preambulumbekendés), és iii. a kedvezőtlen foratókönyvben szereplő alternatív érzékenységi lehetőség, amely a légi járművek lehetséges alternatív használatára utal abban az esetben, ha az Azores Airlines a jövőben nem üzemeltet közszolgáltatási kötelezettségeket ((58)–(60) preambulumbekendés), szintén hiteles, mivel azt a charterjáratokra vonatkozó árajánlatkérések, valamint a jelenleg a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak üzemeltetésében részt vevő légi járművek és erőforrások igazolható alternatív használata is alátámasztják.

<sup>(139)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 45., 47. és 48. pontja.

<sup>(140)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50. és 52. pontja.

<sup>(141)</sup> Lásd az IATA 2022. március 1-jei sajtóközleményét: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>

<sup>(142)</sup> Portugália 2022. február 18-i beadványa, 1. oldal.

<sup>(143)</sup> Portugália 2021. áprilisi beadványa – Összefoglaló a Sata szerkezetátalakítási tervében elérhető potenciális megtakarításokról.

- (200) A pénzügyi előrejelzések értékeléséhez a Bizottság összehasonlította a kedvezményezett 2025-re várható EBIT-marzsát (azaz az EBIT osztva a bevételekkel) egy olyan légitársaságokból álló mintáéval, amelyekre vonatkozóan ugyanazon évet érintő részvénytőke elemzői előrejelzéseket bocsátottak rendelkezésre a hivatalos vizsgálati eljárás során <sup>(144)</sup>. Egy szélesebb mintában az átlagos EBIT-marzs 8–12 %, míg a kedvezményezett a SATA légitársasági üzletága esetében várhatóan [...] %–[...] %, az SGA repülőter-üzemeltetési tevékenysége esetében pedig [...] %, beleértve a kompenzációktól várható pénzeszköz-beáramlást is. Tekintettel továbbá arra, hogy a kedvezményezett tevékenysége túlnyomórészt közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtását foglalja magában, míg a kedvezményezett költségs- és bevételi céljai kellően közel állnak a többi légitársasagéhoz, a Bizottság a szerkezetátalakítási tervet alátámasztó feltételezéseket hitelesnek tartja.

*A kedvezményezett életképessége helyreállításának értékelése*

- (201) A Bizottság az eljárás kiterjesztéséről szóló határozatban sem vetett fel kétségeket a kedvezményezett életképességének helyreállítását illetően. A Bizottság mindazonáltal a Portugália által benyújtott aktualizált számadatok fényében értékelni fogja, hogy a szerkezetátalakítási időszak végén, 2025-ben a kedvezményezett várhatóan elegendő megtérülési rátát fog-e generálni a működésből, és képes-e saját erejéből versenyezni.

*A SATA ellenőrzött gazdálkodó egységeinek életképessége a szerkezetátalakítást követően*

- (202) Az új földi kiszolgálási egység és az Azores Airlinesban fennálló 51 %-os, ellenőrzésre jogosító részesedés 2026-ig történő tervezett elidegenítését követően a továbbra is a SATA ellenőrzése alatt álló gazdálkodó egységek csak a SATA Air Açores és az SGA lesznek, amelyek mindketten közszolgáltatási kötelezettségeket és általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat teljesítenek. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az életképesség helyreállításának értékelése során figyelembe kell venni ezt a szempontot, és ezért az értékelést az e két vállalkozásra vonatkozó előrejelzésekre kell korlátozni.
- (203) A SATA Air Açores az Azori-szigetek régió által a számára öt éves időtartamra odaítélt közszolgáltatási szerződés alapján fog működni, szolgáltatásaiért pedig szerződéses, közszolgáltatási kötelezettségért járó kompenzációban részesül majd. Hasonlóképpen az SGA továbbra is általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújt az SGA által üzemeltetett öt kis repülőter számára. Más szóval, a SATA ellenőrzése alatt álló fennmaradó üzleti tevékenységi kör a közszolgáltatási kötelezettségeknek a szigetek belüli útvonalakon kizárólagos szolgáltatóként történő teljesítésére és a helyi repülőterek kapcsolódó általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal foglalkozó üzletágának üzemeltetésére korlátozódik. Szemléltetésképpen, helyénvaló a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló keretszabályban (a továbbiakban: ÁGÉSZ-keretszabály) <sup>(145)</sup> foglalt iránymutatásra hivatkozni annak értékelése során, hogy a SATA Air Açores és az SGA képes lenne-e megfelelő befektetési jövedelmet biztosítani az összes költségük fedezése után. Az ÁGÉSZ-keretszabály 36. pontja kimondja, hogy minden körülmények között észszerűnek tekinthető az a nyereségráta, amely nem haladja meg a megbízás időtartamának megfelelő swapkamatlábát 100 bázispontos felárral növelve.
- (204) A vonatkozó megbízási aktusok szerint a SATA Air Açores számára odaítélt közszolgáltatási kötelezettségek időtartama öt év (lásd a (19) preambulumbekendést), az öt repülőternek nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatások esetében pedig az időtartam ötévente megújítható (lásd a (22) preambulumbekendést); a szerződések pénzneme az euró. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az összehasonlítás szempontjából releváns swapkamatláb a hat hónapos EURIBOR swap (európai bankközi kamatláb), ötéves futamidőre, amely 0,527 % -nak felel meg <sup>(146)</sup>. Így az összehasonlításhoz használt referenciaérték 1,527 % lenne. 2023-tól a szerkezetátalakítási időszak végéig a vállalkozás csökkentett tevékenységi körére (I.A. táblázat) számított [...] millió EUR EBIT [...] -t biztosítana, amely minimális küszöbként szolgálna egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás/közszolgáltatási kötelezettség szolgáltatója számára. Emellett a SATA Air Açores és az SGA együttes EBIT-marzsa a szerkezetátalakítási időszak végén [...] % lesz, ami szintén összhangban van a 2018/2019-es 8–12 %-os ágazati referenciaértékkel <sup>(147)</sup>. Ennek alapján a szerkezetátalakítási időszak végén várható megtérülés megfelelőnek tűnik.

<sup>(144)</sup> A minta az alábbiakat foglalja magában: Lufthansa, Norwegian, Eurowings, Ryanair, IAG, EasyJet, Wizz Air és Brussels Airlines (lásd az (55) preambulumbekendést).

<sup>(145)</sup> A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

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

<sup>(147)</sup> A SATA által az Azores Airlines és az ágazati referenciaérték összehasonlítására használt referenciaérték (lásd a SATA 2021–2025-ös időszakra szóló üzleti tervének 1. mellékletét, 69. dia).

*A SATA-csoport teljes tevékenységi körének életképessége az elidegenítést követően*

- (205) A Bizottság a SATA-csoport által a szerkezetátalakítási időszak végén elért teljes megtérülést is értékelni fogja, azaz figyelembe veszi az Azores Airlinesban fennmaradó 49 %-os részesedését is. Ami a kedvezményezett azon képességét illeti, hogy 2025-ben elegendő megtérülést érjen el műveleteiből, a szokásos megközelítés a 2025-ös ROCE összehasonlítása a WACC-vel. Ha az előbbi magasabb, mint az utóbbi, a társaság működése elegendő nyereséget termelhet a tőkeköltség fedezésére, ami a társaság életképességét jelzi.
- (206) A kedvezményezett esetében a ROCE – amelynek számítása a Bizottság által a (197)–(200) preambulumbekzdésben hitelesnek ítélt pénzügyi előrejelzéseken alapul – 2025-ben várhatóan [...] % lesz (I.A. táblázat). A SATA esetében várható [...] %-os ROCE érték magasabb, mint a(z) [...] %-os WACC ((55) preambulumbekzdés). A WACC összetevői megfelelően indokoltak a kedvezményezetthez hasonló profilú vállalatokra vonatkozó, az Orbistól és a Bloombergtől származó piaci adatok és pénzügyi információk alapján <sup>(148)</sup>. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a kedvezményezett 2025-re helyre tudja állítani életképességét, [...].
- (207) Ezenkívül a kedvezményezett 2025-re várható ROCE-ja – a repülőtéri üzletágat is beleértve – [...] nagyobb, mint az (56) preambulumbekzdésben felsorolt légitársaságok 2019. évi ROCE mediánja (11,8 %). Ez további jele annak, hogy a kedvezményezett életképessége helyreáll, mivel e légitársaságok 2019-ben saját erejükből képesek voltak versenyezni a piacon.
- (208) Ami a kedvezményezett azon képességét illeti, hogy a szerkezetátalakítási időszak végén saját erejéből versenyezzen, a SATA-csoport nagyon kis méretű lesz, és korlátozott tevékenységi körrel fog rendelkezni, amely a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből és valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásából áll, az Azori-szigetek régió által odaítélt szerződés alapján, ami korlátozza a kereskedelmi kockázatokat. Az ilyen közszolgáltatási kötelezettségek biztosítják a műveletek stabilitását, és a szerkezetátalakítási terv nem irányoz elő új, kockázatosabb tevékenységek felé való diverzifikációt, így a SATA hitelképessége rendes körülmények között lehetővé tenné a magánfinanszírozási piacokhoz való hozzáférést az Azori-szigetek régió által a szerkezetátalakítás után nyújtandó támogatás nélkül.
- (209) Az alapfogatókönyv mellett Portugália egy kedvezőtlen forgatókönyvet is benyújtott a szerkezetátalakítási terv 2025 végéig tartó időtartamára vonatkozóan ((60) preambulumbekzdés). A 2021 első három negyedévében regisztrált fő mutatók pozitív alakulásának fényében ((52) preambulumbekzdés) a kedvezőtlen forgatókönyv konzervatív. A 15 %-kal kevesebb bevételt és a közszolgáltatási kötelezettség hiányát feltételező forgatókönyv szerint a kedvezményezett [...]tól/-től pozitív EBIT-et generálna (3. táblázat). A kedvezményezett azon képessége, hogy 2025-ben hozzáférjen a tőkepiacokhoz és saját erejéből versenyezzen, szinte egyenértékű lenne az alapfogatókönyvvel, mivel a sajáttőke-pozíció folyamatosan javulna, és 2026-tól pozitívvá válna ([...] millió EUR), míg az Azores Airlinesnál semmi esetre sem merülnének fel közszolgáltatási kötelezettségek nem kompenzált költségei. Bár e kedvezőtlen forgatókönyv negatív hatást jelez a kedvezményezett jövedelmezőségére és hitelképességére, a SATA életképességének 2025-ig történő helyreállítása nincs veszélyben.
- (210) A fenti okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának lehetővé kell tennie a kedvezményezett számára, hogy a szerkezetátalakítási időszak lejártát (2025 végét) követően további megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatás nélkül, saját erejéből versenyezhesen.

*Következtetés a gazdasági tevékenységek és területek fejlődéséről*

- (211) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a kedvezményezett szerkezetátalakítási terve reális, koherens és hiteles. Ennélfogva alkalmas arra, hogy a kedvezményezett hosszú távú életképességét észszerű időn belül, további állami támogatás igénybevétele nélkül is helyreállítsa. Ezért a szerkezetátalakítási támogatás megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 44. pontjának b), c) és d) alpontjában, valamint 46. pontjában előírt követelményeknek, és így hozzájárul az Azori-szigetek régiót összekötő légi közlekedési szolgáltatások gazdasági tevékenységének fejlesztéséhez, összhangban az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontjával.

<sup>(148)</sup> A WACC számítása a kedvezményezett sajáttőke-költségének (16 %) és az adósság adózás utáni költségének (9,1 %) súlyozott átlagaként történik, ahol a súlyok megegyeznek a kedvezményezett megcélzott adósságának az adósság és a saját tőke összegéhez viszonyított arányával (473,8 %), a standard módszertannal összhangban. Kockázatmentes kamatláb, amely a következőkből áll: az Azores Bonds 2030 lejáratig közepes hozama (Bloomberg), az „Equity Market Risk Premium – Research Summary – 2020 – KPMG” ágazati konszenzuson alapuló kockázati prémium, a kisvállalati prémium és az ultraperiférikus prémiumra vonatkozó IMAP feltevés. Vállalati tartozásállomány hozamfelárai TAP 4 3/8 2023, az adósság/saját tőke arány célértéke a Bloombergtől (kiválasztott hasonló profilú vállalkozások).

5.4.3. *A verseny torzulása és a kereskedelemre gyakorolt kedvezőtlen hatások tekintetében a támogatásnak a gazdasági tevékenységek fejlődésére gyakorolt pozitív hatásai felülmúlják a negatív hatásokat*

- (212) Annak értékeléséhez, hogy a támogatás nem érinti-e indokolatlanul a versenyt és a kereskedelmi feltételeket, meg kell vizsgálni a támogatás szükségességét, ösztönző hatását, megfelelőségét és arányosságát, és biztosítani kell az átláthatóságot. Meg kell vizsgálni továbbá a támogatás versenyre és kereskedelemre gyakorolt hatásait, és össze kell mérni a támogatás által segíteni kívánt gazdasági tevékenységek és területek fejlődésére gyakorolt, az 5.4.2. szakaszban leírt pozitív hatásokat a támogatás belső piacra gyakorolt negatív hatásaival.

5.4.3.1. Szükségesség és ösztönző hatás

- (213) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 53. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatást nyújtani szándékozó tagállamoknak az állami támogatás nélküli helyzetet bemutató hiteles, alternatív forgatókönyvben kell ismertetniük, hogy a gazdasági tevékenységeknek vagy területeknek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 3.1.1. szakaszában említettek szerint a támogatás által elérni kívánt fejlődése nem, vagy csak kisebb mértékben valósul vagy valósulna meg. A tagállamoknak azt is bizonyítaniuk kell, hogy a támogatás nélkül a kedvezményezett oly módon alakították volna át, adták volna el vagy számolták volna fel, amely nem vezetett volna az érintett gazdasági tevékenységek vagy területek fejlődéséhez (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 59. pontja).
- (214) A szerkezetátalakítási támogatás azt hivatott megelőzni, hogy a SATA felhagyjon üzleti tevékenységével, hogy ezáltal elkerülhetőek legyenek a piaci hiányosságok és a szociális nehézségek, amelyek gátolnák az Azori-szigetek régiót a szárazfölddel összekötő légi közlekedési szolgáltatások fejlődését. Ez a cél megvalósul a részben a szerkezetátalakítási támogatásból finanszírozott szerkezetátalakítási terv végrehajtásával. A szerkezetátalakítási terv azt mutatja, hogy rövid távon, likviditási támogatás nélkül a SATA nem lenne képes továbbra is biztosítani az alapvető légi közlekedést, teljesíteni a pénzügyi kötelezettségeket vagy hozzáférni pénzügyi piacokhoz ((64) és (176) preambulumbekzdés). Hosszú távon, tekintettel a meredeken negatív saját tőkére (2021-ben –319,5 millió EUR), amely hosszabb ideig fennáll majd [...]. A szerkezetátalakítási támogatás tehát szükséges a szerkezetátalakítási terv sikeres megvalósításához, amely pedig az Azori-szigetek régiót összekötő légi közlekedési szolgáltatások fejlesztésének elősegítését célozza.
- (215) Az állami beavatkozás szükségességére vonatkozó fenti értékelés alapján a Bizottság azt is megállapítja, hogy a támogatás ösztönző hatással bír, mivel a szerkezetátalakítási támogatás nélkül a SATA szinte biztosan csődbe menne, megfosztva a helyi közösséget a gazdasági és társadalmi fejlődés alapvető eszközétől, így a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának d) alpontjában és 59. pontjában meghatározott követelmények teljesülnek.

5.4.3.2. Megfelelőség

- (216) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának c) alpontja és 54. pontja értelmében a szerkezetátalakítási támogatás nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, amennyiben ugyanaz a célkitűzés elérhető más, kevésbé torzító hatású intézkedésekkel. Amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 58. pontja megállapítja, a kiválasztott támogatási eszközöket hozzá kell igazítani a kedvezményezettnek az intézkedések alkalmazásával orvosolni kívánt likviditási vagy fizetőképességi problémájához.
- (217) A SATA fizetőképességi és likviditási problémákkal küzd, amelyeket a szerkezetátalakítási támogatás megfelelően kell, hogy orvosoljon. Az új tőke és az adósságra nyújtott kezességvállalás szerkezetátalakítási intézkedésként biztosított elegez ezzel párhuzamosan a SATA mélységesen negatív saját tőkéjének rendkívüli romlását kezeli, miközben törleszti a meglévő adósságállományt, és kielégíti a rendszeres működéshez szükséges pénzforgalmi igényeket.
- (218) E tekintetben a Bizottság a SATA-nak nyújtott 453,25 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatást a forma tekintetében megfelelőnek tekinti, mégpedig két fő okból: i. tekintettel arra, hogy a SATA egy 2020-ban és 2021-ben negatív saját tőkével rendelkező, nehéz helyzetben lévő vállalkozás ((31) preambulumbekzdés), a fizetőképességét javító szerkezetátalakítási támogatás hiányában a kedvezményezett nem lenne képes elegendő saját tőkét előteremteni a múltbeli veszteségek ellensúlyozására és jelentős hosszú távú finanszírozást vonzani a tőkepiacokról, és ii. a likviditási előrejelzések azt mutatják, hogy a szerkezetátalakítási támogatás nélkül a kedvezményezett 2023-ig negatív likviditási pozícióval rendelkezne, amely romlana a likviditás azon összegének megfelelő tőkeinjekciók, hitel-tőke konverzió vagy állami kezességvállalások nélkül, amelyhez a SATA piaci feltételek mellett nem tud hozzáférni. E két okból kifolyólag a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a SATA fizetőképességi és likviditási problémáinak kezelésére a főként saját tőke-intézkedések révén nyújtott szerkezetátalakítási támogatás formája a legmegfelelőbb.

- (219) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelelő, mivel megfelelően orvosolja a SATA fizetőképességi és likviditási problémáit.

#### 5.4.3.3. Arányosság, saját hozzájárulás és teherviselés

- (220) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás előírja, hogy a támogatás nem haladhatja meg a célkitűzés megvalósításához szükséges minimumot<sup>(149)</sup>. A szerkezetátalakítási támogatás összegét és intenzitását szigorúan a kedvezményezett, a részvényesek vagy a kedvezményezettet magában foglaló vállalatcsoport meglévő pénzügyi erőforrásainak ismeretében a szerkezetátalakítás lehetővé tételéhez feltétlenül szükséges minimumra kell korlátozni<sup>(150)</sup>. Biztosítani kell különösen a szerkezetátalakítás költségeihez való saját hozzájárulás megfelelő szintjét, valamint – amennyiben az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-pozícióját – a tehermegosztást. E követelmények értékelése során figyelembe kell venni minden előzetesen nyújtott megmentési támogatást.

#### Saját hozzájárulás

- (221) A kedvezményezett szerkezetátalakítási tervhez való saját hozzájárulásának valósnak és biztosnak kell lennie, és általában a kedvezményezett fizetőképességi vagy likviditási helyzetére gyakorolt hatás tekintetében összehasonlíthatónak kell lennie a nyújtott támogatással. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja értelmében a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a saját hozzájárulás különböző forrásai biztosak és támogatástól mentesek-e. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja szerint a Bizottság általában akkor tekinti megfelelőnek a saját hozzájárulást, ha az meghaladja a szerkezetátalakítási költségek 50 %-át, ide nem értve azokat a kivételes körülményeket vagy különösen nehéz helyzeteket, amikor a Bizottság elfogadhat kevesebb saját hozzájárulást mindaddig, amíg az jelentős marad. Ezenfelül, amennyiben a támogatott területeken fennálló sajátos körülmények azt szükségessé teszik – pl. a kedvezményezettnek nehézséget okoz új, piaci alapú finanszírozás előteremtése azért, mert a kedvezményezett a támogatott területen található – a Bizottság elfogadhat a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontja értelmében a szerkezetátalakítási költségek 50 %-ánál kisebb hozzájárulást<sup>(151)</sup>.
- (222) A Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a terv (49) és (50) preambulumbekzdésben ismertetett különböző finanszírozási forrásai mentesek-e a támogatástól és valósak-e, azaz kellő bizonyossággal materializálódnak-e a szerkezetátalakítási terv végrehajtása során, figyelmen kívül hagyva a várható jövőbeli nyereségeket. Az olyan állami hozzájárulások, mint a jelen ügyben az ARA által a SATA egyedüli részvényeseként tett hozzájárulások, nem mentesek a támogatástól, és nem vehetők figyelembe az értékelés során.
- (223) A Portugália által bemutatott saját finanszírozási forrásokból ((49) és (50) preambulumbekzdés) az egyedüli olyan összegek, amely kellően valósnak és ténylegesnek tűnnek, a körülbelül [...] millió EUR összegű hozzájárulások, amelyek a következőkhöz kapcsolódnak:
- a munkaerő észszerűsítésére irányuló intézkedések ([...] millió EUR) ((49) preambulumbekzdés b) pontjának 3. alpontja);
  - a fokozott működési hatékonyság (a (49) preambulumbekzdés a) pontja) révén keletkező [...] millió EUR összegű megtakarítás és más harmadik felek hozzájárulása [...] millió EUR összegben, a flotta [...] millió EUR értékű szerkezetátalakításán felül (a (49) preambulumbekzdés b) pontjának 1. alpontja és a (49) preambulumbekzdés b) pontjának 2. alpontja), összesen [...] millió EUR összegben;
  - a hitelezőkkel megtárgyalt, [...] millió EUR összegű csökkentett díjak (az (50) preambulumbekzdés 3. pontja);
  - eszközök értékesítése ([...]) és egyéb megtakarítások összesen [...] millió EUR értékben (a (49) preambulumbekzdés b) pontjának 4. alpontja);
  - hozzájárulás a saját bevételekből a(z) [...] (...) millió EUR amortizációjához és a szerkezetátalakítás költségeihez ([...] millió EUR) (az (50) preambulumbekzdés 1. és 2. pontja); valamint
  - [...] millió EUR összegű, állami kezességvállalással nem biztosított finanszírozás egy kereskedelmi banktól ([...]) (az (50) preambulumbekzdés 4. pontja).
- (224) Először is, a Portugália által javasolt [...] millió EUR összegű munkaerő-észszerűsítési intézkedések (a (49) preambulumbekzdés b) pontjának 3. alpontja) közül csak a(z) [...] millió EUR összegű munkaerő-átszervezési kártalanítás (második francia bekezdés) kifizetése tekinthető valósnak és ténylegesnek, mivel a SATA már kifizette az összeget, és az a felmerült szerkezetátalakítási költségekhez kapcsolódik, mint az alkalmazotti létszám szerkezetátalakítási tervben előírt csökkentésének előfeltétele. Ezek a költségek azonnaliak, mivel a SATA a 2021 óta végrehajtott szerkezetátalakítás részeként már felmondta a munkaszerződéseket, és csökkentette a személyzet létszámát, és finanszírozási forrásuk támogatásmentesnek tekinthető, mivel a SATA azokat operatív cash-flow-ból

<sup>(149)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának e) alpontja.

<sup>(150)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 61. pontja.

<sup>(151)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 98. pontja.

fizette ki, és nem állami támogatásból, nem saját tőkéből, és nem állami kezességvállalással biztosított kölcsönökből finanszírozza. Ezért a kártalanítások kifizetése a kedvezményezett szerkezetátalakítási költségekhez való saját hozzájárulásának, és a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 63. pontja értelmében ténylegesnek tekinthető. Ezzel szemben, a Bizottság állandó gyakorlatával összhangban a személyzet bére [...] 2021-ben és 2022-ben ([...] millió EUR) és a szakszervezetekkel a személyzet termelékenységének javítása érdekében újratárgyalt munkaügyi megállapodások ([...] millió EUR) nem fogadhatók el a kedvezményezett saját hozzájárulásaként. A bérköltségek megtakarítása a vállalkozás tisztán belső költségeinek a szerkezetátalakításhoz szükséges csökkentését jelenti <sup>(152)</sup>.

- (225) Másodszor, e tekintetben a harmadik személyektől származó hozzájárulások vagy költséghatékonysági intézkedések a saját hozzájárulás valós és tényleges forrásának is minősülhetnek, feltéve, hogy azok tartós költségcsökkentések, amelyeket külső beszállítók vagy ügyfelek viselnek vagy tesznek lehetővé a kedvezményezettnél, valamint kötelező erejű megállapodásokból erednek, továbbá hatékonyak és nem visszafordíthatók <sup>(153)</sup>. A Bizottság már úgy ítélte meg, hogy a szerződéses kötelezettségeknek a beszállítókkal és a bérbeadókkal újratárgyalt megállapodásokban meghatározott csökkentése valós saját hozzájárulási forrásnak minősül: az eredeti szerződések feltételeihez képest olyan forrásokat szabadít fel a szerkezetátalakítási költségek finanszírozásához, amelyeket egyébként a kapcsolódó kötelezettségek visszafizetésére kellene fordítani <sup>(154)</sup>. Ugyanez vonatkozik azokra a beszállítókra és vevőkre is, amelyek határozott kötelezettségvállalást tesznek vagy módosítják szerződéseik feltételeit, forrásokat szabadítva fel a kedvezményezettől <sup>(155)</sup>.
- (226) A SATA-nak a működési hatékonyság növekedéséből és a beszállítókkal folytatott tárgyalásokból (a (49) preambulumbekendés a) pontja és a (49) preambulumbekendés b) pontjának 2. alpontja) eredő, összesen [...] millió EUR összegű költségcsökkentései, valamint a flottaátalakítási intézkedések (körülbelül [...] millió EUR, lásd a (49) preambulumbekendés b) pontjának 1. alpontját) valós saját hozzájárulási forrásnak tekinthetők, mivel ezek a megtakarítások már hatályos, kötelező erejű megállapodásokból származnak, és így kellően biztosak ahhoz, hogy ténylegesnek minősüljenek <sup>(156)</sup>. Ezek az intézkedések ugyanis ugyanolyan pénzügyi hatással bírnak, mint a fizetésektelenségi eljárás keretében történő adósságleírás, azzal a kivétellel, hogy a hatás éveken át egyenletesen érvényesül, és nem egyszeri. Ezért ezek az összegek ([...] millió EUR) hozzáadhatók a SATA által megtárgyalt adósságcsoökkentéshez [...] (az (50) preambulumbekendés 3. pontja), így a harmadik személyektől származó, valósnak és ténylegesnek tekinthető hozzájárulások teljes összege körülbelül [...] millió EUR-t tesz ki. Ez az összeg támogatásmentesnek is tekinthető, mivel a megfelelő intézkedések megosztják a SATA szerkezetátalakítási költségeinek pénzügyi terhét a beszállítókkal és a bérbeadókkal, amelyek egyébként nagyobb összegű kötelezettségekre lennének jogosultak a SATA pozitív kamatfizetés és adózás előtti eredményei alapján. Hasonlóképpen, a köz- és magánszereplőket egyaránt érintő adósságleírás esetében semmi sem utal arra, hogy e leírás állami támogatást eredményezett volna.
- (227) Harmadszor, a SATA észak-amerikai utazásszervezőihez kapcsolódó eszközökből és tevékenységekből származó bevételek [...], valamint a(z) [...] millió EUR összegű egyéb megtakarítások (a (49) preambulumbekendés b) pontjának 4. alpontja) a kedvezményezett szerkezetátalakítási költségeihez történő valós és tényleges hozzájárulásnak tekinthetők. Ezek a bevételek már létrejöttek (kivéve az Azores Vacations America felszámolásából származó bevételeket, és amelyeket már számszerűsítettek, és amelyeket e vállalat felszámolása után átutalnak a SATA-nak). Hasonlóképpen, a műveletekből származó bevételeknek a szerkezetátalakítási tervben szereplő eredeti előrejelzésekhez viszonyított növekedése lehetővé tette a SATA számára, hogy fedezze a korábbi adósság csökkentésének költségeit ([...] millió EUR, az (50) preambulumbekendés 1. pontja) és a szerkezetátalakítás egyéb költségeit ([...] millió EUR, az (50) preambulumbekendés 2. pontja). Ezek a saját hozzájárulások is valósnak és ténylegesnek tekinthetők, mivel ezeket az összegeket a kedvezményezett már kifizette.

<sup>(152)</sup> A Bizottság határozata (2011. november 9.) az SA. 31250. (N/ 2011.) számú állami támogatásról – Szerkezetátalakítási támogatás a BDZ részére – Bulgária (HL C 10., 2012.1.12., 9. o.), (79) preambulumbekendés: „[...] Úgy tűnik, hogy a bérköltségek csökkentése és a társadalombiztosítási költségek jövőbeli megtakarítása inkább szükséges szerkezetátalakítási intézkedések, mintsem saját hozzájárulások [...]”

<sup>(153)</sup> A Bizottság határozata (2021. április 30.) az SA.58101. (2020/C.) és SA.62043. (2021/N.) számú állami támogatásról – Portugália – Megmentési támogatás és szerkezetátalakítási támogatás a SATA részére (HL C 223., 2021.6.11., 37. o.), (72) preambulumbekendés; a Bizottság határozata (2021. július 26.) az SA.63203 (2021/N.) számú állami támogatásról – Németország – A Condornak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás (még nem tették közzé), a (132) preambulumbekendés (c) pontja; a Bizottság határozata (2016. május 12.) az SA.40419. (2015/NN.) számú állami támogatásról – Szerkezetátalakítási támogatás a Polzela részére (HL C 258., 2016.7.15., 3. o.), (119) preambulumbekendés).

<sup>(154)</sup> A Bizottság határozata (2015. június 8.) a Szlovénia által a Cimos csoport javára megvalósítani tervezett SA.37792. (2014/C.) (korábbi 2013/N.) számú állami támogatásról (HL L 59., 2016.3.4., 168. o.), (80) preambulumbekendés.

<sup>(155)</sup> A Bizottság határozata (2018. augusztus 20.) a Terramass B.V. számára nyújtott SA.51408. (2018/N.) számú állami támogatásról (HL C 406., 2018.11.19., 10. o.), (22) és (71) preambulumbekendés.

<sup>(156)</sup> Lásd: Portugália 2021. december 2-i beadványa.

- (228) Végezetül, a régió által kezességvállalással nem biztosított, [...] millió EUR összegű ([...]), magán pénzügyi intézmény által nyújtott új finanszírozás (az (50) preambulumbekzdés 4. pontja) valósnak és ténylegesnek tekinthető, mivel azt a pénzügyi intézménnyel már megtárgyalták, és 2022-ben végre lehet hajtani. Továbbá, mivel a SATA-nak lehetősége van arra, hogy [...] megfelelő alternatív hitelezők közül válasszon, a magánbefektetők általi finanszírozás lehetősége azt is jelzi, hogy képes helyreállítani a tőkepiacokhoz való teljes körű hozzáférést, és az életképessége helyreállításába vetett piaci bizalmat mutatja.
- (229) A portugál hatóságok álláspontjával ellentétben az Azores Airlinesban fennálló többségi részesedés (51 %) értékesítéséből és a teljes földi kiszolgálás elidegenítéséből származó bevétel ((51) preambulumbekzdés) még akkor sem tekinthető valósnak és ténylegesnek, ha arra az ütemezés szerint sor kerül a szerkezetátalakítási terv végére. A megfelelő összegek (körülbelül [...] millió EUR) eszközök olyan értékesítéséhez kapcsolódó, várható pénzügyi erőforrásokból állnak, amelyekre még nem került sor, és bár a portugál hatóságok előadták a leválasztásra vonatkozó biztos elkötelezettségüket, a privatizációs folyamat még nem kezdődött meg, és a felvásárlásban nincsenek azonosított vagy akár potenciális vevők.
- (230) A Bizottság így a valósnak és ténylegesnek tekinthető teljes saját hozzájárulást legfeljebb [...] millió EUR-ra becsüli, amely a SATA támogatható szerkezetátalakítási költségeinek körülbelül 30 %-át teszi ki, amely költségek a portugál számítástól ((47) preambulumbekzdés) eltérően [...] millió EUR-nak felelnek meg, mivel tartalmazzák a 453,25 millió EUR összegű szerkezetátalakítási támogatást, és abból finanszírozzák őket, a saját hozzájárulás említett maximális összegén felül. A fennmaradó költségeket, például a működő tőkét a SATA rendes működési bevételeiből vagy a még meg nem határozott, jobb fizetési feltételekkel kell fedezni. A saját hozzájárulás 30 %-os és a szerkezetátalakítási támogatás 70 %-os becsült aránya nyilvánvalóan konzervatív, mivel egy vagy több azonosított vevő kötelezettségvállalásának hiányában nem veszi figyelembe kellően tényleges hozzájárulásként a Portugália által a szerkezetátalakítási terv előtt vállalt jövőbeli elidegenítésekből származó bevételeket. Ez a megközelítés figyelmen kívül hagyja az Azores Airlines részvényei és a földi kiszolgálási üzletág jövőbeli értékét. A szerkezetátalakítási terv végére e két üzletág tekintetében várt kedvező kamatfizetés és adózás előtti eredmények alapján az ARA valószínűleg helyreáll, és néhány tucat millió euróval csökkenti a támogatás összegét. Mindenesetre a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. és 98. pontjával összhangban a kedvezményezettnek a szerkezetátalakítási költségekhez való teljes saját hozzájárulása még akkor is elfogadható, ha az nem éri el a szokásosan előírt 50 %-os minimumot.
- (231) Különösen a Covid19-világjárvány kitörését követő jelenlegi körülmények között a Bizottság úgy véli, az egyedi esettől függően indokolt lehet, hogy a saját hozzájárulások a szerkezetátalakítási költségek 50 %-ában meghatározott küszöbérték alatt maradjanak, amennyiben továbbra is jelentősek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 64. pontjában előírtak szerint. Ami – indikatív jelleggel – azt a szintet illeti, amelyet a Bizottság megfelelőnek tartana, a Bizottság határozathozatali gyakorlatában úgy ítélte meg, hogy a szerkezetátalakítási költségek 24–35 %-át kitevő saját hozzájárulás jelentős lehet, és így a szerkezetátalakítási költségek 65–76 %-ának megfelelő szerkezetátalakítási támogatás arányos lehet <sup>(157)</sup>.
- (232) A SATA esetében a Bizottság úgy véli, hogy Portugália bizonyította olyan kivételes körülmények fennállását, amelyek különösen azzal függenek össze, hogy a Covid19-világjárvány és a járvány megfékezésére hozott intézkedések kivételes körülményeket teremtettek e kis regionális légitársaság számára az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében vett komoly gazdasági zavar idején, és azonnali hatást gyakoroltak a légi közlekedési és a turisztikai ágazatra, valamint a piaci finanszírozás előteremtésének képességére ((34)–(37) preambulumbekzdés), bár a Bizottság megjegyzi, hogy e kedvezőtlen körülmények ellenére a SATA-nak a (228) preambulumbekzdésben említettek szerint még így is sikerült bizonyos összegű, új piaci finanszírozást előteremtenie. Figyelembe véve különösen az Azori-szigetekre irányuló utazási kereslet 2020 márciusától kezdődő meredek csökkenéséhez kapcsolódó alacsonyabb működési szinteket, a Covid19-világjárvány nagymértékben érintette a SATA-t – az uniós

<sup>(157)</sup> Az SA.59974. (2021/C.) számú – Románia – A CE Oltenia szerkezetátalakítása ügyben hozott, 2022. január 26-i határozat (még nem tették közzé) (214)–(219) preambulumbekzdésében a Bizottság elfogadhatónak ítélte a szerkezetátalakítási költségek 32 %-ának megfelelő saját hozzájárulást. Hasonlóképpen, az SA.60165. számú – Portugália – Szerkezetátalakítási támogatás a TAP SGPS számára ügyben hozott, 2021. december 21-i határozatának (még nem tették közzé) (263) preambulumbekzdésében a Bizottság elfogadta a szerkezetátalakítási költségek 35 %-ának megfelelő saját hozzájárulást. A megmentési és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló 1999. évi iránymutatás értelmében, amely előírta, hogy a saját hozzájárulásnak jelentősnek kell lennie, de minimális küszöbértéket nem határozott meg (e küszöbértéket a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 50 %-ban állapította meg), a Belgium által az Inter Ferry Boats javára hozott támogatási intézkedésről szóló, 2007. április 24-i határozatban (C 46/05 [korábbi NN 9/04 és N 55/05]) (HL L 225., 2009.8.27., 1. o.) (a (348)–(350) preambulumbekzdés) a Bizottság 24 %-os saját hozzájárulást is elfogadott.

hatóságok által elfogadott utazási tilalmak és korlátozások miatti közvetlen veszteségeken túl –, mivel főként közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakat és általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat üzemeltet az Azori-szigeteken, és így nagyon korlátozott mértékben tudja diverszifikálni szolgáltatásait más tevékenységek vagy célállomások irányában. Ami a saját hozzájárulást illeti, a Portugália által előterjesztett finanszírozási források közel egyharmadát kitevő új finanszírozás piaci feltételek melletti jelenléte összhangban van az állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret 14a. pontjával is, amelyben a Bizottság a Covid19 által előidézett egyedi helyzetre tekintettel egyértelművé teszi, hogy indokolt lehet, hogy egyedi esetekben a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 62–64. pontja szerinti saját hozzájárulások 50 % alatt maradjanak.

- (233) A Bizottság különös figyelmet fordít továbbá i. a kedvezményezett egyedi szerepére és helyzetére az Unió egy olyan legkülső régiójában, amely támogatott terület is egyben (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 98. pontja), valamint ii. a SATA kiemelkedő szerepére, amelyet – közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások révén – az Azori-szigetek közötti, valamint e szigetek és a szárazföldi Portugália és Madeira között a területi folytonosság biztosításában tölt be. Ami az első szempontot illeti, a Bizottság úgy véli, hogy a Portugália által szolgáltatott információk azt mutatják, hogy a SATA számára nehézséget jelent új, piaci alapú finanszírozás előteremtése, mivel az Unió egyik legkülső régiójának támogatott területén helyezkedik el, és hogy ez a nehézség túlmutat azon, hogy milyen nehéz e finanszírozáshoz jutás a SATA számára pusztán pénzügyi helyzete miatt ((67) preambulumbekzdés). A második pontot illetően a Bizottság azt is megjegyzi, hogy a kedvezményezett közszolgáltatási kötelezettséget/általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatóként látja el az EUMSZ 349. cikkében említett legkülső régió támogatott területének elkülönült és sajátos társadalmi-gazdasági szükségleteit. A harmadik személyek túlnyomó többsége egyetértett ezzel az állásponttal az eljárás megindításáról szóló határozattal és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozattal kapcsolatos felszólalásaikban, hangsúlyozva a SATA egyedülálló szerepét, mivel a SATA az egyetlen olyan légi fuvarozó, amely összeköti az Azori-szigetek egyes szigeteit, valamint légi áru fuvarozást biztosít az Azori-szigetekre és az Unió ezen legkülső régiójából Észak-Amerikába ((93)–(101) preambulumbekzdés). Végezetül a Bizottság figyelembe veszi a SATA korlátozott méretét és üzleti tevékenységét, mivel a SATA jelenleg mindössze 13 repülőgéppel rendelkezik (15-ről építette le a flottát), és az Azores Airlinesban fennálló, ellenőrzésre jogosító részesedésének a szerkezetátalakítási időszak végén történt eladását követően mindössze hat repülőgépe lesz majd. A Bizottság tehát a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 98. pontjában meghatározott kivételt alkalmazza a szóban forgó ügyre, és elfogadja a (223)–(230) preambulumbekzdésben értékelt saját hozzájárulást, amely mindenesetre továbbra is jelentős.

#### *Tehermegosztás*

- (234) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 65–67. pontja szerint ha az állami támogatást olyan formában nyújtják, amely javítja a kedvezményezett sajáttőke-helyzetét, az azzal a hatással járhat, hogy megvédi a részvényeseket és az alárendelt hitelezőket annak a döntésüknek a következményeitől, hogy a kedvezményezettbe befektessenek, ami erkölcsi kockázatot teremthet, és alááshatja a piaci fegyelmet. A szerkezetátalakítási támogatás nem ösztönzi az érintetteket arra, hogy a részvényesek vagy hitelezők javára erkölcsi kockázatot vagy túlzott kockázatot vállaljanak. Valójában a jelenleg támogatást nyújtó ARA egyedüli részvényesként felügyelte és hozta meg a SATA valamennyi stratégiai és kereskedelmi döntését, miközben a vállalat működését nem alárendelt kölcsönből vagy olyan hibrid (vesztéselnyelő) forrásokból finanszírozták, amelyek a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás tehermegosztási követelményeivel összhangban valószínűleg részben leírandók lennének.
- (235) Mivel a SATA az ARA 100 %-os tulajdonában van, a jelenlegi körülmények között a kedvezményezett sajáttőkepozíciójának javulása és az ARA által nyújtott támogatással elősegített sikeres szerkezetátalakításból eredő esetleges előnyök – beleértve a tervezett eszközelidegenítésekből származó értékesítési bevételeket is – teljes mértékben a támogatást nyújtóhoz kerülnek egyedüli részvényesi minőségében. A meglévő részvényesek közötti tehermegosztás ezért a jelen ügyben irrelevánsnak tekinthető. A SATA és az ARA már régóta tárgyalásokat folytat bankokkal és más pénzügyi intézményekkel a SATA adósságállományának kinnlévő összegéről. Az elsőbbségi hitelezők már megállapodtak a felárak csökkentéséről és a hosszabb futamidőről, valamint a kamatok és jutalékok csökkentéséről ((50) preambulumbekzdés), ezáltal csökkentve a SATA – egy 100 %-ban állami tulajdonban lévő vállalat – jövőbeli pénzeszköz-kiáramlásait, amely vállalat pénzügyi nehézségei csak egyetlen részvényesének, az ARA-nak tudhatók be. Továbbá, amint azt Portugália kifejtette ((111)–(112) preambulumbekzdés), az ARA hitelfelvevő a globális pénzügyi piacokon, valamint a SATA pénzügyi adósságának kezeze, így az adóssagleírások sérthetik a piac bizalmát magával az ARA-val szemben, és továbbgyűrűző hatásokkal járhatnak a regionális közszektor más vállalataira nézve.
- (236) A fentiek fényében a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szerkezetátalakítási támogatás az arányosság, a saját hozzájárulás és a tehermegosztás tekintetében megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás feltételeinek.

## 5.4.3.4. Az „először és utoljára” elv

- (237) A támogatás negatív hatásainak korlátozása, a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt indokolatlan hatások elkerülése, valamint annak biztosítása érdekében, hogy az általános egyenleg pozitív legyen<sup>(158)</sup>, a támogatást a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak az „először és utoljára” elvnek megfelelően kell nyújtani. Ennek az elvnek a fényében az ilyen támogatásokat tíz évre kell korlátozni.
- (238) A Bizottság csak egyetlen egy szerkezetátalakítási művelet támogatására engedélyezi a szerkezetátalakítási támogatást, és adott esetben azzal a feltétellel, hogy több mint tíz év telt el a szerkezetátalakítási támogatás korábbi odaítélését, illetve a szerkezetátalakítási időszak végét vagy a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának leállítását követően<sup>(159)</sup>. Amennyiben ilyen támogatást nyújtottak, a Bizottság kivételeket engedélyez e szabály alól, különösen akkor, ha a szerkezetátalakítási támogatást megmentési támogatást követően nyújtják egyetlen szerkezetátalakítási művelet részeként, vagy olyan kivételes és előre nem látható körülmények esetén, amelyekért a kedvezményezett nem felelős<sup>(160)</sup>.
- (239) A SATA-nak nyújtott szerkezetátalakítási támogatás egyetlen szerkezetátalakítási műveletet támogat, amely 2020 vége óta már folyamatban van, és 2025 végéig tart. A Bizottság megjegyzi, hogy e művelet részeként Portugália bejelentette a megmentési támogatást, és a Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 103. pontja alapján jóváhagyta a SATA-nak nyújtott likviditási támogatást. A Bizottság mind a megmentési támogatásra vonatkozó hivatalos vizsgálat megindításakor, mind a vizsgálat szerkezetátalakítási támogatásra vonatkozó kiterjesztésekor jóváhagyta e támogatás nyújtását annak érdekében, hogy fenntartsa a SATA azon alapvető tevékenységeit, amelyek az Azori-szigetek régióba irányuló légi közlekedéssel kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek nyújtásával, valamint az általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak az említett régió repülőterein történő irányításával és üzemeltetésével kapcsolatosak. Következésképpen e támogatás nyújtása nem akadályozta meg a SATA-t abban, hogy a szóban forgó szerkezetátalakítási támogatásban részesüljön.
- (240) A SATA-nak korábban nyújtott és az „először és utoljára” elv alkalmazása szempontjából potenciálisan releváns egyéb állami támogatásokat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja alapján 12 millió EUR összegű kompenzációs támogatást hagyott jóvá a SATA számára a Covid19-világjárvány rendkívüli időszakában<sup>(161)</sup>. Ez a támogatás azonban nem minősül korábbi megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásnak: a 2020. március 19. és 2020. június 30. között a Covid19-járvány által közvetlenül okozott károkat téríti meg, és fedezi azokat a költségeket, amelyek a SATA-nál a rendkívüli esemény miatt közegészségügyi okokból bevezetett légi közlekedési korlátozások hiányában nem merültek volna fel. A kompenzációból kizárták különösen a SATA-nál 2020. március 19. és 2020. június 30. között az utazási tilalomnak/légi közlekedési korlátozásnak nem minősülő kormányzati korlátozások, valamint a portugál gazdaság 2020–2021-es súlyos gazdasági zavarából eredő keresletcsökkenés miatt felmerült egyéb költségeket.
- (241) Ami a közszolgáltatási kötelezettségek és az általános gazdasági érdekű szolgáltatások kompenzációját illeti, a SATA Air Açores 1996 óta nyújt szolgáltatásokat a (19) preambulumbekkezdésben említett 14 szigetközi útvonalon az eredetileg a 2408/92/EGK rendelet, majd később az 1008/2008/EK rendelet alapján előírt közszolgáltatási kötelezettségek keretében. Ezeket a közszolgáltatási kötelezettségeket olyan szerződésekbe foglalták, amelyek a kompenzáció kiszámítására alkalmazott előzetes módszer, egy éves juttatás és a túlkompenzáció elkerülését biztosító kompenzációkiigazítási mechanizmus alapján nyújtottak kompenzációt a szolgáltatásért. Hasonlóképpen, az SGA által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatást koncessziós szerződés határozza meg, amely a megbízás időtartamára előzetesen meghatározott kompenzációt tartalmaz. A SATA-nak nyújtott e kompenzáció célja és hatása az volt, hogy fedezze az érintett közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások teljesítésének költségeit, nem pedig a SATA megmentése vagy szerkezetátalakítása.
- (242) Végül, ami a SATA-nál a régió által 2017–2020-ban jegyzett korábbi tőkeemeléseket illeti, Portugália szerint azok a közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások SATA-nál felmerült költségeinek kompenzációját jelentik, és különösen az Azores Airlines 2009 és 2019 közötti működési hiányának részleges fedezésére ítélték oda a szárazföldi Portugália és Madeira felé irányuló útvonalakon ((106) és (107) preambulumbekkezdés), valamint az Azori-szigetektől Észak-Amerikába irányuló útvonalakon ((108) preambulumbekkezdés) közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését célzó vagy általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásáért. A Ryanair úgy véli, hogy a tőkeemelések miatt a Bizottság nem engedélyezhetne megmentési támogatást a SATA javára, mivel a Covid19-válság nem tekinthető az „először és utoljára” elv alóli kivételnek.

<sup>(158)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának f) alpontja.

<sup>(159)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontja.

<sup>(160)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának a) és c) alpontja.

<sup>(161)</sup> A Bizottság határozata az SA.61771. (2021/N.) számú – Covid19 – Rendkívüli események által okozott károk megtérítése (HL C 285., 2021.7.16., 7. o.).

- (243) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az Unión belüli útvonalak tekintetében a múltért igényelt kompenzáció nem lenne összhangban az 1008/2008/EK rendelettel. Valójában az útvonalakra nyílt közszolgáltatási kötelezettség vonatkozott. Amint arra Portugália emlékeztetett ((107) preambulumbekzdés), az Azores Airlines ismételtlen kifejezte érdeklődését aziránt, hogy ezeket az útvonalakat a közszolgáltatási kötelezettség feltételeinek megfelelően és kompenzáció nélkül üzemeltesse. Ezért a nyílt közszolgáltatási kötelezettség keretében az említett útvonalakon nyújtott szolgáltatásokért az Azores Airlines számára adott kompenzáció sértené az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (8) bekezdését, és jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülne. Ez független attól, hogy e tevékenység végzésével az Azores Airlinesnál olyan veszteségek merültek fel, amelyeket el lehetett volna kerülni vagy csökkenteni lehetett volna, ha csak a kereskedelmi szempontból vonzó útvonalakat, menetrendeket és szolgáltatásokat üzemeltette volna.
- (244) Hasonlóképpen jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülne az Azori-szigetokről Észak-Amerikába irányuló útvonalakon a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtása során felmerült veszteségek állítólagos kompenzációja is. Valójában az Azores Airlines ezeket az EU-n kívüli útvonalakat kereskedelmi alapon, megbízási aktus nélkül üzemelteti. Ezért Portugália nem állíthatja érvényesen, hogy az ezen útvonalakért nyújtott kompenzáció összeegyeztethető az 2012/21/EU ÁGÉSZ-határozattal, mivel annak 4. cikke előírja, hogy az érintett vállalkozást egy vagy több jogi aktus révén meg kell bízni az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával. Hasonlóképpen, megbízási aktus hiányában az ilyen kompenzáció nem tekinthető összeegyeztethetőnek az ÁGÉSZ-keretszabály alapján <sup>(162)</sup>.
- (245) Ebből következik, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek vagy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások költségeinek kompenzációjaként nyújtott tőkeemelések az 1008/2008/EK rendeletben, a 2012/21/EU ÁGÉSZ-határozatban vagy az ÁGÉSZ-keretszabályban meghatározott szabályok értelmében jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.
- (246) A hivatalos vizsgálat megindítását követően a portugál hatóságok felkérték a SATA-t, hogy fizesse vissza a SATA Air Açoresben a regionális kormány által 2017 óta jegyzett, összesen 72,6 millió EUR összegű tőkeemelést, amelyet az eljárás megindítása előtt ítélték oda és majdnem teljes egészében folyósítottak a vállalatnak ((71) preambulumbekzdés) <sup>(163)</sup>. 2021. június 1-jén Portugália bizonyítékot nyújtott be a Bizottságnak a SATA-nak nyújtott tőke teljes összegének három részletben történő visszautalásáról ((9) és (116) preambulumbekzdés).
- (247) E visszafizetés következményeként a SATA csökkentette részvénytőkéjét, és ezt a csökkenést a portugál cégnyilvántartásba is bejegyeztette. Portugália továbbá bizonyítékot nyújtott be a régióknak 2021. november 30-án átutalt 815 233,24 EUR összegű visszafizetési kamat megfizetéséről. Az összeg megfelel a 794/2004/EK rendelet 11. cikkében említett visszafizetési kamatnak, amelyet az egyes korábbi tőkeemelések után számítottak ki, attól a naptól kezdve, amikor a SATA megkapta a vonatkozó tőkeemelést, addig az időpontig, amikor azt visszafizették.
- (248) Az uniós bíróságok következetesen úgy ítélték meg a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatások tekintetében, hogy az ilyen támogatások visszafizetése arra irányul, hogy megszüntesse a verseny azon versenylőnyből fakadó torzulását, amelyet a támogatás kedvezményezettje a piacon a versenytársaival szemben élvezett, helyreállítva ezzel az említett támogatás nyújtása előtti helyzetet <sup>(164)</sup>. Az ilyen támogatás visszafizetésével a kedvezményezett elveszíti az ilyen versenylőnyt <sup>(165)</sup>, míg az ilyen támogatás kamatainak megfizetésével elveszíti a támogatás ingyenes rendelkezésre állásából eredő előnyt attól az időponttól kezdve, amikor azt a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, addig az időpontig, amikor azt visszafizették <sup>(166)</sup>. A Bizottság ezért meggyőződött arról, hogy a 794/2004/EK rendelet 11. cikkének megfelelően kiszámított kamatokkal növelt visszafizetés és a részvénytőke csökkentése megszüntette a tőkeemelések által a SATA-nak nyújtott versenylőnyt.

<sup>(162)</sup> A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) 15–17. pont.

<sup>(163)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (13) preambulumbekzdése.

<sup>(164)</sup> A Bíróság 2012. december 11-i ítélete, Bizottság kontra Spanyolország („Magesfa II”), C-610/10, ECLI:EU:C:2012:781, 105. pont; a Bíróság 2011. november 17-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország, C-496/09, ECLI:EU:C:2011:740, 61. pont.

<sup>(165)</sup> A Bíróság 1995. április 4-i ítélete, Bizottság kontra Olaszország („Alfa Romeo”) ítélete, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, 27. pont.

<sup>(166)</sup> A Törvényszék 1995. június 8-i ítélete, Siemens kontra Bizottság, T-459/93, ECLI:EU:T:1995:100, 97–101. pont.

- (249) A tőkeemelések összegének visszafizetése és a SATA-nak nyújtott versenyelőny megszüntetése ellenére a Bizottság azt is vizsgálja, hogy a SATA-nak nyújtott, bejelentett szerkezetátalakítási támogatás a tőkeemelések fényében sértené-e a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. és 71. pontjában meghatározott „először és utoljára” elvet.
- (250) Az eljárás során benyújtott bizonyítékok arra engednek következtetni, hogy a SATA javára végrehajtott tőkeemelésekről az egyedüli részvényes 2017 óta döntött annak érdekében, hogy kompenzálja a SATA közszolgáltatási kötelezettségeit és általános gazdasági érdekű szolgáltatásait, miközben a legalább 2009 óta teljesített közszolgáltatási kötelezettségek ellátásával összefüggő költségeket és működési hiányt nem kompenzálták jogszerűen ((102)–(108) preambulumbekzdés). E kompenzációt azonban a vonatkozó közszolgáltatási szerződések vagy megbízási aktusok nem írják elő előzetesen, így sem az 1008/2008/EK rendelet 17. cikkének (8) bekezdése, sem a 2012/21/EU ÁGÉSZ-határozat, sem az ÁGÉSZ-keretszabály nem teszi lehetővé utólag. A Bizottság megjegyzi, hogy a SATA Air Açores-szal és az SGA-val ellentétben, amelyek pozitív nettó nyereséggel rendelkeztek, az Azores Airlines viszonylag jelentős működési veszteséget és negatív nettó nyereséget könyvelt el ((32) preambulumbekzdés). Mindenesetre, ami a kompenzációk állítólagos összegét illeti, Portugália nem bizonyította, hogy a SATA-nál a szóban forgó közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése miatt ténylegesen olyan költség- és veszteségösszeg merült fel, amely a tőkeemelés formájában nyújtott állítólagos kompenzáció összegének felelne meg. Továbbá, még ha az ellenőrzött közszolgáltatási kötelezettségekre/ÁGÉSZ-műveletekre vonatkozó utólagos kompenzációk összege (65,5 millió EUR) megalapozottnak is lenne tekinthető, a SATA által a közszolgáltatási kötelezettségei tekintetében állított további hiány (33 millió EUR) ((102) preambulumbekzdés) nem tekinthető kellően igazoltnak, mivel ezt az összeget nem támasztja alá elegendő bizonyíték (különösen, mivel azt nem erősítették meg nyilvános ellenőrzések, ellentétben azzal a 65,5 millió EUR összeggel, amelyet kizárólag a SATA légitársaság közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos műveleteihez rendeltek). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a fent említett 33 millió EUR különbségtétel nélkül fedezi mindkét légitársaság költségeit, és nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy e hiány mekkora része tulajdonítható e légitársaságok egyikének, illetve másikának. Ebből következik, hogy a korábbi tőkeemelések nem tekinthetők a belső piaccal összeegyeztethetőnek a SATA közszolgáltatási kötelezettségekből és ÁGÉSZ-műveletekből eredő működési hiányának kompenzációjaként, mivel ilyen kompenzációról nem rendelkeztek előzetesen, és Portugália mindenesetre nem bizonyította e működési hiányok összegét, és ezt az összeget nem egyeztetette össze a korábbi tőkeemelések összegével. Mindezek alapján és az összeegyeztethetőségre vonatkozó, Portugália által felhozott és bizonyított alternatív indokok hiányában a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a korábbi tőkeemelések összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek.
- (251) A (102) preambulumbekzdésben ismertetett tőkeemelések célja és hatása azonban nem a SATA megmentése vagy szerkezetátalakítása volt. Portugália kifejti, hogy az ARA beavatkozásának célja – függetlenül attól, hogy összeegyeztethető-e az 1008/2008/EK rendelettel – a SATA közszolgáltatási kötelezettségeinek kompenzálása volt. A Portugália által benyújtott információk <sup>(167)</sup> ugyanis azt mutatják, hogy a 2017. évi tőkeemelés (21,5 millió EUR) végső célja a SATA tőkehiányának kezelése volt, hogy a SATA továbbra is repülhessen, és összeköttetést biztosíthasson az Azorszigetek számára. Hasonlóképpen, az eljárás során összegyűjtött bizonyítékokból az olvasható ki, hogy az ARA a későbbi, 2018. évi (27 millió EUR) és 2020. évi (24 millió EUR) tőkeemelési határozatokat azért fogadta el, hogy eleget tegyen (egyedüli) részvényeskénti azon kötelezettségének, hogy a vállalat tőkeveszteségei tekintetében döntést hozzon <sup>(168)</sup>, valamint lehetővé tegye a SATA számára, hogy „szabályszerűen megfeleljen a szigetek közötti menetrend szerinti légi közlekedésben álló vállalati céljának <sup>(169)</sup>, továbbá biztosítsa számára „a céljai eléréséhez szükséges pénzügyi feltételeket” <sup>(170)</sup>. Bár a korábbi tőkeemelések nem minősíthetők a SATA által teljesített közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások összeegyeztethető kompenzációjának, céljuk és hatásuk a SATA ilyen közszolgáltatási kötelezettségek és általános gazdasági érdekű szolgáltatások teljesítéséből eredő működési hiányának kezelése volt, ezért azok nem ugyanolyan típusúak voltak, mint a szerkezetátalakítási tervet támogató jelenlegi szerkezetátalakítási támogatás <sup>(171)</sup>.
- (252) Még akkor is, ha a tőkeemelés megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásnak minősülne, ami nem mondható el, az „először és utoljára” elv megsértését akkor is meg lehetne állapítani, ha az új szerkezetátalakítási támogatás visszatérő vagy a múltban nem megfelelően kezelt nehézségekre mutatna rá, amint azt a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 70. pontja említi. A Bizottság még ebben az esetben sem mechanikusan alkalmazza ezt az elvet, hanem figyelembe kell vennie azokat a körülményeket, amelyek között a bejelentett szerkezetátalakítási támogatást az „először és utoljára” elv alóli kivételként nyújtják a SATA-nak (a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás

<sup>(167)</sup> Portugália 2020. október 19-i beadványa, 167. és azt követő pontok, valamint a Portugál Számvevőszék véleménye az ARA 2017. évi beszámolójáról: <https://www.tcontas.pt/pt-pt/ProdutosTC/PareceresTribunalContas/pareceres-craa/Documents/2017/sratcra-2017.pdf>

<sup>(168)</sup> Lásd a 109. lábjegyzetet.

<sup>(169)</sup> A Kormányzótanács 85. sz., 2018. július 18-i határozata.

<sup>(170)</sup> A Kormányzótanács 66/2020. sz. határozata.

<sup>(171)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 71. pontja és 38. lábjegyzete.

72. pontjának c) alpontja és 40. lábjegyzete). A Bizottság a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontjában meghatározott kivétel alapján további szerkezetátalakítási támogatást engedélyezhet, amennyiben megállapítható, hogy olyan kivételes és előre nem látható körülmények állnak fenn, amelyekért a SATA nem felelős, amint arra az eljárás megindításáról szóló határozat és az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat emlékeztet <sup>(172)</sup>.

- (253) A Covid19-világjárvány kitörése, terjedése és gazdasági hatásai a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontjában említett kivételes és előre nem látható körülményeknek tekinthetők: példa nélküliek voltak (az Unió és belső piacának létrehozása óta), ezzel együtt néhány hónappal a bekövetkeztük előtt sem voltak előre láthatók, sem előre látottak. A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 40. lábjegyzetében említett kritériumokkal összhangban ezeket a kedvezményezett vezetősége nem láthatta előre a tőkeemelések végrehajtásakor, illetve néhány hónappal a sürgős megmentési és szerkezetátalakítási igény felmerülése előtt, és ezek nem a SATA-csoport vezetőségének hanyagságára vagy mulasztására, sem döntéseire nem vezethetők vissza. A Bizottság különböző határozataiban elismerte a Covid19 kivételes jellegét és a Portugáliában és különösen az Azori-szigetek gazdaságára gyakorolt hatását, és azt az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében a gazdaságban bekövetkezett komoly zavarnak minősítette, valamint elismerte, hogy a hatás az ellátási láncok zavara, a kereslet csökkenése és ennek következtében számos vállalkozás likviditására gyakorolt hatása miatt továbbra is érezhető <sup>(173)</sup>. A Covid19-világjárvány által előidézett kivételes és előre nem látható körülmény, valamint az a komoly gazdasági zavar, amelyben végre kell hajtani a SATA műveleteinek szerkezetátalakítására és hatékonyságának növelésére irányuló sokrétű és széles körű tervét, nem a kedvezményezett felelőségének tudható be.
- (254) Nyilvánvaló, hogy e kivételes körülmény hatása jelentősen rontotta a SATA működését azáltal, hogy a Covid19-járvány óta eddig soha nem látott mértékben, több mint 40 %-kal csökkent a kereslet, így a kedvezményezettre gyakorolt hatás nyilvánvaló és jelentős. Az utasszám ilyen drámai csökkenése ellenére, amelyet sem ágazati kilátások, sem előrejelzések (IATA, Eurocontrol stb.) nem prognosztizáltak sem 2017-ben, sem röviddel a világjárvány kitörése előtt, a kedvezményezett a régióval kötött szerződéses kötelezettségeivel összhangban nem tudta csökkenteni szolgáltatásait pusztán kereskedelmi vagy pénzügyi érdekei alapján. A SATA folytatta a közszolgáltatási kötelezettségeinek teljesítését, és alternatív közlekedési eszközök hiányában biztosította az összeköttetést egy olyan időszakban, amikor a járvány megfékezésére irányuló intézkedések és a légi közlekedés iránti keresletnek a Covid19-világjárványhoz kapcsolódó, Portugáliában vagy külföldön tapasztalható csökkenése jelentős hatást gyakorolt és továbbra is jelentős hatást fejt ki. A régió szigetei közötti és a más régiókból (Madeira és a szárazföldi Portugália) érkező, illetve oda induló személyszállítási szolgáltatások kellő járatsűrűséggel történő fenntartása döntő szerepet játszik az Azori-szigetekkel való folyamatos, alapszintű összeköttetés biztosításában, miközben jelentősen súlyosbította a SATA pénzügyi helyzetét az elmúlt két évben, 2020-ban és 2021-ben ((34)–(36) preambulumbekzdés) <sup>(174)</sup>, jóval a portugál közegészségügyi hatóságok által elrendelt utazási tilalmakból eredő közvetlen veszteségeken túl.
- (255) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontja szerinti kivétel relevanciáját a szerkezetátalakítási igény Covid19-világjárvány által jelentősen súlyosbított jelenlegi gazdasági összefüggésében kell figyelembe venni és értékelni: ebben az értelemben a kivételes és előre nem látható körülményekért nem a SATA és a tulajdonos felelős. A Covid19-világjárvány jelentette kivételes körülményt és a járvány légi közlekedés iránti keresletre gyakorolt hatásait – általában vagy a SATA-t érintően – nem látták előre, és azok nem is voltak előre láthatóak sem akkor, amikor a korábbi tőkeemeléseket odaítélték, sem röviddel a világjárvány kitörése előtt, ami

<sup>(172)</sup> Az eljárás megindításáról szóló határozat (90) és (91) preambulumbekzdése, valamint az eljárás kiterjesztéséről szóló határozat (79) és (80) preambulumbekzdése.

<sup>(173)</sup> A Bizottság határozata (2021. április 16.) az SA.62505. (2021/N.) számú Covid19: az SA.56873. számú közvetlen támogatási program és hitelgarancia-program módosítása ügyben (HL C 177., 2021.5.7., 21. o.); a Bizottság határozata (2022. március 7.) az SA.100205 (2022/N.) számú – Portugália – Covid19: az Azori-szigetek legkülső régiójában („APOIAR.PT Açores”) letelepedett, meghatározott ágazatokban működő mikro-, kis- és középvállalkozásoknak nyújtott közvetlen támogatások 2021 novemberétől 2022 januárjáig ügyben (még nem tették közzé); a Bizottság határozata (2021. június 4.) az SA.63010. (2021/N.) számú Covid-19: az Azori-szigetek személyszállítási ágazatának nyújtott támogatás ügyben (HL C 233., 2021.6.11., 33. o.); a Bizottság határozata (2021. szeptember 13.) az SA.64599. (2021/N.) számú Covid-19: az Azori-szigetek személyszállítási ágazatának 2021-re nyújtott támogatás ügyben (HL C 389., 2021.9.24., 16. o.); a Bizottság határozata (2022. április 6.) az SA.102334. (2022/N.) számú – Portugália – Covid19: az Azori-szigetek személyszállítási ágazatának 2022-re nyújtott támogatás ügyben, még nem tették közzé (különösen a (4), (36) és (37) preambulumbekzdés).

<sup>(174)</sup> A Bizottság hasonló elemzést végzett többek között az SA.57675. (2020/N.) – Németország – Covid19 – regionális és helyi személyszállítási program ügyben hozott, 2020. augusztus 7-i határozatában (HL C 277., 2020.8.21., (18)–(20), (54)–(55) és (65)–(66) preambulumbekzdés), amelyben a Bizottság megállapította, hogy a Covid19 által okozott zavar egyértelműen kívül esik a piac rendes működésén, és különösen érintette a közlekedési ágazatban működő közszolgáltatókat, mivel „nem volt lehetőségük arra, mint más ágazatok vállalatának, hogy csökkentsék kapacitásukat és ezáltal állandó költségeiket. Így továbbra is szinte teljes kapacitást kellett kínálniuk az utasok még mindig nagyon alacsony száma ellenére” ((66) preambulumbekzdés). Lásd még az SA.58738. (2020/N.) számú – Hollandia Covid19 – A regionális és távolsági személyszállítási közszolgáltatás támogatása ügyben hozott, 2020. november 3-i bizottsági határozat (HL C 397., 2020.11.20.) (57)–(62) preambulumbekzdését, valamint az SA.59747. (2020/N.) számú Covid19: A nettó költségű közszolgáltatási szerződéseket kötött vasúti személyszállítási szolgáltatók kárának megtérítése ügyben hozott, 2021. január 7-i bizottsági határozat (HL C 50., 2021.2.12.) (58)–(62) és (67)–(68) preambulumbekzdését.

arra készítette Portugáliát, hogy bejelentse a sürgős megmentési, jelenleg szerkezetátalakítási támogatás szükségességét, amely támogatás a kedvezményezett életképességének helyreállítását biztosító szerkezetátalakítási terv finanszírozásához kell. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a SATA a járatsűrűség, a menetrendek, az árak és az útvonalak tekintetében kompenzáció nélkül teljesített közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyek egyedüli részvényesének az Unió egyik legkülső régiójának összeköttetésére vonatkozó közpolitikai célkitűzésein alapultak, amely célkitűzések elsőbbséget élveznek a kedvezményezett pénzügyi és kereskedelmi érdekeivel szemben, minthogy versenytárs fuvarozók nem fejezték ki érdeklődésüket hasonló kötelezettségeknek a térségben történő teljesítése ((21) preambulumbekendés) vagy a szóban forgó útvonalak üzemeltetése ((28) preambulumbekendés) iránt. Végezetül a Bizottság nem észleli, hogy a tőkeemelések a SATA kockázatos kereskedelmi magatartását, illetve azt támogatták volna, hogy a belső piacon légi közlekedési vagy repülőter-üzemeltetési tevékenységeit bővítése új útvonalak indításával vagy repülőter-építéssel bővítésével a verseny kárára az érintett elmúlt időszakban (2017–2020) vagy a jelenleg tervezett szerkezetátalakítási időszakban.

- (256) Ugyanakkor az ARA által jogellenesen nyújtott tőkeösszeg kamatokkal növelt teljes visszafizetése csökkenti a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban említett, az „először és utoljára” elv logikáját alátámasztó esetleges erkölcsi kockázatot. A teljes visszafizetés azt jelenti, hogy az állítólagosan ismétlődő és eredménytelen szerkezetátalakítási támogatással támogatott, visszatérő szerkezetátalakítási műveleteket ebben az esetben vagy más esetekben nem ösztönzik. Ezenkívül a visszafizetés csökkenti a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban említett versenytorzulásokat, amelyek már most is korlátozottak azokon a piacokon, ahol a SATA és ellenőrzött leányvállalatai aktívak és a szerkezetátalakítási terv végén is azok maradnak, nevezetesen az Azori-szigeteken belüli légi közlekedés és a kis szigeti repülőterek piacán.
- (257) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a SATA a múltban nem részesült olyan támogatásban, amely az „először és utoljára” elv hatálya alá tartozna, és még ha a mostanra visszafizetett korábbi tőkeemelések korábbi megmentési vagy szerkezetátalakítási támogatásnak minősülnek is, a szerkezetátalakítási támogatás megfelel a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 72. pontjának c) alpontjában meghatározott kivételnek, és ennek megfelelően nem gyakorol indokolatlan negatív hatást a versenyre és a kereskedelemre a belső piacon.

#### 5.4.3.5. A versenytorzulást korlátozó intézkedések

- (258) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 87–93. pontjában kifejtettek szerint a versenytorzulást korlátozó intézkedéseket a támogatás torzító hatásával arányosan kell meghatározni, különös tekintettel a következőkre: i. a támogatás összege és jellege, és azok a feltételek és körülmények, amelyek mellett a támogatást nyújtották, ii. a kedvezményezett mérete és a piacon betöltött relatív jelentősége, valamint az érintett piac jellemzői, továbbá iii. az, hogy mekkora mértékben maradnak fenn erkölcsi kockázattal kapcsolatos aggályok a saját hozzájárulásra vonatkozó és a tehermegosztási intézkedések alkalmazását követően. A versenytorzulást korlátozó intézkedések nem ronthatják a kedvezményezett lehetőségeit az életképesség helyreállítására, és nem történhetnek a fogyasztók és a verseny kárára <sup>(175)</sup>.
- (259) A strukturális intézkedések magukban foglalhatják eszközök elidegenítését, a kapacitás vagy a piaci jelenlét csökkentését. Elő kell segíteniük az új versenytársak belépését, valamint a meglévő kis méretű versenytársak expanzióját vagy a határon átnyúló tevékenységet, figyelembe véve azt a piacot vagy azokat a piacokat, ahol a kedvezményezett a szerkezetátalakítást követően jelentős piaci pozícióval fog rendelkezni, különös tekintettel a kapacitásfelesleggel rendelkezőkre. A magatartási jellegű intézkedéseknek biztosítaniuk kell, hogy a támogatás csak a hosszú távú életképesség helyreállítását finanszírozza.
- (260) A fenti (62) preambulumbekendésben foglaltak szerint Portugália megerősíti, hogy a SATA a következő, versenytorzulást korlátozó intézkedéseket fogja hozni, amelyek a szerkezetátalakítási terv végéig, azaz 2025. december 31-ig lesznek alkalmazandók:
- a) a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. többségi és ellenőrzésre jogosító, a vállalat részvénytőkéjének legalább 51 %-át kitevő részesedésének értékesítése;
  - b) a régió valamennyi repülőterének földi kiszolgálását biztosító üzletág leválasztása és értékesítése;
  - c) a légi jármű-flotta felső korlátja, amely flotta nem haladhatja meg a 14 légi járművet, valamint az Azores Airlines eladását követően a hat légi járművet a SATA ellenőrzése alatt álló üzletág fennmaradó része számára;

<sup>(175)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 87–90. és 92. pontja.

- d) a kapott állami támogatás reklámozásának tilalma; és
- e) felvásárlási tilalom.

#### *Strukturális intézkedések*

- (261) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 80. pontja értelmében a versenytorzulást korlátozó intézkedések nem eredményezhetik a piac szerkezetének romlását. A strukturális intézkedéseknek ezért rendes esetben olyan életképes, önálló üzletágaknak a vállalkozás folytatásának elve melletti elidegenítéseként kell megvalósulniuk, amelyek – amennyiben azokat megfelelő vevő működteti – képesek hosszú távon eredményesen versenyezni.
- (262) A Bizottság tehát értékelte a javasolt elidegenítési intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy azok életképes, önálló üzletágakat képezzenek, amelyek képesek eredményesen versenyezni az érintett piacokon a szerkezetátalakítási időszak végén és azt követően ((260) preambulumbekzdés).

#### *Az Azores Airlinesban fennálló, ellenőrzésre jogosító részesedés elidegenítése*

- (263) Ami az első strukturális intézkedést illeti, amelynek bevezetésére Portugália kötelezettséget vállalt (a (260) preambulumbekzdés a) pontja a (260) preambulumbekzdés c) pontjával együtt), a Bizottság már az elején megjegyzi, hogy a SATA Air Açores viszonylag kis regionális légitársaság, amelynek üzleti tevékenysége lényegében az Azori-szigetek régiójába érkező és onnan induló, közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalak biztosítása köré szerveződik. Hasonlóképpen, az Azores Airlines is egy kis légitársaság, amelynek korlátozott számú járata az USA-ra és Kanadára összpontosul, ez korlátozott számú közszolgáltatási kötelezettséggel (négy útvonalon, a fő alapforgatókönyv szerint, vagy egyetlen egyen sem, az alternatív forgatókönyv szerint, amelyben nem ítélik oda számára a közszolgáltatási kötelezettségre vonatkozó szerződéseket), valamint korlátozott számú charterjáratral és áru fuvarozási szolgáltatással párosul. Az Azores Airlines elidegenítése ezért a SATA jelentős eszköz kivonását jelentené.
- (264) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy: i. míg az Azores Airlines évek óta valóban veszteséges, ez jelentős mértékben a régi flottája és a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó, a szárazföldi Portugália és az azori-szigeteki célállomások között működtetett szolgáltatások kompenzációjának hiánya miatt következett be, és ii. amint azt a szerkezetátalakítási terv is mutatja, a szerkezetátalakítási intézkedések nagy részét éppen azért fogadták el, hogy az Azores Airlines hosszú távú jövedelmezőségi pályára kerüljön. Amint azt a 2.3.1. szakasz részletesen értékeli, ezek az intézkedések alkalmasak a nehézségek okainak kezelésére, továbbá hitelesek és megfelelően kalibráltak a hosszú távú életképesség biztosítása szempontjából.
- (265) Ezen túlmenően, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 78. pontjával összhangban, az ARA legkésőbb 2025 végéig elidegeníti az Azores Airlinesban fennálló, ellenőrzésre jogosító részesedést, amikor az Azores Airlines körülbelül [...] millió EUR normalizált/rendszeres EBITDA-t ér el, ami elegendő ahhoz, hogy az üzleti tevékenységet nyereségesnek lehessen tekinteni. A szerkezetátalakítási terv szerint az Azores Airlines várhatóan [...], nyereségesé válik [...], bevétele 2025-re várhatóan eléri a(z) [...] millió EUR-t, egy nyolc sugárhajtású repülőgépből álló flottával ([...]) és [...] millió EUR EBIT-tel fog rendelkezni 2025-re, ami körülbelül [...] % EBIT-marzstot eredményez, amely összhangban van az ágazati referenciaértékekkel (az azonos profilú csoport esetében átlagosan 8 és 12 % között). Emellett [...].
- (266) A Bizottság úgy véli, hogy a Portugália által előterjesztett azon alternatív megoldások, amelyek szerint a jövőben esetleg nem ítélnék oda közszolgáltatási kötelezettséget az Azores Airlines számára, hitelesek, és ha a hatályos megállapodások lejárta után esetleg nem sikerül ilyen szerződéseket kötni, az nem veszélyeztetné a légitársaság életképességét az elidegenítését követően.
- (267) A fentiek szerint ((24)–(26) preambulumbekzdés) az Azores Airlines a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó négy útvonalon kívül már üzemeltet néhány kereskedelmi járatot, nevezetesen Észak-Amerikába (Boston, Oakland, Toronto és Montreal), valamint charterjáratokat és áru fuvarozási szolgáltatásokat. Ezért a piaci jelenlét tekintetében, még ha a teljes portugál légi közlekedési piacon a SATA messze el is marad a legnagyobb szolgáltatótól (TAP-csoport), az Azori-szigetekre érkező, illetve onnan induló útvonalakon a legerősebb piaci jelenléttel rendelkezik <sup>(176)</sup>. 2020-ban az Azori-szigetekre érkező utasok [35–45] % -át az Azores Airlines szállította, míg a légi áru fuvarozási szolgáltatások tekintetében az Azori-szigeteken kívülről érkező vagy oda induló légi áru több mint [60–70] % -át az Azores Airlines fuvarozta <sup>(177)</sup>. Ezért a versenytársak megragadhatják az alkalmat arra, hogy az ilyen regionális útvonalak tekintetében egy viszonylag fontos pozícióban helyettesítsék a SATA-t.

<sup>(176)</sup> Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) – Negyedéves Statisztikai Közlöny, 49. szám, 2021. január–március.

<sup>(177)</sup> Forrás: SREA és vállalati adatok.

- (268) Még ha [...] is, a Bizottság úgy véli, hogy a tervezett intézkedések lehetővé teszik a versenytársak számára, hogy belépjenek a piacra, ahol a szerkezetátalakítás utáni SATA továbbra is jelen lesz, bár főként közszolgáltatási kötelezettséggel és általános gazdasági érdekű szolgáltatásokkal kapcsolatos tevékenységekkel, valamint hat légi járműből álló, nagyon szűkített flottával, amint azt a (260) preambulumbekzdés c) pontja szerinti intézkedés biztosítja. Ezért a SATA versenytársai a leányvállalat feletti ellenőrzés megszerzésével dönthetnek úgy, hogy részben helyettesítik vagy kiegészítik az Azores Airlines közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalait azáltal, hogy kereskedelmi alapon kínálnak összeköttetést a szárazföldi Portugáliával és Madeirával, valamint hogy terjeszkednek más nemzetközi járatok vagy repiaci turisztikai útvonalak és charterjáratok irányába.
- (269) Végül, tekintettel i. a SATA által végrehajtott vállalati átszervezésre, amelynek során a működő vállalatait egyértelműen szétválasztják egymás között és egy holdingtársaság ellenőrzése alá vonják, ii. az Azores Airlines tevékenységeinek hatékonyabb átszervezésére, beleértve a közszolgáltatási kötelezettséggel járó műveletek esetleges ellentételezését vagy a veszteséges közszolgáltatási kötelezettségek megszüntetését, és lehetőség szerint az új és életképes tevékenységek irányába történő diverzifikációt, valamint iii. a szerkezetátalakítási időszakban végrehajtott elidegenítés felülvizsgált ütemtervére, a Bizottságnak már nincsenek kételyei azt illetően, hogy az elidegenítés hatékonyan kezeli az Azores Airlines részvényeseinek esetlegesen összeférhetetlen érdekei által okozott nehézségeket ((75) preambulumbekzdés).

#### *Az új földi kiszolgálási egység elidegenítése*

- (270) Másodszor, ami a (260) preambulumbekzdés b) pontjában említett intézkedést illeti, az egy második, kisebb elidegenítésre, nevezetesen az új földi kiszolgálási egység elidegenítésére vonatkozik, amely egység vertikálisan kapcsolódik a SATA légitársaságok fő tevékenységeihez. Erre az elidegenítésre [...] -ban/-ben kerülne sor, és olyan időszakban adódna hozzá a strukturális intézkedéscsomaghoz, amely lehetővé tenné a kedvezményezett számára, hogy e földi kiszolgálási üzletág tekintetében évente [...] millió EUR összegű rendszeres EBITDA-t érjen el. Emellett az új földi kiszolgálási egységre vonatkozó előrejelzések [...] -tól/-től pozitív EBIT-et mutatnak (lásd az 1.A. táblázatot). Ezért a szerkezetátalakítást követően várhatóan ez az új földi kiszolgálási üzletág is életképes és önálló vállalkozásokból áll majd.

#### *Következtetések a strukturális intézkedésekről*

- (271) A Bizottság megjegyzi, hogy a SATA-nak az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján nyújtott szerkezetátalakítási támogatás nyújtására a tervek szerint az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontjában említett, az uniós tagállamok gazdaságában bekövetkezett komoly gazdasági zavar idején kerül sor. A Covid19-világjárvány 2020 márciusa óta különösen intenzív gazdasági hatást gyakorolt a légi közlekedés és a turisztikai szolgáltatások kínálatára és keresletére <sup>(178)</sup>. Emellett a szerkezetátalakítási támogatást egy támogatott területen található gazdasági szereplőnek nyújtják annak biztosítása érdekében, hogy a SATA, amely jelenleg az azori-szigeteki közösségnek nyújtott közszolgáltatási kötelezettségekért és általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért felelős, továbbra is garantálja az Azori-szigetek régió területi folytonosságát mind a szigetecsoporton belül, mind a szárazföldi Portugáliával és Madeirával, valamint más tagállamokkal.
- (272) E tekintetben a SATA egy kis regionális légitársaság, amely már a Covid19-világjárvány előtt negatív működési eredményeket ért el, és amelyet a járvány még törekenyebbé tett (2.3.1.4. szakasz). Az elidegenítendő üzletág, nevezetesen az Azores Airlines és a földi kiszolgálási műveletek jelenleg a kedvezményezett bevételeinek [50–60] %-át adják. A szerkezetátalakítási időszak végén, amikor a elidegenítést végre kell hajtani, a bevételek aránya az előrejelzések szerint [...] % (vagy [...]). A Bizottság ezért úgy véli, tekintettel a SATA jelenlegi pénzügyi helyzetére, hogy a SATA nem képes kivédeni a további elidegenítéseket vagy kapacitáskivonásokat anélkül, hogy veszélyeztetné az életképesség helyreállítását.
- (273) Ezenkívül a tervezett elidegenítések megfelelőnek tűnnek a SATA szerkezetátalakítási költségekhez való korlátozott saját hozzájárulásának ellensúlyozására, amely hozzájárulást ebben az ügyben kivételesen elfogadják, amint azt a (231)–(236) preambulumbekzdés kifejti, a következők miatt:
- az Azori-szigetek régió 100 %-os tulajdonában álló kedvezményezett viszonylag kis mérete és sajátos körülményei,
  - az Unió támogatott térségének is számító legkülső régió társadalmi-gazdasági nehézségei – különösen az új, piaci alapú finanszírozás előteremtése tekintetében –, valamint
  - ezeket a nehézségeket tovább súlyosbította a Covid19-válság, mivel az Azori-szigetek gazdasága nagymértékben függ a turizmustól.

<sup>(178)</sup> Az állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret 1. és 4. pontja.

*Magatartási jellegű intézkedések*

- (274) A flottaméretre vonatkozó felső korláttal (a (260) preambulumbekzdés c) pontja) a SATA a 2019-es, a szerkezetátalakítási időszak előtti helyzethez képest jelentősen, 7 %-kal csökkenti légi jármű-flottájának méretét. Ez a csökkentés enyhíti az esetleges túlkínálatot a portugál légi közlekedési piacon, ahol a SATA továbbra is aktív marad, a viszonylag korlátozott pozíciójára tekintettel megfelelő mértékben. A csökkentett és maximált légi jármű-flottával a SATA csak akkor lenne képes kiszolgálni az ügyfeleket és állni a hasonló korlátozások hatálya alá nem tartozó légitársaságok által támasztott versenyt, ha hatékonyabban, nagyobb férőhely-kihasználtsággal és nagyobb járatsűrűséggel tudja használni a légi járműveket.
- (275) A SATA-t emellett a versenytársaknak, illetve a sajátját kiegészítő termékek vagy szolgáltatások beszállítóinak külső felvásárlásával megvalósuló növekedés tekintetében is korlátozzák a szerkezetátalakítási terv végéig, kivéve, ha ez a hosszú távú életképesség biztosításához elengedhetetlen ((260) preambulumbekzdés e) pontja). Ebben az esetben Portugáliának be kell jelentenie a Bizottságnak a tervezett felvásárlást, alá kell támasztania annak állítólagos elengedhetetlenségét, és tartózkodnia kell a felvásárlás végrehajtásától mindaddig, amíg a Bizottság meg nem erősíti, hogy a felvásárlás szükséges a SATA hosszú távú életképességének támogatásához.
- (276) A SATA továbbá tartózkodni fog attól, hogy az állami támogatást versenylőnyként tüntesse fel a fenti termékek és szolgáltatások marketingje során (a (260) preambulumbekzdés d) pontja).

*A versenytorzulást korlátozó intézkedésekre vonatkozó következtetés*

- (277) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 83. pontjával összhangban ezek az intézkedések biztosítják, hogy a támogatást csak a hosszú távú életképesség helyreállításának finanszírozására fordítják, és nem arra, hogy meghosszabbítsák a piaci szerkezet súlyos és tartós torzulásait, vagy arra, hogy a kedvezményezettet megóvják az egészséges versenytől.
- (278) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a versenytorzulást korlátozó intézkedések megfelelően mérséklék a szerkezetátalakítási támogatás negatív hatásait.

## 5.4.3.6. Átláthatóság

- (279) A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 38. pontjának g) alpontja értelmében biztosítani kell, hogy a tagállamok, a Bizottság, a gazdasági szereplők és a nyilvánosság könnyen hozzáférjenek az összes vonatkozó jogszabályhoz és az odaítélt támogatással kapcsolatos összes információhoz. Ezért a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 96. pontját betartva a portugál hatóságok vállalják, hogy eleget tesznek az átláthatósági követelményeknek, és elérhetővé teszik a vonatkozó információkat a következő weboldalon:

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

**6. AZ ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGRE VONATKOZÓ KÖVETKEZTETÉS**

- (280) Az (EU) 2015/1589 rendelet 9. cikkének (6) bekezdése értelmében a hivatalos vizsgálati eljárást lezáró határozatokat a bejelentett intézkedés belső piaccal való összeegyeztethetőségével kapcsolatban felmerült kétségek megszűnését követő legrövidebb időn belül meg kell hozni.
- (281) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy míg az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségek megszűntek, a szerkezetátalakítási támogatás légi közlekedési ágazatra gyakorolt negatív hatásai korlátozottak, tekintettel a SATA kis méretére, valamint a versenytorzulást korlátozó intézkedésekre, amelyek végrehajtását Portugáliának biztosítania kell. Következésképpen, feltéve, hogy Portugália biztosítja a szerkezetátalakítási terv végrehajtását, a szerkezetátalakítási támogatásnak a gazdasági tevékenység fejlődésére – az Azori-szigetek régió összeköttetését biztosító légi közlekedést, valamint az abból hasznot húzó kapcsolódó tevékenységeket érintően – gyakorolt pozitív hatásai meghaladják a versenyre és a kereskedelemre gyakorolt lehetséges negatív hatásokat, a versenyt és a kereskedelmet ezért nem befolyásolják hátrányosan a közös érdekekkel ellentétes mértékben. A Portugália által tett kötelezettségvállalásokat ezért a támogatás összeegyeztethetőségének feltételeként kell meghatározni.
- (282) Átfogó értékelésében a Bizottság tehát megállapítja, hogy a szerkezetátalakítási támogatás megfelel az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdése c) pontjának, mivel elősegíti a regionális légi közlekedés és a különösen a turisztikai ágazatban folytatott kapcsolódó tevékenységek fejlődését, és nem torzítja a versenyt a közös érdekekkel ellentétes mértékben.

- (283) Végezetül a Bizottság emlékeztet arra, hogy Portugália köteles gondoskodni arról, hogy a kedvezményezett teljes mértékben végrehajtsa a szerkezetátalakítási tervet <sup>(179)</sup>, valamint a szerkezetátalakítási időszak végéig hathavonta rendszeresen jelentést kell készítenie a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. Ezekben a jelentésekben részletezni kell különösen a Portugália által vállalt finanszírozás és a kedvezményezett saját hozzájárulása folyósításának időpontjait, a SATA flottájának légi járművei és kapacitása tekintetében bekövetkezett fejleményeket, a szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályától való esetleges eltéréseket a bevételek, a költségek visszafogása, a szerkezetátalakítási intézkedések révén elért költségcsökkentések és a nyereség tekintetében, valamint a Portugália vagy adott esetben a kedvezményezett által tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedéseket.
- (284) A megmentési támogatást illetően a Bizottság megjegyzi, hogy Portugália visszavonta e támogatás bejelentését, és hogy a megmentési támogatást nem ítélték oda. Ennek következtében a megmentési támogatásra vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás tárgytalanná vált ((136) preambulumbekzdés).
- (285) A korábbi tőkeemeléseket illetően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy azok jogellenes támogatásnak minősülnek, és az ilyen támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal ((245) preambulumbekzdés). Mivel azonban Portugália visszafizettette a megfelelő összeget kamatokkal együtt, a Bizottság megállapítja, hogy a korábbi tőkeemelésekre vonatkozó vizsgálatot anélkül le tudja zárni, hogy elrendelné azok visszafizettetését,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A Portugália által a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. és valamennyi ellenőrzött leányvállalata javára 318,25 millió EUR összegű sajáttőke-intézkedések és 135 millió EUR összegű, kölcsönökre vonatkozó kezességvállalás formájában végrehajtani tervezett szerkezetátalakítási támogatás az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 107. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, az e határozat 2. cikkében meghatározott feltételekre is figyelemmel.

#### 2. cikk

- (1) Portugália biztosítja, hogy a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. és/vagy adott esetben leányvállalatai a vonatkozó határidőkön belül teljes mértékben végrehajtsák az e határozatban vázolt szerkezetátalakítási tervben foglalt intézkedéseket.
- (2) Portugália biztosítja, hogy a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. és/vagy adott esetben leányvállalatai a vonatkozó határidőkön belül, de legkésőbb a szerkezetátalakítási időszak 2025. december 31-i vége előtt teljes mértékben végrehajtsák az e határozatban leírt, versenytorzulást korlátozó intézkedéseket, nevezetesen:
- teljesen elidegenítik a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. részvénytőkéje legalább 51 %-át;
  - teljesen elidegenítik a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. kizárólagos ellenőrzése alatt álló, jelenleg az Azori-szigetek régió repülőtereinek földi kiszolgálási szolgáltatásokat nyújtó üzletágat;
  - tiszteletben tartják a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. ellenőrzése alatt álló légi járműflottára vonatkozó, legfeljebb 14 légi járműben, illetve a SATA Internacional – Azores Airlines, S.A. részvényeinek a) pontban említett értékesítését követően hat légi járműben meghatározott felső korlátot;
  - tartózkodnak bármely vállalatban való részesedésszerzéstől, kivéve, ha az elengedhetetlen a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. és/vagy adott esetben leányvállalatai hosszú távú életképességének biztosításához, amelyhez ugyanakkor a Bizottság előzetes jóváhagyása is szükséges; valamint

<sup>(179)</sup> A megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 122. pontja.

e) tartózkodnak attól, hogy az állami támogatást versenylőnyként tüntessék fel a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. és/vagy leányvállalatai termékeinek és szolgáltatásainak forgalmazása során.

(3) Portugália e határozat elfogadásának időpontjától a szerkezetátalakítási időszak végéig, 2025. december 31-ig hathavonta rendszeresen jelentést küld a Bizottságnak a szerkezetátalakítási terv végrehajtásáról. A jelentésben különösen a következőkre tér ki: a Portugália által vállalt finanszírozás és a kedvezményezett saját hozzájárulása tényleges kifizetésének időpontja; a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. flottája hálózatának, piaci pozíciójának, légi járműveinek és kapacitásának alakulása; a szerkezetátalakítási terv pénzügyi vagy működési pályájától való eltérések a bevételek, a költségek visszafogása és a költségsökkentés, valamint a szerkezetátalakítási intézkedések által elért nyereség tekintetében; valamint a Portugália vagy adott esetben a kedvezményezett által tervezett vagy meghozott korrekciós intézkedések.

### 3. cikk

A Bizottság lezárja a hivatalos vizsgálati eljárást a SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. megmentéséhez nyújtott, 169 millió EUR összegű bankkölcsönre adott állami kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatás tekintetében azzal az indokkal, hogy az eljárás tárgyalanná vált, mivel Portugália a támogatás végrehajtása nélkül visszavonta ezen állami támogatás bejelentését.

### 4. cikk

(1) A SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos S.A. részére Portugália által 2017 óta összesen 72,6 millió EUR összegben jegyzett három tőkeemelés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

(2) Portugália az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése megsértésével léptette hatályba e támogatást, amely összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(3) Mivel Portugália már visszafizettette az összeegyeztethetetlen állami támogatást a kedvezményezettrel, a három tőkeemelésnek a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásától azok tényleges visszafizetéséig számított kamatokkal együtt, a Bizottságnak nincs joga a támogatás visszafizettetésére.

### 5. cikk

Portugália a határozatról szóló értesítés időpontjától számított kéthónapos határidőn belül tájékoztatja a Bizottságot a határozatnak való megfelelés érdekében hozott és tervezett intézkedésekről.

### 6. cikk

Ennek a határozatnak a Portugál Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2022. június 7-én.

a Bizottság részéről  
Margrethe VESTAGER  
a Bizottság tagja



ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)  
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió  
Kiadóhivatala  
L-2985 Luxembourg  
LUXEMBURG

HU