



Sêrvulo & Associados | Sociedade de Advogados, SP, RL

# Update

## Europeu e Concorrência

COVID-19

Maio 2020

### “Watch the birdie”: auxílios públicos a companhias aéreas no contexto da COVID-19

Francisco Marques de Azevedo | fma@servulo.com  
Michael-Sean Boniface | msb@servulo.com

Com o fim do estado de emergência e o retorno gradual ao “novo normal”, tornam-se evidentes os profundos danos sofridos pela nossa economia e quais os setores mais afetados.

É incontornável o impacto brutal da COVID-19 no setor da aviação. Entre restrições a voo, impostas pelo Estado e/ou encorajadas pela União Europeia, e a paralisação quase integral da atividade ou, mesmo mais recentemente, as reduções na lotação dos voos para dois terços da capacidade total (impostas pela recente [Portaria n.º 106/2020, de 2 de maio](#)), é impressionante e incomparável a quebra das receitas das companhias aéreas. E para remediar estas situações, alguns Estados membros têm-se visto obrigados a adotar auxílios públicos a favor de companhias aéreas, nomeadamente ao abrigo do Quadro Temporário que a Comissão Europeia adotou.

A [primeira medida foi adotada pela França, que estabeleceu um sistema de diferimento de pagamento de certas taxas aeronáuticas cobradas a companhias aéreas](#). As taxas, que normalmente seriam devidas entre março e dezembro de 2020, passariam a ser devidas a partir de 1 de janeiro de 2021. O regime ainda prevê a possibilidade de diferir o pagamento de impostos por um período de 24 meses. O objetivo do esquema é reduzir a pressão no *cash flow* das companhias aéreas.

A Suécia também propôs uma medida, que consiste na [concessão de garantias estatais a empréstimos das companhias aéreas](#), que tem sido a resposta mais habitual. No caso, beneficiariam 20 empresas, incluindo companhias aéreas que oferecem voos programados, companhias aéreas mais pequenas que operam voos de ambulância e companhias de helicópteros que realizam serviços de inspeção. O seu objetivo é limitar o risco associado à concessão de empréstimos, mantendo o seu envolvimento na resposta à crise, ao mesmo tempo que lhes permitia manter a liquidez e até alguma atividade, durante e após a pandemia.

Já a [Dinamarca optou por um auxílio individual à Scandinavian Airlines System \(SAS\)](#), no valor de 137 milhões de euros. Objetivo: compensar as perdas de operação sofridas pela empresa durante o período da crise. Mas continuava a ser uma garantia (e não um auxílio direto) a um financiamento em sistema de conta corrente. A garantia, contudo, é limitada pela avaliação dos danos sofridos pela empresa. [Esta companhia, aliás, beneficiou de igual auxílio da Suécia](#). Ambos para reparar prejuízos sofridos, cujos critérios de aprovação são de reduzida discricionariedade para a Comissão Europeia.

A [Alemanha notificou um auxílio de 550 milhões de euros, com o mesmo fundamento, em favor da Condor](#). Também sob a forma de garantia a um empréstimo concedido por um banco de fomento alemão. E também limitado pelo montante dos danos sofridos.

A [França notificou um auxílio de 7 mil milhões de euros à Air France](#), referindo as suas funções mundiais no setor da aviação, bem como o eventual impacto negativo que resultaria da sua insolvência. Por um lado, envolve uma garantia de Estado que cobre até 90% de financiamento a obter até ao final de 2020 (valor superior aos típicos 70% previstos no regime geral de garantia francês). Mas, mais inovatoriamente, é concedido um empréstimo acionista subordinado à Air France por parte do Estado, como acionista.

Estas medidas são particularmente disruptivas face ao regime dos auxílios ao transporte aéreo, previsto no artigo 93.º do Tratado e desenvolvido nas Orientações relativas a auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas da Comissão Europeia.

Face ao, nunca antes visto, decréscimo prolongado do tráfego aéreo, as empresas do setor continuarão a enfrentar violentas dificuldades em assegurar a sustentabilidade das operações e a minimizar os impactos financeiros sofridos. Prevê-se que muitos outros Estados membros vão subindo por estes caminhos aéreos. Sob pena de prejuízos irreparáveis para as economias e os Estados. Fica ainda no ar a possibilidade de o Estado Português recorrer a este mecanismo para solucionar os naturais problemas que a TAP tem sentido na presente pandemia.