

DELIBERAÇÃO

relativa à notificação da aquisição pela Atlantic Gateway, SGPS, Lda. de uma participação maioritária na TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, SA que detém a totalidade do capital social da Transportes Aéreos Portugueses, S.A.

I. O PROCEDIMENTO DE NOTIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO

1. Por carta datada de 25 de novembro de 2015, e rececionada na Autoridade Nacional da Aviação Civil (adiante designada por “ANAC”) a 26 de novembro de 2015, a sociedade Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (adiante designada por “Notificante” ou “TAP”) notificou a ANAC, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 8.º, n.ºs 5, al. c), e 6, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (adiante designado por “Regulamento 1008/2008”), da transmissão efetiva para a sociedade Atlantic Gateway, SGPS, Lda. (adiante designada por “Atlantic Gateway”) das ações representativas de 61% (sessenta e um por cento) do capital social da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, SGPS, S.A. (adiante designada por “TAP SGPS”) - sociedade titular de 100% (cem por cento) do capital social e direitos de voto da Notificante - a que poderão acrescer as ações que não venham a ser adquiridas pelos trabalhadores no âmbito do processo de reprivatização da TAP SGPS, correspondentes a até 5% (cinco por cento) do capital social da TAP SGPS.
2. A apresentação da notificação realizou-se dentro do prazo estabelecido no artigo 8.º, n.º 5, al. c), do Regulamento 1008/2008.
3. A operação notificada foi inicialmente instruída com os seguintes documentos:
 - (i) Instrução da Parpública – Participações Públicas, SGPS, S.A. (“Parpública”), como transmitente, dirigida à TAP SGPS para a transmissão e registo de

Versão Master

- 915.000 ações escriturais, nominativas representativas de 61% do capital social da TAP SGPS, a favor da sociedade Atlantic Gateway, como transmissária;
- (ii) Cópia do Livro de registo de ações da TAP SGPS com a inscrição da transmissão a favor da Atlantic Gateway;
 - (iii) Certidão atualizada do Registo Comercial da Atlantic Gateway;
 - (iv) Estatutos da Atlantic Gateway;
 - (v) Certidão atualizada do Registo Comercial da TAP SGPS;
 - (vi) Estatutos da TAP SGPS;
 - (vii) Certidão atualizada do Registo Comercial da TAP;
 - (viii) Estatutos da TAP;
 - (ix) Primeiro Aditamento ao Acordo Parassocial celebrado entre a HPGB, SGPS, S.A. (“HPGB”) e a DGN Corporation (“DGN”);
 - (x) Regulamento da Comissão Executiva da TAP SGPS;
 - (xi) Regulamento da Comissão Executiva da TAP;
 - (xii) Ata da Assembleia Geral da Atlantic Gateway a nomear a gerência;
 - (xiii) Ata da Assembleia Geral da TAP SGPS a nomear o Conselho de Administração;
 - (xiv) Ata da Assembleia Geral da Notificante a nomear o Conselho de Administração;
 - (xv) Ata Avulsa n.º 1 do Conselho de Administração da TAP SGPS, datada de 13 de novembro de 2015, a nomear a Comissão Executiva e a deliberar sobre a respetiva delegação de poderes, bem como sobre o regulamento da Comissão Executiva;
 - (xvi) Ata Avulsa n.º 1 do Conselho de Administração da Notificante datada de 13 de novembro de 2015, a nomear a Comissão Executiva e a deliberar sobre a respetiva delegação de poderes, bem como sobre o Regulamento da Comissão Executiva;
 - (xvii) Plano de Exploração da Notificante;

- (xviii) *Curricula Vitae* dos Administradores da Notificante;
- (xix) Cópia da Carta de Compromisso e “*Term Sheet*” para a emissão de Obrigações Convertíveis pela TAP SGPS a serem subscritas pela Azul, S.A. (“Azul”).
4. No entanto, após análise preliminar dos elementos recebidos, e tendo-se concluído pela incompletude da notificação, foi formulado um primeiro pedido de esclarecimentos e elementos adicionais, através do ofício n.º 4808/PCA/2015, remetido no dia 22 de dezembro de 2015.
5. Pelo ofício n.º 59/PCA/2016, remetido a 11 de janeiro de 2016, foi formulado, pela ANAC, um segundo pedido de esclarecimentos e elementos adicionais. Pelo ofício n.º 75/PCA/2016, remetido também a 11 de janeiro de 2016, foi, novamente, formulado um terceiro pedido de esclarecimentos e elementos adicionais.
6. Na sequência dos referidos pedidos, foram recebidos pela ANAC, em 28 de janeiro e 1 de fevereiro de 2016, alguns elementos e esclarecimentos adicionais.
7. Assim, em 28 de janeiro de 2016, foram juntos os seguintes documentos:
- (i) Documento com informação complementar ao Plano de Exploração da Notificante, e respetivos anexos;
 - (ii) Cópia completa do Acordo de Venda Direta, e respetivos anexos, celebrado entre a Parpública, como vendedora, e a DGN e a HPGB, como proponentes, e a Atlantic Gateway, como compradora;
 - (iii) Acordo de Compromissos Estratégicos e respetivos anexos, celebrado entre o Estado Português, a Parpública, a TAP SGPS, a Notificante, a DGN, a HPGB e a Atlantic Gateway;
 - (iv) Acordo relativo à realização da Conclusão e respetivo anexo;
 - (v) Acordo relativo à Estabilidade Económico-Financeira da TAP e respetivos anexos;
 - (vi) Atas nº 1 e 3 da Assembleia Geral da Atlantic Gateway;
 - (vii) Estrutura acionista da Azul;

- (viii) Organigrama com a identificação das entidades participadas pela Azul.
8. Em 1 de fevereiro de 2016, foi junto o Anexo B à Informação Complementar ao Plano de Exploração da TAP e, em 16 de fevereiro de 2016, foi junta cópia do Memorando de Entendimento celebrado entre o Estado Português e a Atlantic Gateway, visando alterar os termos e condições da participação do primeiro no capital social da TAP SGPS.
 9. Na sequência da análise preliminar, que melhor se detalha no capítulo III seguinte, em 19 de fevereiro de 2016, a Notificante foi notificada da deliberação do Conselho de Administração da ANAC, da mesma data, pela qual foi imposto um conjunto de medidas provisórias à TAP, destinadas a assegurar que, até que fosse proferida decisão final por parte desta Autoridade, não se constituísse uma situação de facto consumado e que não se produzissem ou agravassem prejuízos de difícil reparação para o interesse público de proteção do mercado interno europeu de transporte aéreo e, no limite, para o interesse público de proteção dos passageiros.
 10. A execução desta deliberação de aplicação de medidas provisórias seguiu os seus termos em procedimento autónomo, ainda que por apenso ao presente.
 11. Em 16 de março de 2016, a TAP juntou um requerimento pelo qual procedeu à retificação do valor das participações do capital social realizadas pela acionista única TAP SGPS.
 12. Por carta datada de 1 de junho de 2016, rececionada na ANAC no mesmo dia, a Notificante notificou à ANAC uma “alteração substancial à notificação apresentada à ANAC em 25 de novembro de 2015”, nos termos e para os efeitos do disposto no artigo 8.º, n.ºs 5, al. c), e 6, do Regulamento 1008/2008. Com este requerimento de alteração substancial, foram juntos os seguintes documentos:
 - (i) Segundo Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway, celebrado entre a HPGB e a DGN em 19 de maio de 2016;
 - (ii) Ata n.º 6 da reunião da Assembleia Geral da Atlantic Gateway, de 19 de maio de 2016, a deliberar a renúncia imediata de um gerente;

- (iii) Certidão Permanente da Atlantic Gateway;
 - (iv) Certidão permanente da Notificante;
 - (v) Declaração subscrita pela HPGB e **[CONFIDENCIAL – declaração]**.
13. Por deliberação do seu Conselho de Administração datada de 16 de junho de 2016, a ANAC admitiu o requerimento da Notificante pelo qual se procedeu à introdução de alterações substanciais à notificação apresentada em 25 de novembro de 2015 de alteração do controlo efetivo sobre a TAP.
14. Posteriormente, em 19 de setembro de 2016, a TAP juntou um novo requerimento contendo em anexo cópia do Terceiro Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway, celebrado entre a HPGB e a DGN em 13 de setembro de 2016, bem como cópia do contrato de prestação de serviços celebrado entre a HPGB **[CONFIDENCIAL – contrato]** (a versão apresentada, que continha um lapso material, foi desentranhada e substituída pela versão apresentada num requerimento posterior, datado de 3 de outubro de 2016).
15. Para além dos documentos atrás referidos, a ANAC teve ainda em consideração a documentação que instruiu a notificação para efeitos da emissão do seu Parecer Prévio de 12 de outubro de 2015, emitido ao abrigo do disposto na alínea b) do n.º 5 do artigo 8.º do Regulamento 1008/2008¹, nomeadamente os seguintes documentos instrutórios daquele procedimento e ainda não referidos anteriormente:
- (i) Proposta Vinculativa no âmbito da reprivatização da TAP SGPS que inclui:
 - a. Proposta Financeira Vinculativa Revista;
 - b. Proposta Técnica Vinculativa Revista;
 - (ii) Acordo Parassocial celebrado a 24 de junho de 2015, entre a HPGB e a DGN;

¹ Na sequência da notificação à ANAC apresentada pela TAP SGPS, na qualidade de acionista direta da transportadora TAP, ora Notificante, por carta de 15 de julho de 2015, foi aprovado, por deliberação do Conselho de Administração da ANAC, de 12 de outubro de 2015, um parecer prévio nos termos e para os efeitos previstos no artigo 8.º, n.º 5, alínea b), do Regulamento 1008/2008, relativo à avaliação preliminar do cumprimento dos requisitos legais referentes à propriedade e controlo efetivo, bem como à capacidade financeira da transportadora aérea. A operação então notificada tinha como objeto a aquisição de ações representativas de 61% do capital social e respetivos direitos de voto da TAP SGPS pela Atlantic Gateway.

- (iii) Contrato de sociedade relativo à constituição da Atlantic Gateway;
 - (iv) Estatutos da Atlantic Gateway;
 - (v) Atas da Assembleia Geral da Atlantic Gateway;
 - (vi) Proposta de alterações ao contrato de sociedade da TAP SGPS;
 - (vii) Proposta de alterações ao contrato de sociedade da Notificante;
 - (viii) Projeto Estratégico da Atlantic Gateway;
 - (ix) Plano de Capitalização do Grupo TAP;
 - (x) Plano de Negócios do Grupo TAP.
16. Adicionalmente, a ANAC teve igualmente em consideração os seguintes elementos:
- (i) Documentação relativa às sociedades envolvidas, anterior ao parecer prévio e recomendações da ANAC;
 - (ii) Parecer emitido pela ANAC sobre a operação de concentração “Atlantic Gateway/TAP”;
 - (iii) Versão confidencial da decisão da Autoridade da Concorrência (AdC).

II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO JUSTIFICATIVA DA NOTIFICAÇÃO

1. Identificação das partes

17. **Estado português**, representado pela Ministra de Estado e das Finanças e pelo Ministro da Economia.
18. **Parública**, sociedade constituída sob a forma de sociedade anónima, com sede na Av. Defensores de Chaves, n.º 6, 6.º andar 1000-117 Lisboa, com o capital social de

2.000.000.000 de euros registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e contribuinte n.º 502 769 017.

19. **TAP SGPS**, sociedade constituída sob a forma de sociedade anónima, com sede no Aeroporto de Lisboa, Edifício 25, em Lisboa, com o capital social de 15.000.000 de euros, registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e contribuinte n.º 506 623 602.
20. **TAP**, aqui Notificante, sociedade constituída sob a forma de sociedade anónima, com sede no Aeroporto de Lisboa, Edifício 25, em Lisboa, com o capital social de 41.500.000 de euros, registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e contribuinte n.º 500 278 725.
21. **DGN CORPORATION**, com sede em Rosebrook Road, n.º 57, New Canaan, CT 06840, com o capital social de \$10.000 (dez mil dólares), registada no Utah Department of Commerce, com o número de contribuinte fiscal 87-0540050.
22. **HPGB**, sociedade constituída sob a forma de sociedade anónima, com sede no Campo Grande, n.º 382-C, 4.º Alvalade, em Lisboa, com o capital social de 5.000.000 de euros registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de matrícula e de pessoa coletiva n.º 503 144 550.
23. **Atlantic Gateway**, sociedade por quotas, com sede no Campo Grande, n.º 382-C, 4.º Alvalade, em Lisboa, com o capital social de 1.000.000 de euros registada na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa sob o número único de registo e de pessoa coletiva 513 591 699.
24. **Azul**, sociedade anónima de direito brasileiro, com sede na Avenida Marcos Penteados de Ulhôa Rodrigues, n.º 939, Torre Jatobá, 8.º andar, Barueri – SP _ CEP 06455-044, Brasil.
25. **Hainan Airlines Company, Limited (“HNA”)**, sociedade de direito chinês, com sede e base em Haikou, no Aeroporto Internacional de Haikou, Meilan, China.

2. Descrição da operação de reprivatização

26. A transação objeto de notificação a esta Autoridade diz respeito ao processo de reprivatização da TAP SGPS², nos termos do qual a Parpública alienou à Atlantic Gateway, detida pelas sociedades HPGB e DGN, 915.000 (novecentas e quinze mil) ações representativas de 61% do seu capital social e respetivos direitos de voto.
27. Nos termos do referido processo de reprivatização, a Parpública prometeu ainda vender à Atlantic Gateway, que lhe prometeu comprar, as ações que não forem adquiridas no âmbito da oferta de venda aos trabalhadores, correspondentes a 5% (cinco por cento) do capital social da TAP SGPS, pelo preço por ação aproximado de €10,93 (dez euros e noventa e três cêntimos), no montante máximo de €819.750,00 (oitocentos e dezanove mil setecentos e cinquenta euros).
28. Nestes termos, em resultado do processo de privatização, a Notificante passou a ter a estrutura acionista melhor identificada *infra*:

[CONFIDENCIAL – estrutura acionista]

29. A estrutura acionista da notificante pode, assim, ser resumida da seguinte forma:
- (i) A Notificante é atualmente detida integralmente pela TAP SGPS;
 - (ii) A TAP SGPS, por sua vez, é detida a 61% (sessenta e um por cento) pela Atlantic Gateway – que poderá ainda adquirir 5% (cinco por cento) das ações que não forem objeto de subscrição por parte dos trabalhadores – e a 34% (trinta e quatro por cento) pela Parpública;
 - (iii) A Parpública é integralmente detida pelo Estado Português;
 - (iv) A Atlantic Gateway é, de acordo com a respetiva certidão permanente, detida (i) a 51% (cinquenta e um por cento) pela HPGB e (ii) a 49% (quarenta e nove por cento) pela DGN;

² Operação de reprivatização autorizada por via do Decreto-Lei n.º 181-A/2014, de 24 de dezembro.

- (v) A HPGB é uma sociedade portuguesa controlada pelo Senhor Comendador Humberto Pedrosa, cidadão português;
 - (vi) A DGN é uma sociedade norte-americana, constituída de acordo com as leis do estado de Utah, detida exclusivamente pelo Senhor David Gary Neeleman, com dupla nacionalidade brasileira e norte-americana.
30. No que se refere à capitalização da TAP SGPS, a Atlantic Gateway pagou à Parpública um valor inicial de 10 milhões de euros por 61% do capital social da TAP SGPS, correspondente a um preço de 10,93 euros por ação.
31. A Atlantic Gateway assegura também a capitalização da TAP SGPS, através de prestações suplementares de capital, no valor de **[CONFIDENCIAL – prestações suplementares]**, a realizar do seguinte modo:
- (i) **[CONFIDENCIAL – prestações suplementares]**;
 - (ii) **[CONFIDENCIAL – prestações suplementares];[CONFIDENCIAL – prestações suplementares]**.
32. Ainda no âmbito do processo de reprivatização da TAP SGPS e já depois da entrada da Atlantic Gateway no seu capital social, foi deliberado pela Assembleia Geral da TAP SGPS a emissão de um empréstimo obrigacionista **[CONFIDENCIAL – empréstimo obrigacionista]**³.
33. De acordo com a referida deliberação, as **[CONFIDENCIAL – financiamento]**:
- (i) **[CONFIDENCIAL – financiamento]**
 - (ii) Foram emitidas **[CONFIDENCIAL – financiamento]**
 - (iii) **[CONFIDENCIAL – financiamento]**
 - (iv) , **[CONFIDENCIAL – financiamento]**
 - (v) , tudo de acordo com os termos e condições das obrigações anexos aos Contratos de Subscrição das Obrigações;**[CONFIDENCIAL – financiamento]**

³ **[CONFIDENCIAL – descrição da transação]**

- (vi) **[CONFIDENCIAL – financiamento]**
- (vii) Condicionada à prévia autorização da ANAC⁴, a **[CONFIDENCIAL – financiamento]** está sujeita ao cumprimento do Regulamento 1008/2008. Para efeitos de garantir este cumprimento, fica estabelecido que qualquer pedido **[CONFIDENCIAL – financiamento]** seja acompanhado por uma Declaração de Nacionalidade, tratando-se de pessoa física ou de documento equivalente, tratando-se de pessoa coletiva. A TAP SGPS verificará a nacionalidade do **[CONFIDENCIAL – financiamento]** e realizará os cálculos necessários a fim de verificar o cumprimento dos requisitos do Regulamento 1008/2008, sendo recusada a **[CONFIDENCIAL – financiamento]** caso não se encontrem reunidos os respetivos pressupostos;
- (viii) Em qualquer caso, ainda que não se verifique a subscrição integral da oferta dirigida a trabalhadores, a soma da participação por via indireta da DGN e, por via direta, **[CONFIDENCIAL – financiamento]** da TAP SGPS), não resultará, a todo o tempo, numa participação que viole o disposto no Regulamento 1008/2008.
34. Ainda nos termos do processo de reprivatização da TAP SGPS e de acordo com os Estatutos da acionista Atlantic Gateway, os detentores do seu capital social comprometeram-se a proceder à capitalização desta sociedade nos seguintes termos (valores em euros):

Quadro 1 – Capitalização da Atlantic Gateway:

	Capital social	Prestações suplementares	Total
HPGB	510.000	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
DGN	490.000	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
Total	1.000.000	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

⁴ No que se refere aos contratos relativos à emissão, pela TAP SGPS, **[CONFIDENCIAL – financiamento]**

35. No que se refere ao esforço acionista da DGN **[CONFIDENCIAL – pagamento de prestações suplementares]**⁵ euros de prestações suplementares, a pagar **[CONFIDENCIAL – pagamento de prestações suplementares]**.
36. Deste modo, na presente data, **[CONFIDENCIAL – pagamento de prestações suplementares]**.

3. Descrição dos principais acordos em que assenta a Transação

37. A formalização da operação envolveu, entre outros instrumentos jurídicos⁶, a celebração de um “Acordo de Venda Direta”, de um “Acordo relativo à realização da Conclusão”, de um “Acordo de Compromissos Estratégicos”, de um “Acordo relativo à Estabilidade Económico-Financeira da TAP” e de um Acordo Parassocial com três Aditamentos, destacando-se para efeitos da presente análise os pontos seguidamente elencados.⁷

a. Acordo de Venda Direta e Acordo relativo à realização da Conclusão

38. Nos termos do Acordo de Venda Direta, celebrado a 24 de junho de 2015 e efetivamente concluído através da assinatura do “Acordo relativo à realização da Conclusão”, em 12 de novembro de 2015, a Parública alienou à Atlantic Gateway 915.000 ações representativas de 61% (sessenta e um por cento) do capital social da TAP SGPS.

⁵ Valor estimado com base **[CONFIDENCIAL – financiamento]**.

⁶ Para uma descrição exaustiva de toda a documentação analisada pela ANAC no âmbito da presente Notificação, veja-se a secção I anterior.

⁷ Recorde-se que, sem prejuízo de ter sido assinado um Memorando de Entendimento entre o Estado e a Atlantic Gateway e, subsequentemente, de ter sido outorgado, de acordo com a informação pública, a 21 de maio de 2016, um Acordo de Compra e Venda de Ações e um Acordo Parassocial e de Compromissos Estratégicos que regula a relação entre acionistas da TAP SGPS, até à presente data não foi notificada à ANAC qualquer alteração à estrutura acionista da TAP SGPS. Nestes termos, tais alterações não serão objeto de apreciação na presente data.

39. O Acordo de Venda Direta celebrado nos termos do Decreto-Lei n.º 181-A/2014, de 24 de dezembro, estabeleceu o seguinte: (i) a Opção de Venda do Estado sobre 34% do capital social da TAP SGPS, (ii) a Opção de Compra da Atlantic Gateway, caso a opção de venda não tivesse sido exercida e se verifique o cumprimento das obrigações da privatização, (iii) o período de indisponibilidade de 5 (cinco) anos das ações e ainda (iv) o direito de preferência do Estado na alienação de participações sociais durante um período de 10 anos após a aquisição da participação social por parte da Atlantic Gateway.

b. **Acordo de Compromissos Estratégicos e Acordo relativo à Estabilidade Económico-Financeira da TAP**

40. Foi ainda celebrado entre o Estado Português, a Parpública, a TAP SGPS, a TAP, a DGN, a HPGB e a Atlantic Gateway, o “Acordo de Compromissos Estratégicos” que estabeleceu os termos e condições gerais para a implementação do Projeto Estratégico, apresentado com a proposta técnica vinculativa aquando do processo de reprivatização, contendo as medidas que devem contribuir para os objetivos da reprivatização, tendo ainda este acordo definido os compromissos estratégicos a que se obrigaram a HPGB, a DGN, a Atlantic Gateway, a TAP SGPS e a TAP. De entre os compromissos estratégicos assumidos, destaca-se:

- (i) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico];**
- (ii) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico];**
- (iii) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico];**
- (iv) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico];**
- (v) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico];**
- (vi) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico];**
- (vii) **[CONFIDENCIAL – compromisso estratégico].**

41. Nos termos da cláusula **[CONFIDENCIAL – cláusula do acordo]** do Acordo de Compromissos Estratégicos, enquanto o Estado Português **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
42. Nos termos da Cláusula **[CONFIDENCIAL – cláusula do acordo]** do Acordo de Compromissos Estratégicos, as Partes comprometeram-se a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
43. O Acordo de Compromissos Estratégicos regula ainda as consequências, nomeadamente pecuniárias, de qualquer incumprimento dos Compromissos Estratégicos, sendo de destacar que**[CONFIDENCIAL – contrato]**.
44. Note-se, a este respeito, que é igualmente conferido o direito **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

c. **Acordo Parassocial da Atlantic Gateway**

45. O Acordo Parassocial da Atlantic Gateway, na redação resultante dos seus três Aditamentos e numa leitura conjugada com os Estatutos da sociedade, destina-se a regular o exercício dos direitos e obrigações dos acionistas da Atlantic Gateway (que por sua vez são acionistas indiretos da TAP SGPS e das outras sociedades do Grupo TAP), especialmente no que respeita à atividade da Atlantic Gateway, à capitalização do Grupo TAP, ao governo societário da Atlantic Gateway e do Grupo TAP e ainda à transmissão de ações. Dos Estatutos da Atlantic Gateway e do Acordo Parassocial resulta que:
 - (i) A estrutura acionista da Atlantic Gateway é a seguinte:
 - a. **HPGB** detém uma quota com o valor nominal de 510 000,00 euros, correspondente a 51% do capital social.
 - b. **DGN** detém uma quota com o valor nominal de 490 000,00 euros, correspondente a 49% do capital social.

Versão Master

- (ii) A gerência da Atlantic Gateway é composta por 9 (nove) gerentes, nos termos do disposto no artigo 15.º dos Estatutos, dos quais compete à DGN nomear quatro e à HPGB nomear cinco gerentes;
- (iii) A maioria das deliberações da Assembleia Geral e da gerência são tomadas por maioria simples, havendo, no entanto, situações em que se encontra prevista a exigência de uma maioria qualificada;
- (iv) As relações entre os sócios da Atlantic Gateway e esta **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
- (v) É declarada a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

III. AS MODIFICAÇÕES DECORRENTES DA ALTERAÇÃO SUBSTANCIAL DA NOTIFICAÇÃO

46. Tal como já foi referido, na sequência de uma análise preliminar da operação notificada, o Conselho de Administração da ANAC, em 19 de fevereiro de 2016 tomou uma deliberação visando, de forma cautelar, assegurar que, até que *seja proferida decisão final no referido procedimento, não se constitua uma situação de facto consumado e que não se produzam ou agravem prejuízos de difícil reparação para o interesse público de proteção do mercado interno europeu de transporte aéreo e, no limite, para o interesse público de proteção dos passageiros*. Nestes termos foi imposto à Notificante um conjunto de medidas provisórias visando assegurar tal desiderato.
47. Com efeito, da documentação submetida com a notificação de 25 de novembro de 2015 resultava que, sem prejuízo de alguns direitos atribuídos ao Estado Português, o controlo efetivo da Notificante deveria ser aferido ao nível da Atlantic Gateway e, subsequentemente, ao nível dos respetivos sócios. Efetivamente, verificava-se, à data, que:

- (i) A Atlantic Gateway tinha a possibilidade de nomear **[CONFIDENCIAL – número de administradores]** administradores da TAP SGPS e da Notificante, sendo as decisões tomadas, ao nível do conselho de administração, por maioria dos administradores presentes;
 - (ii) As deliberações da Assembleia Geral da TAP SGPS eram tomadas por maioria simples, exceto nos casos legal ou estatutariamente previstos.
 - (iii) Competia, exclusivamente, à Atlantic Gateway, ou aos seus sócios e sociedades relacionadas, **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
48. Ao nível da Atlantic Gateway verificavam-se fundados indícios acerca da inexistência de controlo efetivo da Notificante por parte de um nacional de um Estado-Membro, em especial, tendo em conta as seguintes quatro situações: **[CONFIDENCIAL – contrato]**:
- (i) No que diz respeito às obrigações de capitalização, existia um desequilíbrio entre as contribuições do sócio maioritário face ao sócio minoritário. **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (ii) Nos termos da estrutura de financiamento notificada **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (iii) No âmbito da administração da Notificante, competia à DGN, *i.e.*, ao sócio minoritário, **[CONFIDENCIAL – contrato]** conferindo-lhe, assim, a responsabilidade efetiva e o poder de **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (iv) Previa-se a criação de duas comissões **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (v) Não existia evidência de que o sócio maioritário tivesse expertise e *know-how* específico no setor da aviação, sendo certo que, ao invés, o sócio minoritário é um industrial do setor;
 - (vi) A aprovação de contas da sociedade, **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (vii) Era conferido um direito **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

49. Tendo em vista ultrapassar as preocupações expressas por esta Autoridade na sua Deliberação de 19 de fevereiro de 2016, a Notificante procedeu a uma alteração substancial da notificação da operação *supra* identificada, detalhando-se, seguidamente, o conteúdo mais relevante dos documentos apresentados no âmbito desta alteração substancial.

1. Segundo Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway

50. Foi celebrado entre a HPGB e a DGN um Segundo Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway [CONFIDENCIAL – contrato], nos termos do qual:

- (i) Foram eliminadas as [CONFIDENCIAL – contrato];
- (ii) Foi eliminado o direito [CONFIDENCIAL – contrato];
- (iii) Foi reduzida a [CONFIDENCIAL – situações de bloqueio no contrato];
- (iv) Foram alteradas as regras de [CONFIDENCIAL – contrato];
- (v) Foi introduzida uma nova disposição [CONFIDENCIAL – contrato];
- (vi) Foi reforçada a [CONFIDENCIAL – contrato];
- (vii) Foi introduzida uma nova disposição que visa [CONFIDENCIAL – contrato].

2. Alteração da Gerência da Atlantic Gateway

51. O Eng.º Fernando Pinto foi nomeado pela HPGB para substituir o Senhor Dr. Artur Humberto Canas Pedrosa no cargo de gerente da Atlantic Gateway para o período remanescente do mandato em curso 2015/2017.

3. Alteração da composição do Conselho de Administração da TAP

52. A composição do Conselho de Administração da TAP foi reduzida de cinco para três membros, deixando de se prever a existência de uma Comissão Executiva. Visa-se, assim, assegurar que o equilíbrio alcançado nas regras de governação societária da

Atlantic Gateway e da TAP SGPS seja também refletido ao nível das operadoras TAP e PGA **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

4. Estrutura contratual existente entre a HPGB e **[CONFIDENCIAL – contrato]**

53. Foi apresentada uma declaração da HPGB, nos termos da qual esta sócia da Atlantic Gateway declara que **[CONFIDENCIAL – contrato]**⁸.

54. Face às preocupações e pedidos de esclarecimento suscitados pela ANAC, relacionados com a necessidade de uma compreensão mais detalhada da natureza do vínculo estabelecido entre a HPGB e **[CONFIDENCIAL – contrato]**, bem como no que se refere às garantias de não concorrência que deveriam ser assumidas, quer por este, quer por outros elementos que venham a ser indicados pela HPGB para a gestão da Atlantic Gateway, da TAP SGPS, da TAP e da PGA, foi apresentado pela TAP, em 19 de setembro de 2016, um novo requerimento contendo em anexo cópia do Terceiro Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway, celebrado entre a HPGB e a DGN **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

55. Da análise do referido contrato, nomeadamente, as seguintes funções:

(i) **[CONFIDENCIAL – contrato]**;

(ii) **[CONFIDENCIAL – contrato]**;

(iii) **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

56. Este contrato, com início em **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

57. Importa destacar que, dada a vasta experiência do **[CONFIDENCIAL – contrato]** no setor aeronáutico, a existência deste vínculo reforça, de forma significativa, a capacidade de gestão e conhecimentos do setor aeronáutico, por parte da equipa de gestão afeta à HPGB, reduzindo de forma significativa os indícios anteriormente identificados, relativamente a um eventual controlo efetivo por parte dos elementos da equipa de gestão afetos à DGN, decorrentes do até então maior conhecimento do

⁸ A Notificante, através da HPGB, juntou **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

setor aeronáutico que era evidenciado por estes elementos, comparativamente aos elementos da mesma equipa afetos à HPGB.

5. Terceiro Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway

58. Tal como referido no ponto anterior, foi celebrado, em 13 de setembro de 2016, o Terceiro Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway, contemplando a inclusão de uma nova cláusula **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
59. A inclusão desta nova cláusula, que visou responder às preocupações suscitadas pela ANAC regula as condições de exercício de funções de gerência e administração, na Atlantic Gateway e em empresas do grupo TAP, por parte dos gerentes e administradores nomeados ou indicados pela HPGB.
60. De entre estas condições destaca-se:
- (i) O compromisso **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
 - (ii) O compromisso **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
 - (iii) O compromisso **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
 - (iv) O compromisso⁹ **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
 - (v) O compromisso **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
 - (vi) O compromisso, **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
61. De salientar que este compromisso **[CONFIDENCIAL – contrato]**, permite afastar as preocupações anteriormente suscitadas pela ANAC, designadamente no que se refere à vertente do conhecimento do negócio e do setor, e constituir assim um reforço da convicção de que o controlo efetivo da TAP não é assegurado por um acionista não nacional de um Estado-Membro da União Europeia.

⁹ Este Acordo, quando produzir efeitos, substituirá o Acordo de Compromissos Estratégicos, nos termos do n.º 7 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2016, de 19 de maio, muito embora, como já referido, esta nova transação ainda não tenha sido notificada à ANAC, não se enquadrando por isso no escopo de análise da presente deliberação.

6. Acordo entre as sócias da Atlantic Gateway e a HNA

62. No âmbito da alteração substancial apresentada, a Notificante informa a sua intenção de, após a celebração do acordo de compra e venda de ações entre a Parpública e a Atlantic Gateway, que implementará o Memorando de Entendimento celebrado com o Estado Português, a DGN e a HNA celebrarem, com o consentimento da HPGB, um acordo para regular a entrada da HNA no capital social da Atlantic Gateway, o qual apenas produzirá efeitos na data de conclusão do referido Acordo de Compra e Venda de Ações com a Parpública.
63. Nos termos deste Acordo, **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
64. Todavia, na medida em que esta operação não se encontra concretizada e que a referida compra de uma participação social por parte da HNA deverá ser objeto de notificação autónoma à ANAC, por força do disposto na alínea b) do n.º 5 do artigo 8.º do Regulamento 1008/2008, não poderá esta Autoridade pronunciar-se, nesta sede, sobre os termos de uma operação futura, cujos contornos permanecem por concretizar.

IV. BREVE CARATERIZAÇÃO DA NOTIFICANTE TRANSPORTADORA AÉREA TAP

1. Caracterização da Licença de Exploração

65. A TAP é titular de uma licença de transporte aéreo intraeuropeu e não regular internacional de passageiros, carga e correio, concedida pelo Despacho n.º 18426/2002, de 26 de julho, publicado em Diário da República, 2.ª Série, n.º 192, de 21 de agosto de 2002, tendo a última alteração a esta licença sido efetuada pelo

Despacho n.º 6646/2014, de 8 de maio, publicado em Diário da República, 2.ª Série, n.º 97, de 21 de maio de 2014, que lhe permite operar com o seguinte equipamento:

- (i) 16 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 68.000 Kg e capacidade de transporte até 145 passageiros;
- (ii) 5 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 70.000 Kg e capacidade de transporte até 145 passageiros;
- (iii) 8 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 73.500 Kg e capacidade de transporte até 180 passageiros;
- (iv) 11 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 77.000 Kg e capacidade de transporte até 180 passageiros;
- (v) 3 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 89.000 Kg e capacidade de transporte até 220 passageiros;
- (vi) 7 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 230.000 Kg e capacidade de transporte até 375 passageiros;
- (vii) 7 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 233.000 Kg e capacidade de transporte até 375 passageiros;
- (viii) 4 aeronaves de peso máximo à decolagem não superior a 257.000 Kg e capacidade de transporte até 375 passageiros.

66. Adicionalmente, a transportadora aérea é titular de autorizações para a exploração de serviços aéreos regulares extraeuropeus em diversas rotas.

2. Titularidade do Capital Social

67. A TAP possui um capital social de 41,5 milhões de euros, integralmente subscrito e realizado, representado por 8,3 milhões de ações ordinárias, com o valor nominal de 5 euros cada, que são detidas na totalidade pela TAP SGPS, empresa holding do Grupo TAP.

68. A TAP SGPS possui um capital social de 15 milhões de euros, integralmente subscrito e realizado, representado por 1,5 milhões de ações ordinárias, com o valor nominal de 10 euros cada, antes da transação em análise integralmente detidas pela Parpública, e depois da sua concretização repartido entre a Parpública (39%) e a Atlantic Gateway (61%).

3. Negócio e principais mercados explorados

69. A TAP desenvolve a sua atividade em três unidades de negócio estratégicas: o Transporte Aéreo de Passageiros, Carga e Correio, a Manutenção e Engenharia¹⁰ e os Serviços¹¹. A principal atividade da companhia aérea consiste no transporte aéreo de passageiros, operando regularmente em Portugal Continental e Regiões Autónomas, Europa, África, Atlântico Norte, Atlântico Médio e Atlântico Sul.

70. Em junho de 2007, o Grupo TAP procedeu à aquisição da empresa PGA passando, a partir desta data, a PGA a operar os seus voos exclusivamente para a TAP. Na sequência desta integração, a frota do Grupo TAP ficou reforçada com mais 16 aviões (6 aeronaves Fokker F28MK 100 e 8 Embraer EMB 145 EP, incluindo mais 2 aeronaves em regime de ACMI com a OMNI/White).

71. A TAP tem vindo a privilegiar uma política de renovação e incremento da frota, de forma a rentabilizar as suas aeronaves, oferecer novas ligações e reforçar as já existentes, tendo, no segundo semestre de 2014, procedido ao averbamento na frota de seis novas aeronaves (2 Airbus A319, 2 Airbus A320 e 2 Airbus A330) passando de 55 para 61 aviões de médio e longo curso, o que viabilizou o lançamento de onze novos destinos¹² e permitiu aumentar frequências em destinos cuja oferta se encontrava limitada.

¹⁰ A empresa executa trabalhos de manutenção e engenharia para a sua frota e para terceiros.

¹¹ A TAP Serviços tem por missão a prestação de serviços de suporte e gestão, permitindo às Unidades de Negócio e empresas do Grupo a focalização na sua atividade *core*.

¹² Sete rotas na Europa (Nantes, Hanôver, Gotemburgo, Belgrado, Talin, Oviedo e São Petersburgo), Colômbia (Bogotá), Panamá (Cidade do Panamá) e Brasil (Manaus e Belém).

72. O total de rendimentos e ganhos operacionais da TAP, de aproximadamente 2,4 mil milhões de euros em 2015, deve-se, em quase 90%, à atividade de transporte aéreo de passageiros, tendo a empresa transportado cerca de 11,5 milhões de passageiros em mais de 272 mil horas de voo.
73. No âmbito do core-business da TAP, os serviços de tráfego regular são os mais representativos, tendo a transportadora aérea registado, em 2015, um **[CONFIDENCIAL – atividade da sociedade]**.
74. Em termos de geografia da atividade, o mercado europeu representa **[CONFIDENCIAL – atividade da sociedade]** do total da operação da TAP, medida com base no número de passageiros transportados em 2015, sendo as rotas brasileiras responsáveis por **[CONFIDENCIAL – atividade da sociedade]** dos passageiros transportados. A restante América Latina e EUA, por um lado, e África, por outro, representam próximo de **[CONFIDENCIAL – atividade da sociedade]** do total da atividade da empresa.

4. Principais indicadores económico-financeiros

75. Apresentam-se no Quadro 2, abaixo, os principais indicadores económico-financeiros da atividade da TAP, nos dois últimos anos.

**Quadro 2 – Principais indicadores económico-financeiros da atividade da TAP
nos últimos 2 anos**

[CONFIDENCIAL]

TAP, S.A UNID: €

INDICADORES		2014	2015	Var. (%) 15/14
ECONÓMICOS	Volume de Negócios	2.442.180.717	2.336.587.220	-4,3%
	Rendimentos e Ganhos Operacionais	2.489.372.500	2.398.450.514	-3,7%
	Gastos e Perdas Operacionais	2.419.800.148	2.419.800.148	0,0%
	EBITDA	69.572.352	40.481.817	-41,8%
	Resultados Operacionais	-6.502.640	-108.793.748	1573,1%
	Resultados Financeiros	-39.609.398	-11.079.038	-72,0%
	Resultados Líquidos	-46.358.308	-99.006.620	113,6%
	Horas de Voo (Oper. Regular em equipamento próprio)	263.991	272.023	3,0%
	Composição da frota (nº aeronaves a 31 de dezembro)	61	61	0,0%
	Quadro de Pessoal (31 de dezembro)	7.392	7.284	-1,5%
	Transporte Aéreo	4.984	4.914	-1,4%
	Fidelização	-	19	
	Manutenção e Engenharia	1.882	1.911	1,5%
	TAP Serviços	427	409	-4,2%
	Outros	30	31	3,3%
	Regularidade (%)	98,7	98,7	0,0%
	Rendibilidade do Capital Próprio (%)	-242,0%	-91,4%	-62,2%
Rendibilidade do Ativo (%)	-0,3%	-5,8%	1579,4%	
FINANCEIROS	Capital Social	41.500.000	41.500.000	0,0%
	Resultados Transitados	52.638.219	4.138.041	-92,1%
	Capital Próprio	19.152.561	108.331.691	465,6%
	Ativo	1.898.646.689	1.891.517.141	-0,4%
	Ativo Corrente	1.197.981.322	1.206.140.167	0,7%
	Passivo Não Corrente	460.793.283	876.990.762	90,3%
	Passivo Corrente	1.418.700.845	906.194.688	-36,1%
	Autonomia Financeira (%)	1,0%	5,7%	467,8%
	Solvabilidade (%)	1,0%	6,1%	496,2%
Liquidez Geral	0,8	1,3	57,6%	

Fonte: Baseado nas Demonstrações financeiras da TAP.

V. ÂMBITO E METODOLOGIA DE ANÁLISE

76. A ANAC é a autoridade de licenciamento da transportadora aérea TAP¹³, nos termos do Regulamento 1008/2008.
77. A TAP notificou a ANAC, nos termos e para os efeitos do disposto na alínea c) do n.º 5 do artigo 8.º do Regulamento 1008/2008, das alterações de propriedade que ocorreram na sociedade gestora de participações que detém a totalidade do seu Capital Social, por via da conclusão do processo de reprivatização da TAP SGPS, concretizado através da aquisição de ações representativas de 61% do seu capital social e respetivos direitos de voto pelo agrupamento Atlantic Gateway.
78. Conforme já foi anteriormente referido, o processo de notificação apresentado à ANAC envolveu diversas fases, desde a apresentação inicial da notificação, passando pela apresentação de uma alteração substancial em 1 de junho de 2016, só tendo sido concluído com a apresentação, em 19 de setembro de 2016, do último requerimento, por parte do Conselho de Administração da TAP, contendo, em anexo, cópia do Terceiro Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway e cópia do contrato de **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
79. Com efeito, ao longo de todo este processo, ocorreu a identificação, pela ANAC, de diversas preocupações, suscetíveis de comprometer o exigido pelo Regulamento 1008/2008, as quais foram sendo discutidas e sucessivamente resolvidas, ou minimizadas, por parte da Atlantic Gateway e da TAP SGPS, conforme analisado no capítulo anterior.
80. Em face do exposto, só em 19 de setembro de 2016 é que o processo ficou integralmente concluído, pelo que só a partir desta data ficaram reunidas todas as

¹³ Cfr. alínea d) do artigo 9.º e n.º 1 e alínea a) do n.º 2 do artigo 32.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março.

condições para que a ANAC se pudesse pronunciar definitivamente sobre este processo de notificação.

81. As alterações no controlo efetivo da Notificante comunicadas ao abrigo da presente notificação têm um impacto significativo na estrutura acionista e na situação financeira da transportadora aérea, à luz da alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008, sendo, por isso, consideradas suficientemente relevantes para a ANAC decidir, nos termos do artigo 8.º do referido Regulamento, se com as mesmas se mantêm cumpridos os requisitos relativos à titularidade de uma licença de transporte aéreo previstos no Regulamento 1008/2008.
82. Neste contexto, para efeitos de avaliação do impacto das alterações na estrutura financeira da Notificante, a ANAC teve necessidade de solicitar à Notificante a apresentação de um plano de exploração revisto que incluísse as alterações decorrentes da operação notificada a esta Autoridade, e que abrangesse um período mínimo de 12 meses a contar da data da sua realização, nos termos do n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento 1008/2008.
83. Concluído o processo de recolha de todos os elementos relevantes para a análise da Transação pela ANAC, importa, seguidamente, aferir do cumprimento dos requisitos legais referentes à i) **propriedade** e ii) **controlo efetivo**, referidos na alínea f) do artigo 4.º e à iii) **capacidade financeira**, a que se refere o n.º 6 do artigo 8.º, ambos do Regulamento 1008/2008.
84. Para as análises e avaliações desenvolvidas na secção VI seguinte, foram ainda tidos em consideração, para além dos elementos constantes do Regulamento 1008/2008, as orientações produzidas pela Comissão (DG MOVE), relativas à avaliação da propriedade e controlo de transportadoras aéreas – “*Elements of analysis of the “effective control” under Regulation (EC) 1008/2008*” que, de alguma forma, densificam os requisitos legais ali previstos.

85. Cumpre salientar que não se encontram abrangidas pela presente avaliação quaisquer futuras alterações à estrutura acionista da TAP SGPS¹⁴, para além daquelas que resultem estritamente da aquisição das ações representativas de 61% do capital social e da oferta pública aos trabalhadores, mesmo que previstas na documentação apresentada.
86. Quaisquer outras alterações que venham a ocorrer serão necessariamente sujeitas a notificação autónoma, em momento posterior, pela empresa titular da licença de transporte aéreo e sujeitas a análise e subsequente decisão pela ANAC, nos termos do Regulamento 1008/2008.
87. Finalmente, esclarece-se que a análise que se apresenta na secção VI seguinte toma em consideração o desenho final da transação, tal como este resulta consolidado na sequência das diversas alterações que lhe foram introduzidas ao longo do procedimento de Notificação.

VI. AVALIAÇÃO DOS REQUISITOS DE MANUTENÇÃO DA LICENÇA DE TRANSPORTE AÉREO DA TAP

1. **Requisito de detenção da propriedade de mais de 50% do capital da empresa por Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros**
88. Estatui a alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008, que “*Uma autoridade de licenciamento competente de um Estado-Membro só concede uma licença de exploração a uma empresa se (...) mais de 50 % da empresa **pertencer** e for efetivamente controlada por Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias, exceto*

¹⁴ Nomeadamente aquelas que resultem do eventual exercício de direitos **[CONFIDENCIAL – financiamento]**.

conforme previsto num acordo com um país terceiro no qual a Comunidade seja Parte” (negrito e sublinhado nosso).

89. Ora, a Notificante é atualmente detida integralmente pela TAP SGPS que, por sua vez, é detida a 61% pela Atlantic Gateway – que poderá ainda adquirir até 5% das ações que não forem objeto de subscrição por parte dos trabalhadores – e a 34% (trinta e quatro por cento) pela Parpública, integralmente detida pelo Estado Português.
90. A Atlantic Gateway¹⁵ foi constituída em Lisboa por escritura pública de 19 de junho de 2015. A sociedade possui um capital social de 1 milhão de euros, integralmente subscrito e realizado, representado por duas quotas como abaixo se descreve:
- (i) a **HPGB** detém uma quota no valor nominal de 510.000 euros, que corresponde a 51% do capital social;
 - (ii) a **DGN** detém uma quota no valor nominal de 490.000 euros, que corresponde a 49% do capital social.
91. Assim, de acordo com o que consta do ato notarial de constituição e dos Estatutos da Atlantic Gateway, a HPGB, sociedade de direito português com sede em Lisboa e controlada por um cidadão europeu, detém 51% da Atlantic Gateway.
92. Relativamente à análise do cumprimento do presente requisito legal relativo à propriedade do capital social da Notificante, importa referir a posição da Comissão Europeia (doravante a Comissão), expressa na sua Decisão de 19 de julho de 1995, relativa a um processo de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2407/92¹⁶ do Conselho (caso Swissair/Sabena), onde se considera estar preenchida a condição relativa à participação maioritária, quando, pelo menos, 50% das ações (mais uma)

¹⁵ Os estatutos da Atlantic Gateway, SGPS S.A. foram alterados na reunião de sócios realizada em 22 de junho de 2015, tendo na altura o sócio David Neeleman, cedido a sua ação tipo A à DGN CORPORATION (que passou a ser proprietária de 490 000 ações de tipo A) e os sócios Humberto Pedrosa e David Pedrosa cedido as respetivas ações ordinárias à HPGB (que passou a ser proprietária de 510 000 ações ordinárias). Em 4 de novembro de 2015, a sociedade foi transformada, de sociedade anónima em sociedade por quotas, passando a ter a designação social de “Atlantic Gateway, SGPS, Lda.”.

¹⁶ Regulamento anterior ao Regulamento 1008/2008 e revogado por este.

do capital da transportadora aérea são propriedade dos Estados-Membros e/ou nacionais dos Estados-Membros.

93. A Comissão considerou, ainda, que o n.º 2 do artigo 4.º do então Regulamento (CEE) n.º 2407/92 (que atualmente se reconduz ao requisito constante da alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008) se refere a um conceito de propriedade de uma empresa essencialmente baseado na noção de capital social. São os proprietários desse capital que têm normalmente o direito de participar nas decisões da empresa, bem como de participar nos lucros ou, em caso de liquidação, no ativo residual da empresa depois de cumpridas todas as suas obrigações¹⁷.
94. Assim, de acordo com o que consta da certidão permanente da Atlantic Gateway, a HPGB, sociedade de direito português com sede em Lisboa e controlada por um cidadão europeu, detém 51% da Atlantic Gateway.
95. Deste modo, considerando a aquisição pela Atlantic Gateway das ações representativas de 61% do capital social da TAP SGPS, (empresa que atualmente detém 100% das ações representativas do capital social da TAP), pode afirmar-se que, do ponto de vista da Notificante, está cumprido o requisito estabelecido pela alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008 quanto à obrigação de propriedade de pelo menos 50% das ações (mais uma) por cidadãos europeus, conforme representado no quadro *infra*.

¹⁷ Cfr. Decisão n.º 94/633/CE, da Comissão, de 27 de julho de 1994, relativa à notificação do aumento de capital da Air France.

Quadro 3 – Estrutura acionista da TAP SGPS

ACIONISTAS	CAPITAL SOCIAL	TIPO DE AÇÕES	AÇÕES		DIREITOS DE VOTO ESPECIAIS
			Quantidade	Valor total	
PARPÚBLICA	39%	ORDINÁRIAS	585.000	5,85 MILHÕES DE EUROS	NÃO
ATLANTIC GATEWAY	61% a)	ORDINÁRIAS	915.000	9,15 MILHÕES DE EUROS	NÃO

a) A participação poderá ir até ao máximo de 66% do capital social se os trabalhadores não exercerem integralmente direito de opção de compra dos 5% do capital social que lhes está reservado.

96. Saliencia-se que, conforme já referido anteriormente, estão excluídos da presente conclusão os potenciais impactos na estrutura acionista da TAP SGPS, decorrentes da [\[CONFIDENCIAL – contrato\]](#).

2. Requisito de controlo efetivo da empresa por Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros

97. Estatui a alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008, que “*Uma autoridade de licenciamento competente de um Estado-Membro só concede uma licença de exploração a uma empresa se (...) mais de 50 % da empresa pertencer **e for efetivamente controlada** por Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias, exceto conforme previsto num acordo com um país terceiro no qual a Comunidade seja Parte*” (negrito e sublinhado nossos).

98. Relativamente a este segundo requisito previsto na alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008, importa considerar o disposto no n.º 9 do artigo 2.º do referido Regulamento, que contém a definição legal de “controlo efetivo”, estabelecendo o seguinte:

“«*Controlo efectivo*»: uma relação constituída por direitos, contratos ou quaisquer outros meios, que individual ou conjuntamente, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, conferem a possibilidade de exercer, directa ou

Versão Master

indirectamente, uma influência determinante sobre uma empresa, em especial mediante:

- a) O direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos activos da empresa;*
- b) Direitos ou contratos que confirmam uma influência determinante sobre a composição, as votações ou as decisões dos órgãos da empresa, ou que de outra forma confirmam uma influência determinante sobre a gestão da empresa”.*

99. Da referida definição de “controlo efetivo” é, desde logo, possível concluir que o controlo efetivo pode (e deve) ser apurado e verificado de diversas formas, não se confundindo, assim, com a simples repartição do capital social.

100. Neste sentido, a Comissão Europeia refere, na sua Decisão n.º 95/404/EC (Swissair/Sabena), de 19 de julho de 1995, que o conceito de “Controlo Efetivo” obriga a que:

“o poder de tomada de decisão em matéria de gestão da transportadora em causa pertença em última instância aos Estados-membros e/ou nacionais de Estados-membros, individualmente ou em conjunto com outros Estados-membros ou nacionais de Estados-membros. Estes devem poder, directa ou indirectamente através da nomeação dos órgãos sociais fundamentais da transportadora, ter a última palavra relativamente a questões chave como, por exemplo, o plano de actividades da empresa, o seu orçamento anual ou os mais importantes projectos de investimento ou de cooperação. Esta possibilidade não pode depender em grande medida do apoio de nacionais ou empresas de países terceiros.” (sublinhados nossos)

101. A Comissão Europeia conclui, assim, que *“cada caso deve ser apreciado individualmente em função dos seus méritos próprios e que, numa perspectiva mais geral, o critério do controlo efectivo só pode ser aplicado numa base casuística.”*

102. E, naquela mesma Decisão, a Comissão conclui, também, que qualquer análise, para além de ter que ser casuística, deve ter por referência *“o objectivo geral de salvaguardar os interesses do sector comunitário dos transportes aéreos. Isto implica, nomeadamente, que as transportadoras de países terceiros não devem ser autorizadas a beneficiar plenamente, numa base unilateral, da liberalização do*

mercado interno dos transportes aéreos. Por outras palavras, tais transportadoras podem beneficiar do mercado interno através de participações, mas apenas nos limites estabelecidos no n.º 2 do artigo 4.º em matéria de propriedade e controlo”.

103. Para além do que vem referido, importa ainda considerar as mais recentes Orientações¹⁸ emitidas pela comissão e que ditam que a análise do controlo efetivo tenha, nomeadamente, em consideração:

- (i) Composição dos órgãos sociais, direitos de voto e direito de usufruto sobre a totalidade ou parte dos ativos da empresa;
- (ii) Direitos ou contratos que confirmam uma influência determinante sobre a composição, as votações ou as decisões dos órgãos da empresa, ou que, de outra forma, confirmam uma influência determinante sobre a gestão da empresa;
- e
- (iii) Experiência profissional dos decisores.

104. *Dando seguimento à orientação definida pela Comissão Europeia, e tendo em vista aferir o cumprimento do referido requisito do controlo efetivo por um nacional de um Estado Membro, importa ter em conta a concreta organização do Grupo TAP e, como veremos de seguida, da Atlantic Gateway, tendo em conta os acordos existentes entre os respetivos sócios.*

2.1. Estrutura acionista da TAP

105. Conforme referido, impõe-se começar por sublinhar que a Notificante TAP é, atualmente, integralmente detida pela TAP SGPS, sendo gerida diretamente através desta última sociedade.

¹⁸ “Guidance Material” da Comissão Europeia sobre o Regulamento 1008/2008 – “Information Note to Member States Authorities concerning Regulation (EC) n.º 1008/2008 of the European Parliament and of the Council on Common Rules for the Operation of Air Services in the Community.”

106. Note-se, neste sentido, que o número de membros do Conselho de Administração da Notificante foi reduzido, passando a ser composto por três administradores, sendo **[CONFIDENCIAL – nomeação de membros do Conselho de Administração]**.
107. Nestes termos, até à conclusão da transação contemplada no Acordo de Compra e Venda de Ações celebrado com o Estado (que, todavia, deverá ser objeto de análise autónoma após a respetiva notificação), verificamos que:
- (i) A administração da TAP SGPS é composta por onze membros, sendo dois indicados pela Parpública e nove indicados pela Atlantic Gateway;
 - (ii) As deliberações do seu Conselho de Administração são tomadas por maioria simples, não se contando as abstenções.
 - (iii) Foi constituída uma Comissão Executiva composta por três membros, **[CONFIDENCIAL – composição da Comissão Executiva]**;
 - (iv) Os pelouros da Comissão Executiva têm natureza meramente organizacional e administrativa, **[CONFIDENCIAL – competência da Comissão Executiva]**;
 - (v) As deliberações da Assembleia Geral são tomadas por maioria simples, exceto para (i) o reembolso das prestações acessórias efetuadas pela Atlantic Gateway (ii) a distribuição de menos de 50% do lucro do exercício apurado e (iii) deliberações de alterações dos estatutos, fusão, cisão, transformação e dissolução da sociedade e, bem assim, sobre outros assuntos para os quais a lei exija maioria qualificada;
 - (vi) Compete à Atlantic Gateway, ou aos seus sócios e sociedades relacionadas, promover a capitalização e financiamento da sociedade, **[CONFIDENCIAL – financiamento]**.
108. Assim, resulta dos documentos da transação que o controlo efetivo da TAP SGPS, e por inerência da Notificante, é exercido pela Atlantic Gateway.
109. Deste modo, o controlo efetivo da Notificante deve ser aferido ao nível da Atlantic Gateway.

110. Nestes termos, e de forma a aferir se é dado estrito cumprimento ao Regulamento 1008/2008, nomeadamente no que diz respeito ao controlo efetivo, é essencial analisar em detalhe a organização da Atlantic Gateway, os acordos existentes entre os respetivos sócios, bem como as circunstâncias de facto que presidem à relação entre os sócios desta sociedade.

2.2. Obrigações de capitalização e direitos patrimoniais

111. Antes de entrar na análise concreta (e mais técnico-jurídica) dos termos em que são reguladas as relações entre os sócios da Atlantic Gateway, e tendo em conta as orientações da Comissão, merece especial destaque, pela relevância que assume no presente caso, a proporção da contribuição de cada um dos sócios para o plano de capitalização do Grupo TAP.

112. Recorde-se que a capitalização da TAP SGPS se encontrava prevista nos seguintes termos:

- (i) ^{19, 20}, [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização].
- (ii) [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização].
- (iii) [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização].

113. Sem prejuízo do referido *supra*, e tendo em conta a informação fornecida pela Notificante, importa acrescentar três aspetos fundamentais sobre os atuais termos de capitalização da TAP SGPS:

- (i) [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização];
- (ii) [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização];
- (iii) As obrigações de capitalização da HPGB já foram integralmente cumpridas pela HPGB, pelo que foram eliminadas as anteriores cláusulas [CONFIDENCIAL – contrato].

¹⁹ [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização].

²⁰ [CONFIDENCIAL – termos contratuais de capitalização].

114. Por outro lado, impõe-se ainda referir que a desproporção de contribuições para a capitalização da Atlantic Gateway determina também que, ao nível dos direitos económicos dos respetivos sócios, exista uma desproporção entre aqueles direitos económicos e a percentagem de capital detido por cada um deles. Recorde-se que a DGN detém 49% do capital social e direitos de voto da Atlantic Gateway **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
115. Este direito especial da DGN ao recebimento de lucros ao nível da Atlantic Gateway explica-se pelos próprios termos com que foi consagrado o direito ao recebimento das prestações suplementares efetuadas pela DGN. Com efeito, caso seja deliberado o reembolso das prestações suplementares **[CONFIDENCIAL – contrato]** ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 6.º dos Estatutos da Atlantic Gateway, no montante de **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
116. De acordo com o disposto no **[CONFIDENCIAL – acordo]**.
117. Perante esta realidade, e embora se mantenha a disparidade entre o esforço financeiro assegurado por cada um dos sócios e os direitos económicos e de voto de que cada um dispõe, existe um racional associado a tal repartição desigual que equilibra o interesse de ambos os sócios no sucesso económico e financeiro do grupo TAP.
118. Sem prejuízo de as considerações referidas nos pontos anteriores poderem mitigar a preponderância da DGN face à HPGB no que diz respeito às obrigações de capitalização da TAP SGPS, continua a assumir particular relevância a análise dos mecanismos concretos existentes ao nível do governo societário da Atlantic Gateway, que assegurem e garantam uma maior preponderância por parte do sócio maioritário.

2.3. Direitos de voto em Assembleia Geral

119. Conforme foi referido anteriormente, a HPGB é titular de 51% do capital social e dos direitos de voto da Atlantic Gateway, sendo a DGN titular de 49% do capital social e respetivos direitos de voto.

Versão Master

120. Nestes termos, existe uma clara prevalência da HPGB face à DGN em todas as matérias que, nos termos dos respetivos Estatutos, sejam submetidas e/ou chamadas à apreciação da Assembleia Geral, relativamente às quais não estejam estabelecidas maiorias qualificadas.
121. Com efeito, as deliberações da Assembleia Geral são, de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 14.º dos Estatutos da Sociedade, tomadas por maioria dos votos emitidos em cada reunião.
122. Assume, assim, particular relevância para a apreciação do controlo efetivo apurar quais as matérias que são submetidas a maiorias qualificadas, na medida em que, em tais matérias, o sócio maioritário não poderá deliberar sem a aprovação do sócio minoritário, conferindo assim, a este último, um verdadeiro direito de bloqueio sobre estas matérias.
123. Ora, nos termos dos Estatutos da Atlantic Gateway, as seguintes matérias estão sujeitas a uma maioria qualificada de aprovação:
- (i) **Maioria qualificada de 76% do capital social:**
 - a. Reembolso das prestações suplementares efetuadas pela sócia DGN, no montante de **[CONFIDENCIAL – contrato]**, (n.º 2 do artigo 6.º dos Estatutos);
 - b. Fusão, cisão, transformação, dissolução e/ou liquidação da sociedade; (alínea e) do n.º 2 do artigo 14.º, conjugado com o n.º 5 do artigo 14.º dos Estatutos da Atlantic Gateway;
 - c. Decisão sobre quaisquer alterações aos estatutos (alínea c) do n.º 2 do artigo 14.º, conjugado com o n.º 5 do artigo 14.º, dos Estatutos da Atlantic Gateway);
 - (ii) **Maioria qualificada de 60% dos votos correspondentes ao capital social:**
 - a. Decisão sobre a concessão ou reembolso de prestações acessórias ou suplementares, incluindo sob a forma de suprimentos, bem como os respetivos termos e condições, se não for uma situação em que é exigida uma maioria de 76% do capital social, (alínea g) do n.º 2 do artigo 14.º dos Estatutos);

Versão Master

- b. Decisão relativa a distribuição de dividendos, (alínea h) do n.º 2 do artigo 14.º dos Estatutos da Atlantic Gateway);
- (iii) **Maioria qualificada de 60% dos votos correspondentes ao capital social, quando requerido pela Gerência (n.º 2 do artigo 18.º):**
- a. Aprovação de transações gerais de empréstimo, emissão de títulos de dívida e concessão de garantias de que sejam parte a TAP e/ou qualquer uma das suas subsidiárias, sempre que não estejam previstas no orçamento anual, individual ou consolidado, de montante superior a 30% dos ativos totais do Grupo TAP e realizadas fora do âmbito da gestão corrente da sociedade;
- b. Qualquer alteração material ao tratamento fiscal ou às políticas contabilísticas da sociedade;
- c. Qualquer alteração às políticas internas da sociedade mas apenas quando não mantenha ou concretize práticas empresariais razoavelmente consideradas como sendo no melhor interesse da sociedade, tendo em conta todos os critérios relevantes, incluindo, sem limitação, o interesse dos sócios da sociedade;
- d. Aprovação de investimentos não previstos nas obrigações de reprivatização assumidas pela Sociedade no âmbito da reprivatização da TAP ou, quando estas estejam integralmente cumpridas, outras despesas de capital de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP, realizados fora do âmbito da gestão corrente da Sociedade;
- e. Celebração, alteração ou cessação de *joint-ventures* ou acordos de parceria de que sejam parte a sociedade e/ou qualquer uma das suas subsidiárias de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP, realizada fora do âmbito da gestão corrente da sociedade;
- f. Concessão ou revogação de poderes de representação ou de poderes de natureza semelhante a gerentes ou a terceiros, relativos a qualquer uma das matérias descritas neste artigo 18.º dos Estatutos;

Versão Master

- g. Aquisição, oneração ou venda de ativos da sociedade e/ou de qualquer uma das suas subsidiárias de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP, realizada fora do âmbito da gestão corrente da sociedade;
 - h. Aquisição ou alienação do controlo sobre qualquer outra sociedade de valor individual superior a 30% das receitas consolidadas do Grupo TAP; e
 - i. Transmissão de participações sociais de forma a manter a nacionalidade do Espaço Económico Europeu e as licenças necessárias para o exercício da atividade de qualquer uma das subsidiárias da sociedade.
124. O elenco de maiorias qualificadas - que conferem ao sócio minoritário um verdadeiro direito de veto sobre as matérias em causa - parece estar estabelecido de forma a assegurar que o sócio minoritário tem controlo (conjunto com a HPGB) essencialmente no que se refere às matérias que tenham impacto com o investimento feito pelo mesmo.
125. Com efeito, verificamos, desde logo, que, nas matérias em que é exigida uma maioria qualificada de 76% do capital social, apenas se visam tutelar as situações de reembolso de prestações suplementares feitas pela própria DGN e ainda alterações estruturais à própria sociedade, como sejam as alterações aos estatutos.
126. No que diz respeito ao elenco de situações em que é exigida uma maioria qualificada de 60% dos votos correspondentes ao capital social, entende-se que o mesmo está em linha com a prática de mercado, no sentido de assegurar que o sócio minoritário é chamado a pronunciar-se relativamente aos investimentos com grande impacto financeiro na sociedade.
127. Acresce que, no presente caso, e na medida em que as grandes linhas estratégicas para o Grupo TAP foram apresentadas aquando do processo de reprivatização, a relevância de tais situações de bloqueio assume menor importância, na medida em que existe, por natureza, uma menor capacidade de, enquanto estiver em vigor o Acordo de Compromissos Estratégicos, a Notificante se afastar dos objetivos estratégicos previamente assumidos.

128. Nestes termos, a atual configuração dos direitos de voto em Assembleia Geral dá cumprimento às disposições constantes do Regulamento 1008/2008, no que diz respeito ao controlo efetivo por parte de um nacional de um Estado Membro.

2.4. Governo Societário

129. Conforme referido anteriormente, a gerência da sociedade é composta por nove gerentes, nos termos do disposto no artigo 15.º dos Estatutos, dos quais compete à DGN nomear quatro e à HPGB nomear cinco gerentes.

130. Ora, considerando que as decisões da gerência são tomadas por maioria simples, também aqui se percebe a prevalência do sócio maioritário face ao sócio minoritário.

131. Acresce ainda que as maiorias qualificadas previstas para as deliberações da gerência melhor identificadas no ponto anterior, e previstas no n.º 2 do artigo 18.º dos Estatutos da Atlantic Gateway, visam assegurar a proteção do investimento financeiro do sócio minoritário, não configurando uma restrição relevante ao controlo efetivo do sócio maioritário à luz do Regulamento 1008/2008.

132. Com efeito, verifica-se que as matérias em que é exigida maioria qualificada e, conseqüentemente, a concordância dos elementos designados pela DGN, estão essencialmente relacionadas com a proteção do investimento que esta realizou com a concretização da transação relativa à aquisição da participação no capital social da TAP SGPS, e da TAP.

133. Ora, de acordo com o mais recente “*Draft Interpretative Guidelines on Regulation (EC) N.º 1008/2008 – Rules on Ownership and Control of EU air carriers*”, tais exigências de maioria qualificada, estando relacionadas sobretudo com a proteção do investimento realizado, não configuram indício de controlo efetivo por parte do acionista não europeu.

2.5. Experiência Profissional

134. Tendo em conta o disposto *supra*, parece resultar que a composição dos órgãos sociais da Atlantic Gateway dá cumprimento ao Regulamento 1008/2008.
135. Contudo, esta conclusão não deve decorrer exclusivamente de uma análise formal dos instrumentos jurídicos que regulam a organização da Atlantic Gateway. Com efeito, o Regulamento 1008/2008 esclarece que a análise deve ter em consideração “as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas” (sublinhado nosso).
136. Nestes termos, será determinante para aferir quem tem “influência decisiva” sobre as sociedades a verificação de quem tem, efetivamente, experiência e expertise no setor da aviação civil, dado que, como se compreende, não poderá “controlar efetivamente” a TAP, quem não tiver um conjunto de conhecimentos e instrumentos necessários para tomar as decisões mais adequadas à gestão das sociedades.
137. Neste sentido, o contrato **[CONFIDENCIAL – contrato]** assegura o acesso, por parte da equipa de gestão indicada pela HPGB, a *know-how* específico muito significativo no setor da aviação e do transporte aéreo, garantindo-se igualmente, **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
138. Por outro lado, e com particular relevância para a cabal demonstração de que os administradores indicados pela HPGB estão estreitamente relacionados com esta mesma entidade **[CONFIDENCIAL – contrato]** – o que constitui o direito (ou conjunto de faculdades) mais decisivo para aferir da verdadeira possibilidade de exercer o controlo efetivo sobre as sociedades em análise.
139. Recorde-se ainda que a Comissão, na decisão anteriormente referida, entende que o conceito de “Controlo Efetivo” deve ter em consideração “*o objetivo geral de salvaguardar os interesses do sector comunitário dos transportes aéreos.*”
140. Neste sentido, e ao nível do Governo Societário, foi introduzida uma disposição genérica que determina que:
- [CONFIDENCIAL – contrato]**.

141. Esta disposição contratual vem, assim, **[CONFIDENCIAL – contrato]**, contribuindo assim para o reforço da posição da HPGB, enquanto sócio maioritário.
142. No mesmo sentido, verificamos que a TAP apresentou um requerimento pelo qual procedeu a uma terceira alteração ao acordo parassocial relativo à Atlantic Gateway nos seguintes termos:
- (i) Os administradores/gerentes nomeados e/ou indicados pela HPGB para a gerência da Atlantic Gateway e para a administração da TAP SGPS, TAP, e PGA **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (ii) Os administradores/gerentes nomeados e/ou indicados pela HPGB para a gerência da Atlantic Gateway e para a administração da TAP SGPS, TAP, e PGA **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
 - (iii) Os administradores/gerentes nomeados e/ou indicados para a gerência da Atlantic Gateway e para a administração da TAP SGPS, TAP e PGA obrigam-se, no exercício de funções no Grupo TAP, a respeitar integralmente, e em cada momento, **[CONFIDENCIAL – contrato]** o Regulamento 1008/2008;
 - (iv) **[CONFIDENCIAL – contrato]** em termos que assegurem que a HPGB dispõe de *know-how* específico no setor da aviação/transporte aéreo.
143. Nestes termos verificamos que a composição da gerência da Atlantic Gateway, bem como das sociedades do Grupo TAP, permite assegurar que o sócio maioritário tem *know-how* do setor e que os gerentes/administradores por si nomeados/indicados têm os incentivos e obrigações adequadas para garantir a transparência dos processos de decisão, no interesse exclusivo da transportadora aérea europeia, dando assim cumprimento ao Regulamento 1008/2008.

2.6. Situações de Bloqueio

144. Sem prejuízo de os direitos de voto em Assembleia Geral, bem como o modelo de governação da Atlantic Gateway apontarem claramente no sentido de o sócio maioritário deter o controlo efetivo da Atlantic Gateway e, por inerência, da TAP

SGPS e da Notificante, importa, ainda, analisar se os mecanismos concretos **[CONFIDENCIAL – contrato]** para dirimir as situações de bloqueio não desvirtuam esta conclusão, como parecia decorrer do **[CONFIDENCIAL – contrato]** que deu origem à posição expressa pela ANAC na deliberação do seu Conselho de Administração, de 19 de fevereiro de 2016.

145. Ora, no que diz respeito à redação da **[CONFIDENCIAL – contrato]**, visam apenas **[CONFIDENCIAL – contrato]** – em termos que parecem assegurar interesses legítimos dos sócios, sem provocar um desequilíbrio fundamental na estrutura de governo societário, traduzido numa limitação desproporcionada da liberdade de atuação do sócio maioritário.
146. Com efeito, e sem prejuízo de se entender que a HPGB pode ficar limitada no seu poder de atuação, a verdade é que tal limitação destinar-se-á exclusivamente a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
147. Recorde-se, para estes efeitos, que o Acordo de Compromissos Estratégicos, celebrado a 24 de junho de 2015 entre o Estado Português, a Parpública, a TAP SGPS, a TAP, a DGN, a HPGB e a Atlantic Gateway, estabelece as consequências, **[CONFIDENCIAL – contrato]**
148. Nestes termos, e considerando especialmente **[CONFIDENCIAL – contrato]**, tal limitação de atuação da HPGB – em situações circunscritas – afigura-se justificada, não suscitando assim questões de maior, quando apreciada a operação no seu todo.
149. Destaque-se, ainda, que na redação introduzida no **[CONFIDENCIAL – contrato]**, a aprovação das contas da sociedade depende exclusivamente da HPGB, reforçando assim, manifestamente, o controlo que a mesma exerce sobre a Atlantic Gateway.

2.7. Direitos Especiais atribuídos aos sócios minoritários

150. Finalmente, e no que diz respeito aos direitos especiais atribuídos ao sócio minoritário, verificamos que a alteração substancial notificada permite ultrapassar algumas das questões levantadas na deliberação do Conselho de Administração da

ANAC de 19 de fevereiro de 2016, tendo nomeadamente **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

151. Tal direito, conferido ao sócio minoritário, comprometia o exercício, por parte da HPGB, do controlo efetivo sobre a empresa, na medida em que **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
152. Nestes termos, a eliminação deste direito do sócio minoritário reforça, em termos claros, o poder efetivo que o sócio maioritário tem sobre a Atlantic Gateway.
153. Importa ainda assinalar que foi eliminada a cláusula **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

2.8. Relações financeiras entre a TAP e entidades ligadas à DGN

154. No âmbito da análise do controlo efetivo da Notificante, importa igualmente avaliar se, por via das relações financeiras existentes ou previstas, entre esta e a DGN, enquanto sócio não oriundo de um Estado-Membro da União Europeia e, indiretamente, detentor de uma parcela do capital social da Notificante, é possível identificar alguma situação suscetível de indiciar a existência de eventual controlo efetivo desta, por parte da DGN.
155. Neste domínio, assume particular relevância o facto de, no âmbito da capitalização da TAP SGPS, **[CONFIDENCIAL – contrato]**, conforme já anteriormente referido.
156. No entanto, e não obstante tal eventual , **[CONFIDENCIAL – contrato]** importa ter presente que tal possibilidade terá de obedecer ao disposto no Regulamento 1008/2008, o mesmo sucedendo com outras eventuais alterações futuras que possam ocorrer no âmbito da estrutura acionista da TAP e, conseqüentemente, da TAP SGPS, pelo que as mesmas terão de ser, necessariamente, objeto de notificação pela empresa titular da licença de transporte aéreo, a que se seguirá a análise e subsequente decisão pela ANAC.
157. Deste modo, revela-se prematuro, nesta fase, avaliar em detalhe os efeitos potenciais futuros decorrentes desta emissão obrigacionista, designadamente ao nível do seu impacto sobre a estrutura acionista da TAP, pelo que se entende que tal

análise não deverá ser enquadrada no âmbito do processo de notificação em apreciação.

2.9. Cooperação comercial entre a TAP e entidades ligadas à DGN

a. Acordos de Partilha de Código e alianças

158. Nos termos da Decisão da Comissão (95/404/CE), de 19 de julho de 1995, relativa a um processo de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2407/92 do Conselho (Swissair/Sabena), “...a Comissão considera, em geral, que, sem prejuízo da restante legislação comunitária, o n.º 2 do artigo 4.º não se destina a impedir a cooperação entre transportadoras aéreas comunitárias e transportadoras de países terceiros numa base estratégica de longo prazo. Esta disposição não pode ser interpretada no sentido de proibir uma transportadora comunitária de limitar a sua liberdade comercial no contexto de tal cooperação estratégica de longo prazo. O preenchimento pela transportadora da condição do controlo efetivo só poderá ser comprometido no caso da transportadora do país terceiro poder, nos termos do acordo de cooperação, impor em grande medida as suas decisões aos órgãos sociais do seu parceiro comunitário.”
159. No caso da operação de aquisição de 61% do capital da TAP SGPS, importa ter presente que o acionista Sr. David Neeleman²¹, que controla a DGN é detentor de **[CONFIDENCIAL – posição acionista]** uma sociedade constituída de acordo com o direito brasileiro e que presta serviços aéreos dentro do território brasileiro e, entre este país e os Estados Unidos, operando igualmente rotas para a Guiana Francesa (Caiena) e para o Uruguai e, desde 22 de junho de 2016, também para Portugal.
160. Importa, assim, avaliar se as relações comerciais entre as transportadoras aéreas participadas – TAP e Azul Linhas Aéreas Brasileiras, S.A. - possibilitam uma transferência dos poderes de tomada de decisão para o acionista não nacional de

²¹ **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

um Estado-Membro (DGN) suscetível de colocar em causa o controlo efetivo por parte de cidadãos nacionais ou da União Europeia.

161. Para o efeito, a referida avaliação deve ser, antes de mais, contextualizada, no âmbito do relacionamento aeronáutico entre Portugal e o Brasil plasmado no Acordo sobre Transportes Aéreos, assinado em Brasília, em 7 de maio de 1991, revisto e assinado, em Lisboa, em 11 de novembro de 2002 e das boas práticas da indústria de transporte aéreo (alianças e acordos comerciais do tipo *code-share*).
162. Seguidamente apresenta-se o quadro de cooperação estratégica entre as transportadoras aéreas TAP e Azul, o qual se encontra consagrado no Acordo de Compromissos Estratégicos.

Relacionamento Aeronáutico entre Portugal e o Brasil

163. O relacionamento aeronáutico entre Portugal e o Brasil desenvolve-se à luz do Acordo sobre Transportes Aéreos, assinado em Brasília, em 7 de Maio de 1991, revisto e assinado, em Lisboa, em 11 de Novembro de 2002. Nos termos do seu artigo 24.º, o referido Acordo entrou efetivamente em vigor, no dia 3 de janeiro de 2007 (30 dias após a receção da Nota Diplomática brasileira), conforme o Aviso n.º 1/2007, publicado no *Diário da República*, 1.ª série, de 10 de janeiro.

Designação

164. O artigo 3.º do mencionado Acordo prevê a designação de duas empresas por cada Parte, para explorarem os serviços aéreos acordados.
165. Encontram-se designadas:
- (i) por Portugal, a TAP Portugal e a SATA Internacional e EuroAtlantic Airways²²,
 - (ii) pelo Brasil, a TAM – Linhas Aéreas, S.A. e a Azul Linhas Aéreas Brasileiras S.A.

²² Encontra-se pendente a designação por via diplomática da transportadora EuroAtlantic Airways.

166. A VRG - Linhas Aéreas S.A. é designada exclusivamente para *code-share* (numa base extra bilateral).

Quadro de Rotas

167. O Quadro de Rotas constante do Anexo ao Acordo bilateral permite às transportadoras designadas por Portugal operarem à partida de pontos em Portugal, via pontos intermédios, com destino a pontos no Brasil e pontos além, com exercício de direitos de tráfego de 3.^a e 4.^a liberdade.

168. As empresas designadas pelo Brasil podem operar à partida de pontos no Brasil, via pontos intermédios, com destino a pontos em Portugal e pontos além, com exercício de direitos de tráfego de 3.^a e 4.^a liberdade.

169. Sob certas condições é ainda possível o exercício de 5.^{as} liberdades.

Capacidade

170. Ao nível da capacidade, dispõe o n.º 5 do artigo 12.º: “*A capacidade a ser proporcionada nas rotas a operar pelas empresas designadas das duas Partes Contratantes será a que for determinada, de tempos em tempos, conjuntamente por ambas as Partes*”.

171. A capacidade tem vindo a ser acordada em sede de Atas de Consultas e Memorandos de Entendimento resultantes de negociações bilaterais, ou por correspondência, tendo a última atualização ao item 4.1 da Ata de Consultas, assinada em 12 de abril de 2006, sido feita, a pedido da ANAC, por troca de correspondência entre as autoridades de aviação portuguesa e brasileira, em setembro de 2016.

172. Desta troca de correspondência, e no que respeita à capacidade disponível para as empresas designadas por Portugal, resultou que “*A capacidade disponível para as empresas aéreas designadas de cada Parte Contratante nas rotas acordadas passa a ser a seguinte: 23 frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave, para a*

Versão Master

operação de serviços mistos e/ou exclusivamente cargueiros, com direitos de tráfego de quinta liberdade”.

173. Adicionalmente, fica estabelecida uma capacidade específica de terceira e quarta liberdades, da seguinte forma:

(i) *“Empresa(s) aérea(s) designada(s) pelo Brasil: 64 frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave, entre pontos no Brasil e pontos em Portugal e vice-versa.*

(ii) *Empresa(s) aérea(s) designada(s) por Portugal:*

a. *46 frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave, entre pontos em Portugal e quaisquer pontos nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil, mais Belo Horizonte, e vice-versa”;*

b. *12 frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave, entre pontos em Portugal e quaisquer pontos no Brasil e vice-versa; e*

c. *4 frequências semanais, com qualquer tipo de aeronave, entre pontos em Portugal e porto Alegre e vice-versa.*

(iii) Observações:

Para efeitos do Baseline estabelecido entre o Brasil e a União Europeia, não serão computadas as quatro frequências entre Portugal e Porto Alegre, sendo considerado, para tal efeito, o total de 83 frequências.”

Operação da TAP

174. De acordo com a programação da TAP, para a estação IATA Verão 2016, a transportadora aérea encontra-se autorizada a operar um total de 37 frequências semanais, para as regiões Norte (Belém/Manaus 3), Nordeste (Fortaleza(6), Natal(3), Recife(7), Salvador(6)) e Centro-Oeste (Brasília(6)) mais Belo Horizonte (6), e de 33 frequências para a região Sudeste (Rio de Janeiro(16), São Paulo-Viracopos(3) e São Paulo-Guarulhos(14)) e ainda três frequências para Porto Alegre.

Quadro 4 – Serviços Aéreos Regulares Portugal – Brasil operados pela TAP

Serviços Aéreos Regulares Portugal / Brasil

Destino no Brasil	Frequências acordadas	Frequências máximas previstas [1]		Frequências excedentes	
		Verão 2015	Verão 2016	Verão 2015	Verão 2016
Norte:			<u>TAP[2]</u>		
· Belém/Manaus	[3]	3	3	0	0
Nordeste:					
· Fortaleza	46	7	6	6	8
· Natal		3	3		
· Recife		7	7		
· Salvador		6	6		
Belo Horizonte		7	6	0	0
Centro-Oeste:					
· Brasília	[7]	6	6	1	1
Total	46	39	37	7	9
Sudeste:					
· Rio de Janeiro	23	16	16	4	4 [3]
· São Paulo-Viracopos	-	3	3		
· São Paulo-Guarulhos	14	14	14	0	0
Total	37	33	33	4	4
Sul:					
· Porto Alegre	[4]	6	3	0	1
Total geral	87	78 [4]	73	11	13

[1] A SATA Intemacional encontra-se designada , não tendo dado início aos serviços aéreos para o Recife. A última vez que operou Salvador foi no Verão 2013.

[2] Fonte: email da TAP, apresentado a 9 de março 2016 - Programa aprovado

[3] Frequências que podem ser oferecidas para o Rio de Janeiro ou São Paulo-Viracopos (Campinas).

[4] Inclui 2 frequências da TAP que ultrapassam as frequências acordadas para Porto Alegre.

Operação da Azul

175. Foram concedidas pela ANAC Brasil sete frequências semanais para a realização de serviços aéreos entre Brasil e Portugal, na rota Campinas-Lisboa-Campinas, tendo

sido a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, S.A. autorizada pela ANAC Portugal a operar durante a estação IATA Verão 2016, quatro frequências semanais – acrescido de uma frequência adicional de 8 de julho a 28 de outubro – entre Viracopos/Campinas – Lisboa e vv com aeronaves Airbus 330 registos PR-AIU e PR-AIW.

- **Acordos de Code-share**

176. Não obstante as disposições de acordos bilaterais entre Estados-Membros e no respeito das regras de concorrência europeias aplicáveis às empresas, às transportadoras aéreas europeias, nos termos do n.º 5 do artigo 15.º do Regulamento 1008/2008, são autorizadas pelos Estados-Membros interessados a combinar serviços aéreos e a celebrar acordos de partilha de código com qualquer transportadora aérea relativamente a serviços aéreos com partida ou destino em qualquer ponto em países terceiros, que cheguem, partam ou façam escala em qualquer aeroporto no seu território.
177. Um Estado-Membro pode, no quadro do acordo bilateral sobre serviços aéreos com o país terceiro em causa, impor restrições aos acordos de partilha de códigos entre transportadoras aéreas comunitárias/ europeias e transportadoras aéreas de um país terceiro, em especial se o país terceiro em causa não proporcionar oportunidades comerciais idênticas às transportadoras aéreas comunitárias/ europeias que operam a partir do Estado-Membro interessado. Ao impor tais restrições, os Estados-Membros asseguram que as restrições impostas ao abrigo desses acordos não restrinjam a concorrência e sejam não discriminatórias entre transportadoras aéreas comunitárias/ europeias e não sejam mais restritivas que o necessário.
178. A TAP, como transportadora aérea que integra a maior aliança mundial – “Star Alliance” – desde março de 2005, tem reforçado o seu posicionamento nos mercados internacionais através da celebração de acordos comerciais com as restantes 27

parceiras²³ da aliança, permitindo, desse modo, expandir a rede de destinos oferecidos/comercializados pela TAP:

Quadro 5 - Code-Share com Parceiros da Star-Alliance – Inverno 15/16

Parceiras	Rotas	Data de início
ETHIOPIAN	(TP) LIS/LHR vv, LIS/FCO vv, LIS/MXP vv, LIS/FRA vv, LIS/VIE VV, LIS/MAD vv (MS) ADD/LHR vv, ADD/FCO vv, ADD/MXP vv, ADD/FRA, vv, ADD/VIE VV, ADD/MAD vv, ADD/ACC vv	17NOV15
LOT	(TP) LIS/WAW vv, LIS/MXP vv, LIS/BRU vv, LIS/GVA vv, LHR/LIS. (LO) WAW/MXP vv, LIS/ACC vv, LIS/FNC vv, LIS/OPO vv, LIS/FAO vv	01AUG04
SAA	(TP) LIS/GVA vv, OPO/GVA vv, LIS/ZRH vv, OPO/ZRH vv (SA) JNB/LHR vv, JNB/ACC vv, JNB/CPT vv, JNB/DUR vv, JNB/ELS vv, JNB/PLZ vv	05JAN09
SWISS	(TP) LIS/GVA vv, OPO/GVA vv, LIS/ZRH vv, OPO/ZRH vv (LX) ZRH/LIS vv, ZRH/OPO vv, GVA/LIS vv, GVA/OPO vv, ZRH/ATH vv, GVA/ATH vv, LUG/GVA vv	01SET05
LUFTHANSA	(TP) LIS/FRA vv, LIS/MUC vv, LIS/HAM vv, LIS/FAO vv, LIS/FNC vv, LIS/OPO vv, FNC/OPO vv, LIS/DKR vv (LH) FRA/LIS vv, MUC/LIS vv, FRA/OPO vv, FRA/FAO vv, FRA/MUC vv, MUC/FAO vv, FRA/STR vv, FRA/HAM vv, FRA/TXL vv, FRA/BRE vv, FRA/DUS vv, FRA/NUE vv, FRA/HAJ vv, FRA/DRS vv, FRA/LEJ vv, FRA/FMO vv, FRA/HEL vv, FRA/PRG vv, FRA/GOT vv, FRA/SOF VV, FRA/ATH vv, FRA/BUD vv, FRA/ZAG vv, FRA/BLL VV, FRA/OTP vv, FRA/SIN vv, FRA/HKG vv, MUC/STR vv, MUC/HAM vv, MUC/TLX vv, MUC/BRE vv, MUC/DUS vv, MUC/NUE vv, MUC/HAJ vv, MUC/DRS vv, MUC/LEJ vv, MUC/FMO vv, MUC/CGN vv, MUC/HEL vv, MUC/PRG vv, MUC/GOT vv,	01FEB05

²³ Adria, Aegean, Air Canada, Air China, Air Indica, Air New Zealand, ANA, Asiana Airlines, Austrian, Avianca, Brussels Airlines, Copa Airlines, Croatia Airlines, Egyptair, Ethiopian, Eva Air, Polish Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines, Shenzhen Airlines, Singapore Airlines, South African Airways, Swiss, TAP Portugal, Thai, Turkish Airlines e United.

	MUC/SOF vv, MUC/ATH vv, MUC/BUD vv, MUC/ZAG vv, MUC/OTP vv, MUC/HKG vv.	
THAI	(TP) LIS/ZRH vv, LIS/FRA vv (TG) ZRH/BKK vv, FRA/BKK vv, BRU/BKK vv	15JUN06
TURKISH AIRLINES	(TP) LIS/FRA, LIS/MUC, LIS/MAD vv, OPO/MAD vv, LIS/BCN vv, OPO/BCN vv, LIS/OPO vv, FAO/LIS vv, LIS/FNC vv, LIS/RAI vv, LIS/SID vv, LIS/VXE vv, LIS/BVC vv. (TK) LIS/IST vv, IST/OPO vv, IST/FRA vv, IST/MUC vv, IST/BCN vv, IST/MAD vv, IST/ADA vv, IST/ASR vv, IST/AYT vv, IST/EBS vv, IST/ADB	01JUL06
UNITED AIRLINES	(TP) LIS/MAS vv, LIS/LHR vv, LIS/BCN vv, LIS/MAD vv, LIS/MPM vv, LIS/OPO vv, LIS/FAO vv, LIS/FNC vv. (UA) EWR/ORD, vv, EWR/SFO vv, EWR/DEN vv, EWR/BOS vv, EWR/ATL vv, EWR/ATL vv, EWR/DFW vv, EWR/IAH vv, EWR/LAS vv, EWR/LAX vv, EWR/MIA vv, EWR/MSP vv, EWR/SAN vv, EWR/SEA vv, EWR/TPA vv, EWR/DCA vv, EWR/DTW vv, EWR/IAD vv, EWR/COM vv, EWR/MEX vv, EWR/MSY vv, EWR/BWI vv, MIA/IAH vv.	12SEP05
AEGEAN AIRLINES	(TP) LIS/LHR vv, LIS/FRA vv, MUC/LIS, FCO/LIS vv, FCO/OPO, LIS/MXP vv, MXP/OPO vv, LIS/BCN vv, BCN/OP, LIS/MAD vv, OPO/MAD, VIE/LIS vv, ZRH/LIS vv, LIS/GVA vv, GVA/OPO vv, LIS/PRG vv (A3) ATH/LHR vv, ATH/FCO vv, ATH/MXP vv, ATH/MUC, ATH/FRA vv, ATH/VIE vv, ATH/ZRH vv, ATH/GVA vv, ATH/BCN vv, ATH/MAD vv, ATH/PRG vv, SKG/FRA, MUC/SKG vv	26MAR06
ALL NIPPON	(TP) LIS/LHR vv, LIS/FRA vv.	01DEC07
AIR CANADA	(TP) LIS/EWR vv, OPO/EWR vv, LIS/LHR vv, LIS/AMS vv, LIS/BCN vv, LIS/FAO vv (AC) YOW/LHR, LHR/YUL vv, LHR/YYC vv, LHR/YYZ vv, EWR/YUL vv, EWR/YYZ vv	02MAY09
	(TP) LIS/MAD vv, OPO/MAD vv, LIS/FRA vv, LIS/MUC vv, LIS/MXP vv, OPO/MXP vv, LIS/FCO vv, OPO/FCO, OPO/GVA vv, LIS/GVA	

AIR CHINA	(CA) MAD/PEK vv, FRA/PEK vv, FCO/PEK vv, FRA/PVG vv, MXP/PVG vv, MUC/PEK vv, GVA/PEK vv.	16AUG10
AUSTRIAN	(TP) LIS/VIE vv, LIS/ZRH vv, LIS/MXP vv, LIS/BRU vv (OS) VIE/FNC vv, VIE/ZRH vv, VIE/BRU vv, VIE/MXP vv,	27MAR05
BRUSSELS AIRLINES	(TP) LIS/BRU vv, OPO/BRU vv (SN) BRU/LIS vv, BRU/FAO VV, BRU/GOT vv, BRU/VIE vv, BRU/SXB vv, BRU/TXL vv	25OCT09
COPA/COPA COLOMBIA	(TP) LIS/PTY vv (CM) PTY/BOG vv, PTY/BAQ vv, PTY/CLO vv, PTY/MDE vv, PTY/LIM vv, CTG/PTY, BGO/CLO vv, BOG/MDE vv	09JUN15
CROATIA AIRLINES	(TP) LIS/ZAG vv, BLQ/ZAG vv, LIS/FRA vv, LIS/ZRH vv, LIS/FCO vv, BRU/LIS, BRU/OPO (OU) ZAG/ZRH vv, ZAG/FRA vv, SPU/FRA, SPU/FCO vv, DBV/FCO vv, ZAG/BRU	10APR06
EGYPTAIR AIRLINES	(TP) LIS/FCO vv, LIS/MXP vv, OPO/MXP vv, LIS/MAD vv, LIS/BCN vv (MS) CAI/FCO vv, CAI/MXP vv, CAI/MAD VV, CAI/BCN vv	02JUN07 01AUG10

179. Para além dos acordos do tipo *code-share* celebrados com as parceiras da Star Alliance, a TAP tem ainda acordos com outras transportadoras aéreas de países terceiros e da União Europeia, incluindo a transportadora aérea Azul Linhas Aéreas Brasileiras, S.A. na sequência do Acordo de Code-Share em vigor desde 10 de dezembro de 2015.

Quadro 06 - Code-Share com Não Parceiras da Star-Alliance – Inverno 15/16

Parceiros	Rotas	Data de início
-----------	-------	----------------

<p>ALITALIA</p>	<p>(TP) LIS/FCO vv, OPO/FCO vv, LIS/MXP vv, OPO/MXP vv, LIS/BLQ vv, LIS/VCE vv</p> <p>(AZ) AHO/FCO vv, AOI/FCO vv, BDS/FCO vv, BLQ/FCO vv, BRI/FCO vv, CTA/FCO vv, FCO/CAG vv, FCO/FLR vv, FCO/NAP vv, FCO/PMO vv, FCO/PSA vv, FCO/REG vv, FCO/SUF vv, FCO/TRN vv, FCO/TRS vv, FCO/VRN vv, FCO/VCE vv, LIN/CTA vv, LIN/NAP vv, BRI/LIN vv, TRN/NAP vv, TRN/REG vv.</p>	<p>20SEP10</p>
<p>AZUL</p>	<p>(TP) LIS/NAT vv, LIS/REC vv, LIS/SSA vv, LIS/FOR vv, LIS/BEL vv, LIS/GRU vv, OPO/GRU vv, LIS/VCP vv, LIS/CNF vv, LIS/POA vv.</p> <p>(AD) AJU/NAT, MAO/PVH, MAO/BEL, POA/PRT vv, THE/REC, REC/MCZ, BSB/POA, BSB/CGB, CNF/GIG vv, CNF/SSA vv, CNF/BSB vv, CKS/CNF, GIN/CNF, PVH/CNF; VIX/CNF; IOS/CNF, CGH/CNF, POA/CNF, REC/CNF, FOR/CNF, PVH/CNF; VIX/CNF; IOS/CNF; CGH/CNF, POA/CNF, REC/CNF, FOR/CNF; MCZ/FOR BEL/FOR, FOR/SSA, FOR/REC, GRU/CWB vv, GRU/GYN vv, GRU/CNF vv, GRU/CGR vv, GRU/POA vv, GRU/IZA vv, GRU/MGF vv, GRU/MGF vv, GRU/VIX vv, GRU/BSB vv, GRU/SSA vv, MAO/GRU, RAO/GRU, UDI/GRU, GRU/SDU, GRU/IOS, GRU/JOI, GRU/OPS, GRU/REC, VCP/JTC vv, VCP/BSB vv, VCP/POA vv, VCP/REC vv, VCP/SSA vv, VCP/AJU vv, VCP/CAC vv, VCP/CCM vv; VCP/DOU vv, VCP/FLN vv, VCP/JOI vv, VCP/JPA vv, VCP/LDA vv, VCP/NVT vv, VCP/MII vv, VCP/PMW vv, VCP/RBR vv, VCP/SJP vv, VCP/HTE vv, VCP/UBA vv, VCP/RAO vv, VCP/CNF vv, VCP/FOR vv, VCP/GIG vv, VCP/BEL, VCP/CGB, VCP/MAO, VCP/MAO, VCP/UDI, CRG/VCP, CWB/VCP, GYN/VCP; IZA/VCP, MGF/VCP, OPS/VCP, NAT/VCP, REC/VCP.</p>	<p>10DEC15</p>
<p>EMIRATES</p>	<p>(TP) LIS/FAO vv, LIS/OPO vv, LIS/FNC vv, LIS/MAD vv, LIS/BCN</p> <p>(EK) LIS/DXB vv, DXB/BKK vv, DXB/HKG vv, DXB/SIN vv, DXB/KUL vv</p>	<p>21DEC12</p>
<p>ETIHAD ARIWAYS</p>	<p>(TP) LIS/BRU vv, OPO/BRU vv, LIS/AMS vv, OPO/AMS vv, LIS/FRA vv, MUC/LIS, LIS/MAN vv, LIS/GVA vv, OPO/GVA vv, LIS/LHR vv, LIS/MXP vv, OPO/MXP vv, LIS/FCO vv, FCO/OPO, DUS/LIS, ZRH/LIS, MAD/LIS, OPO/MAD vv, LIS/FNC vv, LIS/FAO vv, LIS/OPO vv, LIS/RAI vv, LIS/SID vv.</p> <p>(EY) AUH/BRU vv, AUH/AMS vv, FRA/AUH, AUH/DUS, AUH/GVA vv, AUH/LHR vv, AUH/MAN vv, AUH/MXP, AUH/FCO vv, AUH/ZRH, AUH/MAD vv.</p>	<p>15OCT11</p>

FINNAIR	(TP) LIS/HEL vv, LIS/BRU vv, BRU/OPO vv, LIS/AMS vv, OPO/AMS vv, LIS/GVA vv, GVA/OPO vv, LIS/ZRH vv, OPO/ZRH vv, LIS/MXP vv, OPO/MXP vv. (AY) BRU/HEL vv, MAS/HEL vv, GVA/HEL vv, ZRH/HEL vv, HEL/MXP vv.	20APR12
GOL	(G3) BSB/BEL, BSB/CGR, BSB/CNF vv, BSB/CWB, BSB/FOR, BSB/MCZ, REC/BSB, CNF/VIX vv, REC/CNF, SSA/CNF, CNF/NAT, FOR/NAT, FOR/THE vv, FOR/REC, FOR/SSA, NAT/FOR, FOR/CNF, GIG/AJU vv, GIG/BEL, GIG/BSB vv, GIG/CNF vv, GIG/CWB vv, GIG/FLN, GIG/FOR vv, GIG/GRU vv, GIG/IGU vv, GIG/JPA vv, GIG/MAO, GIG/NAT vv, GIG/POA vv, GIG/REC vv, GIG/SLZ, GIG/SSA vv, GIG/VCP, GIG/VIX vv, NVT/GIG, GRU/AJU, GRU/BEL, GRU/BSB vv, GRU/CGR vv, GRU/CGB vv, GRU/CNF vv, GRU/CWB vv, GRU/CPV, GRU/FLN vv, GRU/FOR vv, GRU/GYN vv, GRU/IGU vv, GRU/JPA, GRU/MAO vv, GRU/MCZ, GRU/MGF, GRU/NAT vv, GRU/NVT vv, GRU/POA vv, GRU/PNZ, GRU/REC vv, GRU/SLZ, GRU/SSA vv, GRU/VIX vv, BPS/GRU, LDB/GRU, POA/CWB, POA/FLN vv, PNZ/REC, SSA/MCZ vv, SSA/REC vv, AJU/SSA, NAT/SSA.	11NOV14
LAM	(TP) LIS/MPM vv	30OCT15
SATA	(TP) LIS/FNC vv, OPO/FNC vv, LIS/PXO vv, LIS/PDL vv, LIS/TERR vv, LIS/OPO vv, LIS/FAO vv, LIS/MAD vv, OPO/MAD vv, LIS/BCN vv, OPO/BCN vv, LIS/LHR vv, LIS/LGW vv, OPO/LGW vv, LIS/FRA vv, LIS/MUC vv, LIS/AMS vv, LIS/ORY vv, OPO/ORY vv, LIS/MXP vv, LIS/FCO vv, LIS/ZRH vv, LIS/CPH vv, LIS/ARN vv, LIS/SVQ vv, LIS/BIO vv, LIS/AGP vv, LIS/VCL vv. (S4) LIS/BOS vv, PDL/BOS vv, TER/BOS vv, LIS/YYZ vv, OPO/YYZ vv, PDL/YYZ vv, LIS/PDL vv, OPO/PDL vv, LIS/TER vv, OPO/TER vv, PDL/FNC vv, FAO/FNC vv, LIS/HOR vv, LIS/SMA vv, LIS/PIX vv.	15APR02
S7 Airlines	(TP) LIS/DME vv, LIS/FNC vv (S7) DME/LE vv, DME/KZN vv, DME/SVX vv, DME/KUF vv, DME/UFA vv, DME/AER vv, DME/OVB vv.	04JUN12
Ukraine Internacional Airlines	(TP) LIS/FCO vv, OPO/FCO, LIS/MXP vv, MXP/OPO, LIS/FRA vv, LIS/ZRH vv, ZRH/OPO, LIS/GVA vv, OPO/GVA vv, LIS/LGW vv, LGW/OPO vv, LIS/VIE vv, LIS/BRU vv, BRU/OPO vv, LIS/BCN vv, OPO/BCN vv, LIS/AMS vv, AMS/OPO vv, LIS/WAW vv, PRG/LIS, LIS/MAD, ARN/LIS, LIS/FAO vv, LIS/OPO vv, LIS/FNC vv.	22NOV07

	(PS) LIS/KBP vv, KBP/FCO vv, KBP/MXP vv, FRA/KBP vv, KBP/ZRH vv, KBP/GVA vv, KBP/LGW vv, KBP/VIE vv, KBP/VIE vv, KBP/BRU vv, KBP/BCN vv, KBP/AMS vv, MAD/KBP, KBP/WAW vv, KBP/PRG, KBP/ARN.	
--	---	--

180. A TAP, por carta de 2 de novembro de 2015, submeteu à aprovação desta Autoridade, o Acordo de partilha de código estabelecido com a empresa brasileira, celebrado a 1 de outubro de 2015.

181. Nos termos do acordo de code-share com a Azul Linhas Aéreas Brasileiras, S.A., a TAP, figura como **[CONFIDENCIAL – acordo]**.

182. Mais se refere que ambas as transportadoras aéreas concorrem entre si, executando de forma independente os respetivos programas de exploração de serviços aéreos (frequências, horários, equipamentos e preços), cuja oferta e programação de serviços está, em boa medida, condicionada pelas disposições do Acordo de Serviços Aéreos entre Portugal e o Brasil, assim como pelas regras da concorrência.

b. Termos e condições das formas de cooperação

183. A Atlantic Gateway comprometeu-se, no âmbito do Acordo de Compromissos Estratégicos, a garantir o futuro da TAP, através de:

- (i) Liderança visionária, estratégica de nível mundial apoiada por uma estrutura acionista por veteranos da indústria com um inigualável *track record* de crescimento, sucesso, segurança e estabilidade;
- (ii) Força de trabalho “reenergizada” e com forte motivação **[CONFIDENCIAL – acordo]**;
- (iii) ²⁴ **[CONFIDENCIAL – contrato]**;

²⁴ **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

- (iv) Uma transformação radical tecnologicamente avançada da nova frota, com base em **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
- (v) Elevada eficiência operacional para restabelecer a competitividade da TAP num mercado de concorrência feroz que assiste ao constante aparecimento de alguns dos predadores mais implacavelmente eficientes e agressivos do mundo;
- (vi) **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

184. Verifica-se que, para além das relações comerciais resultantes dos acordos de *code-share* entre a TAP e a Azul, a política de cooperação entre ambas as empresas assenta, essencialmente, no desenvolvimento de sinergias **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

185. Deste modo, com base na informação disponível, não é possível inferir que desta política de cooperação seja identificável qualquer situação ou indício suscetível de concluir que, por esta via, possa existir qualquer situação reveladora de controlo efetivo da TAP, por parte da DGN, enquanto entidade não nacional de um Estado-Membro.

2.10. Conclusão do ponto 2 - Controlo Efetivo

186. Em face do exposto e relativamente à verificação do cumprimento do requisito previsto na alínea f) do artigo 4.º do Regulamento 1008/2008, quanto à obrigação da empresa ser efetivamente controlada por Estados-Membros e/ou cidadãos de Estados-Membros, é possível concluir que:

187. A TAP, é, atualmente, integralmente detida pela TAP SGPS que, por sua vez e conforme resulta do disposto *supra*, é efetivamente controlada pela Atlantic Gateway.

188. Ao nível da Atlantic Gateway verificamos, na presente data, que:

- (i) As deliberações da Assembleia Geral são tomadas por maioria simples, exceto nas situações em que esteja prevista uma maioria qualificada que – conforme resulta do exposto anteriormente – estão em linha com a prática de mercado para assegurar o interesse financeiro do sócio minoritário e não colocam este

Versão Master

numa posição de vantagem em relação ao outro sócio, encontrando-se, neste caso, as partes numa situação de igualdade;

- (ii) As deliberações do Conselho de Administração são tomadas por maioria simples, exceto nas situações em que esteja prevista uma maioria qualificada que – conforme resulta do exposto anteriormente – estão em linha com a prática de mercado para assegurar o interesse financeiro do sócio minoritário e do mesmo modo não colocam este numa posição de vantagem em relação ao outro sócio, encontrando-se, neste caso, as partes numa situação de igualdade;
- (iii) O sócio maioritário dispõe de *know-how* adequado a assegurar o controlo efetivo da Atlantic Gateway, tendo a HPGB declarado **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
- (iv) As situações de bloqueio são **[CONFIDENCIAL – contrato]**, evitando incumprimentos causadores de responsabilidades à sociedade e, consequentemente, aos respetivos sócios;
- (v) Foram eliminados os direitos especiais anteriormente conferidos ao sócio minoritário, de entre os quais se destaca o direito de **[CONFIDENCIAL – contrato]**;
- (vi) O sócio maioritário pode aprovar as contas da empresa sem a necessidade de consentimento/aprovação/voto favorável do sócio minoritário.

189. A atual estrutura de controlo da Atlantic Gateway atribui assim, em termos jurídicos, prevalência do sócio maioritário face ao sócio minoritário não comunitário/ europeu, evidenciando os documentos contratuais disponibilizados uma situação de controlo efetivo da Atlantic Gateway por um nacional comunitário/ europeu (isto é, de um Estado Membro da União Europeia), em termos suscetíveis de eliminar as dúvidas de cumprimento (ou indícios de incumprimento) do Regulamento 1008/2008 que foram assinaladas na deliberação do Conselho de Administração da ANAC de 19 de fevereiro de 2016.

190. Por outro lado, da análise das relações contratuais e formas de cooperação existentes entre a TAP e a Azul, enquanto entidade sujeita ao mesmo controlo da DGN, não resulta a identificação de qualquer situação suscetível de antecipar a

existência de controlo efetivo por parte do seu acionista não comunitário/europeu, que permita concluir que o acionista não comunitário/europeu possa deter uma posição de prevalência ou de controlo da Atlantic Gateway e, por consequência, na TAP.

3. Requisito relativo à capacidade financeira

3.1. Aspetos gerais

191. O requisito legal da capacidade financeira está intrinsecamente relacionado com a garantia do cumprimento atempado dos compromissos da TAP, especificamente no que releva às matérias de segurança e de continuidade da exploração dos serviços aéreos oferecidos aos consumidores.
192. Para efeitos de manutenção da licença de exploração para o exercício da atividade de transporte aéreo de que a TAP é titular, e à luz da legislação aplicável, a empresa deverá demonstrar que a operação em apreço não põe em causa o cumprimento dos requisitos legais de capacidade financeira.
193. Com efeito, o n.º 6 do artigo 8.º do Regulamento 1008/2008 exige que, assumindo que a transmissão acionista comunicada tem um impacto significativo na situação financeira da TAP, é necessário apresentar um plano de exploração revisto que inclua os efeitos da operação de reprivatização nas suas demonstrações financeiras previsionais, através das quais se possa concluir que se encontra assegurada a manutenção da atividade da Companhia durante um período mínimo de 12 meses a contar da data da conclusão da operação de reprivatização.
194. Adicionalmente, deverá a TAP, apresentar a informação prevista no ponto 2 do anexo I do referido Regulamento, bem como demonstrar que se encontram cumpridas as exigências previstas no respetivo artigo 4.º.

195. A TAP, na sequência de uma solicitação adicional por parte da ANAC, prestou toda a informação exigida.
196. Nestes termos, importa agora desenvolver a análise necessária, de forma a avaliar se está, ou não, assegurada a manutenção da atividade da TAP, durante um período mínimo de 12 meses a contar da data da conclusão da operação de reprivatização.
197. Considerando que a data relevante, para efeitos de determinação do momento da conclusão da operação de reprivatização, é o dia 12 de novembro de 2015, em que ocorreu a transmissão efetiva de 61% do capital social da TAP SGPS (detentora de 100% do capital social da TAP) para a Atlantic Gateway, o decurso do prazo de 12 meses subsequentes terminaria a 12 de novembro de 2016.
198. No entanto, e porque não dispomos de informação financeira reportada exatamente a estas duas datas, quer em termos históricos, quer em termos prospetivos, iremos considerar, para efeitos de análise, a data de 31 de dezembro de 2014, correspondente ao último período prévio à operação de reprivatização para o qual se dispõe de informação financeira histórica auditada e a data de 31 de dezembro de 2016, por ser o momento imediatamente posterior a 12 de novembro de 2016, relativamente ao qual se dispõe de informação financeira prospetiva.
199. Adicionalmente, e apenas para um melhor enquadramento das projeções financeiras elaboradas pela TAP, considerou-se, igualmente, a projeção efetuada para o final do exercício de 2017.

3.2. Evolução prevista da situação financeira da TAP

200. O quadro seguinte evidencia a evolução previsível da situação financeira da TAP, refletida ao nível do balanço, partindo da situação real ocorrida em 2014, da projeção para o final de 2015 constante da documentação apresentada e efetuada a partir dos dados reais apurados até outubro de 2015²⁵, dos dados reais de 2015 auditados e da previsão para 2016 e 2017 (valores em milhares de euros).

²⁵ Considerando que foi esta a informação reportada no âmbito da notificação.

Quadro 7 – Balanços comparados da TAP

[CONFIDENCIAL]

BALANÇO	2014	2015 Previsão	2015 Real	2016	2017	Variação 2016-2014	
						Valor	%
ATIVO							
Ativo não corrente							
Ativos fixos tangíveis	625.154		590.249				
Propriedades de investimento	873		974				
Outros ativos intangíveis	197		197				
Partes de capital em subsidiárias e associadas	172		172				
Outros ativos financeiros	1.758		736				
Ativos por impostos diferidos	52.069		68.107				
Outras contas a receber	20.442		24.942				
	700.665		685.377				
Ativo corrente							
Inventários	45.831		39.032				
Outras contas a receber	911.090		1.022.355				
Estado	7.845		9.930				
Depósitos bancários restritos	100.917		4.178				
Caixa e seus equivalentes	132.299		130.645				
	1.197.982		1.206.140				
Total do ativo	1.898.647		1.891.517				
Capital e reservas							
Capital e reservas	41.500		41.500				
Prestações suplementares			154.353				
Reserva legal	8.300		8.300				
Reservas de justo valor	-36.727		-753				
Outras reservas	-200		-200				
Lucros retidos	52.638		4.138				
Lucros retidos do exercício	-46.358		-99.006				
Total do capital próprio	19.153		108.332				
Passivo não corrente							
Passivos por impostos diferidos	20.714		19.745				
Pensões e outros benefícios pós-emprego	51.479		50.674				
Provisões	12.212		12.542				
Passivos remunerados	374.896		710.011				
Outras contas a pagar	1.492		84.019				
	460.793		876.991				
Passivos correntes							
Passivos remunerados	560.391		177.043				
Outras contas a pagar	535.919		441.620				
Estado	18.502		16.463				
Documentos pendentes de voo	303.889		271.068				
	1.418.701		906.194				
Total do passivo	1.879.494		1.783.185				
Total do capital próprio e do passivo	1.898.647		1.891.517				

201. A análise da projeção da situação financeira para o final de 2016, por comparação com a situação existente no final de 2014, permite evidenciar, como aspetos mais relevantes:

- (i) Um reforço substancial dos capitais próprios, invertendo-se a situação de enquadramento no artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, que se

registava no final de 2014, com a perda de mais de metade do capital social, **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

- (ii) Uma redução de **[CONFIDENCIAL – contrato]** ao nível do passivo, a qual ocorre totalmente ao nível do passivo corrente, aliviando assim de forma muito relevante a pressão sobre a tesouraria da TAP

202. O reforço dos capitais próprios decorre, sobretudo, da execução dos termos acordados no âmbito da operação de reprivatização, e reflete o efeito da realização, ainda em 2015, de prestações acessórias de capital, na modalidade de prestações suplementares de capital, no montante de **[CONFIDENCIAL – contrato]**, por parte do acionista único, TAP SGPS, que por sua vez beneficiou de entradas de fundos da mesma natureza por parte do novo acionista Atlantic Gateway.

203. A estimativa de um resultado líquido **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

204. No âmbito da referida operação de reprivatização foi, igualmente, assegurada reconversão, ainda em 2015, de cerca de **[CONFIDENCIAL – contrato]**²⁶.

205. Adicionalmente, os termos acordados no âmbito da operação de reprivatização previam que a TAP SGPS **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

206. A realização destes créditos por parte da TAP, conjugados com as previstas melhorias ao nível da capacidade de libertação de fundos da sua exploração, permitirão, por sua vez, reduzir o seu passivo, essencialmente o que tem natureza remunerada, **[CONFIDENCIAL – contrato]** no período de 2014-2016 .

207. Decorre do acima exposto que a melhoria da situação financeira da TAP será assegurada através da conjugação do efeito gerado pelas entradas de capital que serão proporcionadas pelo novo acionista privado com a melhoria que é expectável ao nível das suas condições de exploração.

²⁶ Estes fundos **[CONFIDENCIAL – projeção da situação financeira]**.

208. Relativamente aos compromissos assumidos pelo novo acionista privado, importa salientar que, de acordo com a documentação disponibilizada, foi acordado o seguinte mecanismo de salvaguarda:

- (i) **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
- (ii) Adicionalmente, e relativamente à TAP SGPS, foram igualmente acordados os seguintes mecanismos de salvaguarda, que, embora não aplicáveis diretamente à TAP, têm impacto, ainda que indireto, nesta sociedade, dado que será de admitir que, apresentando a TAP SGPS, uma estrutura financeira mais sólida, tal situação refletir-se-á, de forma quase inevitável, nas necessidades de financiamento da TAP, nem que mais não seja por força do montante de dívida que a TAP SGPS detém perante a TAP.
- (iii) A Atlantic Gateway obriga-se a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
- (iv) Decorre desta obrigação que **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
- (v) A Atlantic Gateway obriga-se a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
- (vi) Decorre desta obrigação que **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
- (vii) A Atlantic Gateway obriga-se, relativamente à TAP SGPS, a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.
- (viii) Este compromisso obriga a que, **[CONFIDENCIAL – projeção da situação financeira]**.

209. De salientar ainda que o incumprimento de qualquer destas exigências obriga a Atlantic Gateway a **[CONFIDENCIAL – contrato]**.

210. Deste modo, e no que se refere à estrutura financeira da TAP, entende-se que a mesma sairá reforçada, na sequência da operação de transmissão da posição acionista notificada à ANAC, embora parte deste reforço resulte da melhoria esperada ao nível das suas condições de exploração e, conseqüentemente, da evolução da respetiva situação económica, pelo que importa analisar igualmente esta vertente das projeções futuras que acompanham o processo de notificação.

3.3. Evolução prevista da situação económica da TAP

211. Relativamente às expectativas de evolução da situação económica da TAP, e à semelhança da metodologia adotada relativamente à análise da evolução ocorrida ao nível do balanço, considerou-se igualmente, ao nível da demonstração de resultados, o período terminado em 31 de dezembro de 2014, correspondente ao último período para o qual se dispõe de informação financeira histórica auditada, e a data de 31 de dezembro de 2016, por ser este o momento imediatamente posterior a 12 de novembro de 2016, relativamente ao qual se dispõe de informação financeira prospetiva.
212. Adicionalmente, e apenas para um melhor enquadramento das projeções económicas elaboradas pela TAP, considerou-se igualmente a projeção efetuada para o final do exercício de 2017.
213. Para efeitos de análise evolutiva, considerou-se igualmente a informação intercalar referente à projeção para o final de 2015 constante da documentação apresentada e efetuada a partir dos dados reais apurados até outubro de 2015 ²⁷, bem como dos dados reais de 2015 auditados.
214. O quadro seguinte evidencia a evolução da situação relatada (valores em milhares de euros).

²⁷ Considerando que foi esta a informação reportada no âmbito da notificação.

Quadro 8 – Demonstrações de resultados comparadas da TAP

[CONFIDENCIAL]

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS	2014	2015 Previsão	2015 Real	2016	2017	Variação 2016-2014	
						Valor	%
Rendimentos e ganhos operacionais							
Vendas e serviços prestados	2.442.181		2.336.587				
Ganhos relativos a partes de capital	102						
Outros rendimentos e ganhos operacionais	47.090		61.863				
Total de rendimentos	2.489.373		2.398.450				
Ganhos e perdas operacionais							
Inventários consumidos e vendidos	105.184		87.061				
Variação de produção	-8.893		8.589				
Serviços de terceiros	934.938		994.262				
<i>Manutenção</i>	77.554		97.750				
<i>Handling</i>	164.954		154.337				
Combustíveis	797.812		660.310				
Gastos com o pessoal	462.781		457.790				
Gastos com benefícios pós-emprego	6.483		6.057				
Outros gastos e perdas operacionais	15.411		60.445				
Total de custos de produção	2.313.716		2.274.514				
EBITDAR	175.657		123.936				
Margem do EBITDAR	7,1%		5,2%				
Rendas leasing	90.409		76.815				
Carga							
Provisões	2.155		330				
Imparidades e inventários e contas a receber	13.625		6.410				
Aumentos/reduções de justo valor	-104		-101				
EBITDA	69.572		40.482				
Margem do EBITDA							
Depreciações, amortizações e perdas por imparidade	76.075		57.882				
Resultados operacionais	-6.503		-17.400				
Margem operacional	-0,3%		-0,7%				
Resultados financeiros líquidos	-39.609		-11.079				
Resultados extraordinários			-91.394				
Resultado antes de impostos	-46.112		-119.873				
Imposto sobre o rendimento	246		-20.867				
Resultado líquido do exercício	-46.358		-99.006				
Margem líquida	-1,9%		-4,1%				

215. É inquestionável que se perspetiva uma melhoria muito substancial das condições de exploração esperadas para os exercícios de 2016 e de 2017, comparativamente à situação registada em 2014 e em 2015, traduzida numa estimativa de um resultado líquido positivo de **[CONFIDENCIAL – resultado previsto]** já em 2016, admitindo-se que este resultado seja aumentado para **[CONFIDENCIAL – resultado previsto]** em 2017, o que contrasta com os prejuízos registados em 2014 e em 2015.

216. Naturalmente que terá de se ter presente que estamos perante estimativas, sendo certo que os acontecimentos futuros nem sempre ocorrem da forma esperada, pelo que tais previsões, contemplando um conjunto de pressupostos e intenções, nunca podem ser entendidas como uma garantia absoluta de que a realidade se comporte conforme esperado, pelo que a respetiva realização futura poderá revelar-se diferente do previsto.
217. No entanto, e no âmbito da presente análise tomou-se exclusivamente em consideração os pressupostos assumidos pelo Conselho de Administração da TAP, bem como as demonstrações financeiras previsionais por este apresentadas no âmbito da notificação em análise.
218. Deste modo, importa detalhar as principais origens desta inversão de tendência. No que se refere ao volume de atividade, e não obstante a expectativa de um aumento de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]** no número de passageiros esperados para 2016, face a 2015, fruto da conjugação de um aumento de **[CONFIDENCIAL]** no número de voos e de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]** no número de lugares oferecidos, com um aumento de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]** pontos percentuais na taxa de ocupação esperada, estima-se que o volume de negócios em 2016 se **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**, que, por sua vez, já enferma de uma redução de 106 milhões de euros face a 2014.
219. Associado a esta previsão estará o efeito conjugado de uma estratégia de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**, de forma a responder às tendências do mercado e à forte concorrência que é desenvolvida pelas companhias *low cost*, com o impacto gerado **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**.
220. Com efeito, e de acordo com os esclarecimentos prestados pelo Conselho de Administração da TAP, as projeções da companhia assumem uma taxa de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]** o que significa que **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**, líquida do impacto gerado pela variação da taxa de câmbio do USD face ao Euro, será transferido para os passageiros, **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**.

221. Deste modo, e face aos pressupostos assumidos, a TAP assume que cerca de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]** da redução da faturação prevista para 2016, será justificada pela **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**.
222. Face à esperada redução do volume de negócios em 2016, apesar de se perspetivar em 2017 **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** importa analisar qual o comportamento estimado ao nível dos seus custos de produção.
223. Neste âmbito, destaca-se uma **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.
224. No entanto, analisando de forma mais individualizada o comportamento esperado das principais rubricas de gastos, a conclusão poderá já não se revelar tão direta.
225. Com efeito, **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.
226. Deste modo, a redução projetada nos custos de produção assenta, essencialmente, na **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.
227. Com efeito, verifica-se que **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** da redução esperada ao nível dos gastos provém do comportamento previsto para a **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** em 2016, o que se traduz numa redução de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** milhões de euros em dois anos, dos quais **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** milhões se espera que ocorram em 2016, face a 2015.
228. Considerando que, ao nível da frota, se prevê o aumento de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]** a ocorrer em 2016, estando igualmente previsto um aumento do número de voos²⁸, o comportamento previsto para a rubrica de **[CONFIDENCIAL – estratégia de negócio]**.
229. O comportamento desta rubrica de gastos foi estimado assumindo que **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**, assumindo que esta

²⁸ Dado que o aumento do número de voos **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.

tendência se prolongue até ao final de 2016, onde se prevê que atinja cerca de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**, e de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.

230. Em face do exposto, terá forçosamente de se concluir que a recuperação da situação económica que é prospetivada para a TAP, sobretudo para os doze meses subsequentes à data de conclusão da operação de transmissão acionista, assenta, em grande parte, na expectativa de evolução favorável do **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**, dado que é essencialmente através do comportamento esperado desta **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** que assenta a melhoria prospetivada para o resultado líquido da companhia.

231. Deste modo, e considerando uma simples análise de sensibilidade, assumindo o pressuposto já referido de que **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** da variação **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**, seria necessário registar-se, em 2016, um aumento médio de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**, face aos pressupostos assumidos na elaboração das projeções financeiras, para que o resultado líquido apurado se aproximasse de zero, mantendo-se naturalmente inalterados os restantes pressupostos considerados, incluindo a evolução do USD face ao Euro.

232. Isto não significa, contudo, que na documentação que acompanha o processo de notificação da alteração da posição acionista não sejam identificadas medidas estratégicas com as quais se pretende igualmente contribuir para que a TAP se afirme como uma companhia aérea financeiramente sustentável, as quais são objeto de análise no ponto seguinte.

3.4. Medidas estratégicas previstas

233. A documentação apresentada evidencia a intenção da gestão fortalecer o *hub* de Lisboa, designadamente através da disponibilização de horários mais fiáveis e

consistentes e do lançamento da ponte aérea Lisboa – Porto, conjugado com o abandono de rotas menos rentáveis, sobretudo de algumas com origem no Porto.

234. Em simultâneo, pretende-se desenvolver novas rotas de longo curso, para o mercado dos Estados Unidos, reduzindo-se em contrapartida, algumas rotas para a América Latina e para África.
235. Para a concretização desta estratégia pretende-se criar uma nova marca – TAP Express, para operar rotas regionais e domésticas, com uma nova frota de , em qualquer dos casos sob a marca TAP Express”**[CONFIDENCIAL – medida estratégica]**.
236. Está também ainda previsto contratar **[CONFIDENCIAL – medida estratégica]**.
237. De salientar igualmente que é manifestado o compromisso de **[CONFIDENCIAL – medida estratégica]**.
238. Contudo, e conforme destacado pelo Conselho de Administração da TAP, nos esclarecimentos prestados em 22 de abril de 2016, na sequência de solicitação da ANAC nesse sentido, a economia brasileira está a passar por uma crise profunda, que se refletiu numa quebra, em 2015 face a 2014, de 24% no valor da venda de viagens aéreas com destino à Europa, ocorridas no mercado brasileiro. Por outro lado, esta quebra foi de 12% no primeiro semestre e de 38% no segundo semestre, o que poderá indiciar alguma tendência de agravamento.
239. É igualmente salientado, nos esclarecimentos prestados pelo Conselho de Administração da TAP, que as rotas do **[CONFIDENCIAL – condições de negócio]** são as mais dependentes da produção gerada no mercado brasileiro, com impacto mais relevante nas rotas com destino a **[CONFIDENCIAL – condições de negócio]**, onde a produção gerada no Brasil é responsável por **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** da produção, respetivamente.
240. É, pois, neste contexto que terá de se analisar a estratégia delineada pela TAP relativamente a este mercado, e que passa por uma redução prevista, em 2016 face a 2015, de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**e de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.

241. De acordo com as estimativas apresentadas pela TAP, caso não fossem efetuadas estas reduções, a quebra de procura estimada teria um impacto negativo, em 2016 comparativamente a 2015, de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** nos resultados da companhia.
242. Com as reduções de frota previstas, e conjugando a redução do rédito com a redução de gastos, o impacto sobre o resultado da companhia será positivo em cerca de **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**, comparativamente a 2015.
243. A estratégia delineada pela TAP, relativamente ao mercado brasileiro, passa ainda pela criação de uma nova rota **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** em substituição da rota **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** que foi operada em 2015, estimando-se que esta alteração possa gerar um impacto ligeiramente mais favorável sobre os resultados da companhia.
244. Adicionalmente, a redução das frequências nos voos do **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]** são compensadas com idêntico aumento das frequências para os mesmos destinos com origem em **[CONFIDENCIAL – condições de exploração projetadas]**.
245. Em termos globais, e no que se refere ao mercado **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.
246. Ainda no âmbito da estratégia delineada para o mercado **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.
247. Na sequência dos esclarecimentos adicionais que foram solicitados pela ANAC, o Conselho de Administração da TAP, esclareceu que **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.
248. De acordo com o Conselho de Administração da TAP, a grande vantagem deste acordo consiste na possibilidade de estimular as vendas nas rotas que a TAP opera para **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.

249. Ainda de acordo com o Conselho de Administração da TAP, o impacto estimado **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.
250. No que se refere a novos investimentos, e para além do esforço já referido ao nível da renovação da frota, a que acresce a renovação da imagem das próprias aeronaves, que passarão a apresentar-se sob a marca TAP Express, no caso das que são operadas pela PGA e pela White, é ainda referido o investimento de **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.
251. Deste último montante, cerca de **[CONFIDENCIAL – análise de medidas estratégicas]**.
252. Muito embora não se possa inferir que estas medidas estratégicas reflitam uma alteração substancial face à estratégia que tem vindo a ser delineada pela TAP, reconhece-se que as mesmas refletem, por um lado, a preocupação de suprimir algumas das rotas que vinham a revelar-se deficitárias, bem como um esforço de adaptação às tendências recentes do mercado aeronáutico, designadamente no que se refere à diminuição das tarifas e à diversificação de mercados, sobretudo na área do longo curso.
253. Assim sendo, entende-se que a análise das medidas estratégicas propostas pela gestão da TAP, não é suscetível de colocar em causa as conclusões anteriormente apresentadas, relativamente à existência de uma melhoria da capacidade financeira da TAP, traduzida no reforço dos seus capitais próprios e na redução substancial do passivo de curto prazo, decorrente da alteração ocorrida na sua estrutura acionista e da consequente reestruturação financeira, bem como na melhoria prevista das suas condições de exploração, embora neste caso muito influenciada pela **[CONFIDENCIAL – condições de negócio]**.

3.5. Conclusão quanto à capacidade financeira

254. Em face do exposto, e tendo por base os elementos previsionais disponibilizados pela transportadora aérea, entende-se que se encontra assegurada a manutenção



Versão Master

da atividade da TAP, durante, pelo menos, os próximos dois anos²⁹, estando assim garantida a continuação da atividade da transportadora aérea e o cumprimento do requisito da capacidade financeira, conforme plasmado no Regulamento 1008/2008.

VII. DELIBERAÇÃO

O Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil, tendo em conta o que precede e com base nos documentos e informações facultados pela Notificante, conclui e delibera, nos termos e para os efeitos do Regulamento 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, aplicável diretamente e *ex vi* do disposto no artigo 2.º, n.º 1, dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, que a Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (adiante designada “TAP”) preenche as condições previstas no artigo 4.º do citado Regulamento (CE) n.º 1008/2008 na sequência do acordo celebrado entre o Estado Português e a Atlantic Gateway tendo em vista a transmissão efetiva para a sociedade Atlantic Gateway das ações representativas de 61% (sessenta e um por cento) do capital social da TAP – Transportes Aéreos Portugueses, S.G.P.S., S.A. (adiante designada por “TAP SGPS”) - sociedade titular de 100% (cem por cento) do capital social e direitos de voto da Notificante - a que poderão acrescer as ações que não venham a ser adquiridas pelos trabalhadores no âmbito processo de reprivatização da TAP SGPS, correspondentes a até 5% (cinco por cento) do capital social da TAP SGPS, indiretamente, a venda de 61% do capital social da TAP.

Luís Miguel Ribeiro

²⁹ Horizonte temporal abrangido pelas demonstrações financeiras previsionais que foram apresentadas.



Versão Master

Presidente

Carlos Seruca Salgado

Vice-Presidente

Tânia Cardoso Simões

Vogal

ÍNDICE

I.	O PROCEDIMENTO DE NOTIFICAÇÃO DA OPERAÇÃO	1
II.	DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO JUSTIFICATIVA DA NOTIFICAÇÃO	6
1.	Identificação das partes	6
2.	Descrição da operação de reprivatização.....	8
3.	Descrição dos principais acordos em que assenta a Transação	11
a.	Acordo de Venda Direta e Acordo relativo à realização da Conclusão.....	11
b.	Acordo de Compromissos Estratégicos e Acordo relativo à Estabilidade Económico-Financeira da TAP	12
c.	Acordo Parassocial da Atlantic Gateway.....	13
III.	AS MODIFICAÇÕES DECORRENTES DA ALTERAÇÃO SUBSTANCIAL DA NOTIFICAÇÃO.....	14
1.	Segundo Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway	16
2.	Alteração da Gerência da Atlantic Gateway	16
3.	Alteração da composição do Conselho de Administração da TAP	16
4.	Estrutura contratual existente entre a HPGB e o atual titular do cargo de CEO da Atlantic Gateway	17
5.	Terceiro Aditamento ao Acordo Parassocial da Atlantic Gateway	18
6.	Acordo entre as sócias da Atlantic Gateway e a HNA	19
IV.	BREVE CARATERIZAÇÃO DA NOTIFICANTE TRANSPORTADORA AÉREA TAP	19
1.	Caracterização da Licença de Exploração	19
2.	Titularidade do Capital Social.....	20
3.	Negócio e principais mercados explorados	21
4.	Principais indicadores económico-financeiros	22
V.	ÂMBITO E METODOLOGIA DE ANÁLISE	24
VI.	AVALIAÇÃO DOS REQUISITOS DE MANUTENÇÃO DA LICENÇA DE TRANSPORTE AÉREO DA TAP	26
1.	Requisito de detenção da propriedade de mais de 50% do capital da empresa por Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros.....	26
2.	Requisito de controlo efetivo da empresa por Estados-Membros e/ou nacionais de Estados-Membros	29
2.1.	Estrutura acionista da TAP	31
2.2.	Obrigações de capitalização e direitos patrimoniais	33
2.3.	Direitos de voto em Assembleia Geral.....	34
2.4.	Governo Societário.....	38
2.5.	Experiência Profissional	39
2.6.	Situações de Bloqueio.....	40
2.7.	Direitos Especiais atribuídos aos sócios minoritários	41
2.8.	Relações financeiras entre a TAP e entidades ligadas à DGN	42
2.9.	Cooperação comercial entre a TAP e entidades ligadas à DGN.....	43
2.10.	Conclusão do ponto 2 - Controlo Efetivo	55
3.	Requisito relativo à capacidade financeira	57
3.1.	Aspetos gerais	57
3.2.	Evolução prevista da situação financeira da TAP.....	58
3.3.	Evolução prevista da situação económica da TAP	62
3.4.	Medidas estratégicas previstas	66
3.5.	Conclusão quanto à capacidade financeira	69
VII.	DELIBERAÇÃO.....	70



Versão Master