



A sustentabilidade é um dos critérios que tem imperado nalgumas ajudas estatais. Os países com menores recursos para auxiliar as suas companhias, enfrentam também com maior dificuldade os obstáculos decorrentes das leis da concorrência.



Carlos Torres,
Jurista, Professor da ESHTe

Ajudas de Estado às companhias aéreas

O transporte aéreo reveste uma importância crucial para o desenvolvimento do turismo, sobretudo em países periféricos como Portugal. A recente pandemia gerou uma crise sem precedentes, mesmo tendo presentes acontecimentos graves como o 11 de Setembro ou a crise financeira de 2008.

Estima-se que, apesar das boas expectativas geradas pela vacina, o período de recuperação será longo e que a retoma da procura será lenta e difícil, mercê do menor rendimento disponível dos consumidores. O entretanto surgido hábito das videoconferências determinará perdas significativas no *corporate* e a consciência ambiental actuará como um travão (sobretudo a imposta através dos auxílios de Estado como condição *sine qua non* da sua atribuição).

Até pelo menos 2024, segundo a IATA (que avançou, inicialmente, 2022 e depois 2023), não estaremos nos níveis de 2019, ou seja, um período longo e difícil, pelo que há que tomar consciência que as condições

serão necessariamente diferentes da normalidade dos mercados e da economia que é pressuposta pela aplicação das leis da concorrência, seja pela autoridade europeia (Comissão) ou pelas autoridades nacionais dos Estados-Membros.

Isso mesmo foi recentemente reconhecido pela CMA (autoridade da concorrência do Reino Unido), relativamente à investigação sobre o *Atlantic Joint Business Agreement* que agrega a American Airlines, membros IAG (British Airways, Iberia e Aer Lingus) e a Finnair. A CMA destacou a dificuldade de avaliar os efeitos dos compromissos propostos nas actuais circunstâncias, decidindo suspender a investigação e adotar medidas provisórias até 2024, em vez de tomar uma decisão final agora.

Quem decide os apoios a uma determinada empresa ou indústria são os próprios Estados-Membros, não tendo a Comissão responsabilidades neste domínio. As ajudas de Estado revelam, desde já:

1) Discrepâncias entre os Estados-Membros em termos absolutos e

relativos dos auxílios estatais concedidos;

2) Variabilidade das condições para a atribuição – nuns casos, a tônica dominante é a competitividade das empresas, enquanto noutros imperam critérios ambientais;

3) Desequilíbrios nas ajudas, concentrando-se fortemente nas companhias aéreas (em finais de Novembro, 33 mil milhões de euros) em detrimento de outros operadores, *v.g.* aeroportos, sendo que as principais companhias receberam mais ajudas que as *low cost*. Acresce que grandes companhias como a Lufthansa e Air France-KLM receberam apoios muito significativos;

4) Selectividade das medidas as quais acarretam inevitavelmente desequilíbrios; e

5) Distorção da concorrência.

Tal como previsto nos apoios estatais, os *slots*, até agora vistos como fortes activos das companhias de maior dimensão, terão de ser compulsivamente entregues a outras

empresas, inclusivamente a *low costs*, que com elas vão concorrer.

Critérios de sustentabilidade poderão determinar preços mínimos para o transporte aéreo (exemplo austríaco dos 40 €) ou taxas para distâncias curtas cobertas pela ferrovia.

Outro aspecto também importante reside na posição relativa de cada Estado-Membro, sobretudo daqueles que possuem menos recursos para aplicar nas ajudas de Estado – os mais fortes sairão da crise pandémica ainda mais fortes, os mais fracos com maiores debilidades. Haverá ainda um agravamento da desigualdade tanto mais preocupante em países com forte dependência do transporte aéreo como Portugal, atenta a sua condição geográfica e a dependência do turismo.

O quadro das leis da concorrência, *maxime* o das ajudas estatais, deve assim ser objecto de um adequado ajustamento e considerável suavização no longo e penoso período que se avizinha para não se agravarem as disparidades competitivas entre os diferentes Estados. **P**