Amtsblatt der Europäischen Union

C 24

Ausgabe in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

58. Jahrgang

23. Januar 2015

Inhalt

II *Mitteilungen*

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

Europäische Kommission

2015/C 024/01 Genehmigung staatlicher Beihilfen nach den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ([1]) 1

2015/C 024/02 Genehmigung staatlicher Beihilfen nach den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Funktionsweise der Europäischen Union — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ([2]) 9

V *Bekanntmachungen*

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

Europäische Kommission

2015/C 024/03 Staatliche Beihilfen — Belgien — Staatliche Beihilfe SA.38105 (2014/NN) — Flughafen Brüssel-Zaventem (Brussels Airport) — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ([1]) 10

2015/C 024/04 Staatliche Beihilfen — Frankreich — Staatliche Beihilfe SA.38545 (2014/C) (ex 2014/NN) — Vorübergehende außergewöhnliche Begleitmaßnahmen zur Umstrukturierung von Mory-Ducros — Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ([1]) 32

DE

([1]) Text von Bedeutung für den EWR

([2]) Text von Bedeutung für den EWR, außer dass Erzeugnisse betroffen sind, die in Anhang I des Vertrages genannt sind

II

(Mitteilungen)

MITTEILUNGEN DER ORGANE, EINRICHTUNGEN UND SONSTIGEN STELLEN DER EUROPÄISCHEN UNION

EUROPÄISCHE KOMMISSION

Genehmigung staatlicher Beihilfen nach den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2015/C 024/01)

Datum der Annahme der Entscheidung	22.01.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.34674 (2013/N)	
Mitgliedstaat	Polen	
Region	Poland	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Derogacja z art. 10c Dyrektywy 2003/87/EC o handlu emisjami — darmowe uprawnienia dla wytwórców energii	
Rechtsgrundlage	art. 21 ust. 3 ustawy z dnia 28 kwietnia 2011 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, Act on the greenhouse gas emission allowances trading system projekt nowej ustawy o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, draft Act on the greenhouse gas emission allowances trading system	
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe	—
Ziel	Umweltschutz, Sektorale Entwicklung	
Form der Beihilfe	Sonstiges — CO_2-Emissionsrechte	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: PLN 29 600 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	100 %	
Laufzeit	01.01.2013 — 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	ENERGIEVERSORGUNG	

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Minister Środowiska ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa, Poland
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	18.07.2012	
Nummer der Beihilfe	SA.35062 (2012/NN)	
Mitgliedstaat	Portugal	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Caixa Geral de Depósitos, S.A. (CGD)	
Rechtsgrundlage	Lei n.º 4/2012 de 11 de janeiro 2012	
Art der Beihilfe	Ad-hoc-Beihilfe	Caixa Geral de Depósitos, S.A. (CGD)
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben	
Form der Beihilfe	andere Formen der Kapitalintervention	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 1 650,00 (in Mio.) — Jährliche Mittel: EUR 1 650,00 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	—	
Laufzeit	29.06.2012 — 29.12.2012	
Wirtschaftssektoren	ERBRINGUNG VON FINANZ- UND VERSICHERUNGSDIENSTLEISTUNGEN	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministério das Finanças Av. Infante D. Henrique, nº 1, 1149-009 Lisboa	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	15.04.2014
Nummer der Beihilfe	SA.37048 (2013/N)
Mitgliedstaat	Deutschland

Region	SACHSEN-ANHALT	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Offene Beteiligungen und Wandlungsmaßnahmen der IBG	
Rechtsgrundlage	Beteiligungsgrundsätze der IBG	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	KMU, Innovation, Risikokapital	
Form der Beihilfe	Bereitstellung von Risikokapital	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 42 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 6 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	Die Maßnahme stellt keine Beihilfe dar	
Laufzeit	01.01.2014 — 31.12.2022	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	IBG Beteiligungsgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH Kantstrasse 5, 39104 Magdeburg	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	15.04.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.37049 (2013/N)	
Mitgliedstaat	Deutschland	
Region	SACHSEN-ANHALT	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Risikokapitalbeihilfen der IBG Sachsen-Anhalt	
Rechtsgrundlage	Beteiligungsgrundsätze der IBG	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Risikokapital, Innovation, KMU	
Form der Beihilfe	Bereitstellung von Risikokapital	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 2 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 2 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	%	
Laufzeit	01.01.2014 — 30.06.2014	

Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	IBG Beteiligungsgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH Kantstr. 5, 39104 Magdeburg
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	15.04.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.37050 (2013/N)	
Mitgliedstaat	Deutschland	
Region	SACHSEN-ANHALT	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Stille Beteiligungen der IBG	
Rechtsgrundlage	Beteiligungsgrundsätze der IBG	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	KMU, Innovation	
Form der Beihilfe	—	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 42 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 6 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	Die Maßnahme stellt keine Beihilfe dar	
Laufzeit	01.01.2014 — 31.12.2022	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	IBG Beteiligungsgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH Kantstrasse 5, 39104 Magdeburg	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	09.04.2014
Nummer der Beihilfe	SA.38304 (2014/N)
Mitgliedstaat	Vereinigtes Königreich

Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Amendment to the restructuring plan of Royal Bank of Scotland	
Rechtsgrundlage	—	
Art der Beihilfe	Ad-hoc-Beihilfe	Royal Bank of Scotland
Ziel	—	
Form der Beihilfe	Sonstiges — Die Änderung stellt keine staatliche Beihilfe dar.	
Haushaltsmittel	—	
Beihilfehöchstintensität	—	
Laufzeit	—	
Wirtschaftssektoren	ERBRINGUNG VON FINANZ- UND VERSICHERUNGSDIENSTLEISTUNGEN	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	HM Treasury 1 Horse Guards Road London SW1A 2HQ United Kingdom	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	15.10.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.38711 (2014/N)	
Mitgliedstaat	Griechenland	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Υπηρεσία διακοπτόμενου φορτίου για το ηλεκτρικό σύστημα στην Ελλάδα	
Rechtsgrundlage	1. άρθρα 143(Α) έως 143(Γ) του Ν. 4001/2011 („Ενεργειακός Νόμος“), όπως θεσπίστηκαν με το άρθρο 17 παράγραφος 11 του Ν. 4203/2013 (ψηφίστηκε στις 24 Οκτωβρίου 2013) 2. ΣΧΕΔΙΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Sonstige, Energieeinsparungen	
Form der Beihilfe	Bezuschusste Dienstleistungen	
Haushaltsmittel	—	
Beihilfehöchstintensität	0 % — Die Maßnahme stellt keine Beihilfe dar	
Laufzeit	15.10.2014 — 14.10.2017	
Wirtschaftssektoren	Alle für Beihilfen in Frage kommende Wirtschaftszweige	

Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής Μεσογείων 119, 101 92 Αθήνα
Sonstige Angaben	—

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	20.10.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.38959 (2014/N)	
Mitgliedstaat	Irland	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Film Tax Relief Support Scheme modifications	
Rechtsgrundlage	Section 481 of the Taxes Consolidation Act, 1997 (as amended) The Finance Act (No1) 2013 Finance Act No2 (2013) 2008 Film Regulations	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Kultur	
Form der Beihilfe	Sonstige Form der Steuervergünstigung	
Haushaltsmittel	Jährliche Mittel: EUR 45,1 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	26 %	
Laufzeit	01.01.2015 — 31.12.2020	
Wirtschaftssektoren	Herstellung; Verleih und Vertrieb von Filmen und Fernsehprogrammen; Kinos; Tonstudios und Verlegen von Musik	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Department of Arts, Heritage & the Gaeltacht 23 Kildare Street Dublin 2 Ireland	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	05.12.2014
Nummer der Beihilfe	SA.38969 (2014/N)

Mitgliedstaat	Deutschland	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Thüringen: Fischerei Altenburger Land, Herr Stefan Schröer	
Rechtsgrundlage	1: § § 23 und 44 der Thüringer Landeshaushaltsordnung, zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Januar 2013 2: Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfe“ und zur Änderung weiterer Gesetze (Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz — AufbhG) vom 15. Juli 2013 3: Verordnung über die Verteilung und Verwendung der Mittel des Fonds „Aufbauhilfe“ (Aufbauhilfeverordnung-AufbhV) vom 16. August 2013 4: Thüringer Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfefonds Thüringen“ zur Beseitigung der vom Hochwasser 2013 verursachten Schäden (Thüringer Aufbauhilfefondsgesetz) vom 12. Juli 2013 5: Thüringer Verordnung über die Verteilung der Mittel des „Aufbauhilfefonds Thüringen“ und die Durchführung des Thüringer Aufbauhilfefondsgesetzes (Thüringer Aufbauhilfefondsverordnung — ThürAufbhfVO) vom 17. September 2013 6: Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Festlegung von einheitlichen Maßstäben zur Verwendung der Mittel des Fonds „Aufbauhilfe“ für Maßnahmen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz in den vom Hochwasser betroffenen Ländern 7: Richtlinie des Thüringer Ministeriums für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz über die Gewährung von staatlichen Zuwendungen aus dem Aufbauhilfefonds des Bundes und der Länder für ein „Aufbauhilfeprogramm zur Beseitigung von Schäden infolge des Hochwassers vom 18. Mai bis zum 4. Juli 2013 in Thüringen in der Landwirtschaft und der Fischerei“ (Wiederaufbauhilferichtlinie Landwirtschaft und Fischerei 2013) vom 14. August 2013	
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe	Stefan Schröer, Fischerei Altenburger Land
Ziel	Ausgleich für Schäden aufgrund von Naturkatastrophen oder sonstigen außergewöhnlichen Ereignissen	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 0,5373 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	80 %	
Laufzeit	—	
Wirtschaftssektoren	LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT; FISCHEREI	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Thüringer Aufbaubank Gorkistraße 9, 99084 Erfurt	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Datum der Annahme der Entscheidung	05.12.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.38979 (2014/N)	
Mitgliedstaat	Deutschland	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Thüringen: Fischereibetrieb Angela Nohr	
Rechtsgrundlage	1: § § 23 und 44 der Thüringer Landeshaushaltsordnung, zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Januar 2013 2: Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfe“ und zur Änderung weiterer Gesetze (Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz — AufbhG) vom 15. Juli 2013 3: Verordnung über die Verteilung und Verwendung der Mittel des Fonds „Aufbauhilfe“ (Aufbauhilfeverordnung — AufbhV) vom 16. August 2013 4: Thüringer Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfefonds Thüringen“ zur Beseitigung der vom Hochwasser 2013 verursachten Schäden (Thüringer Aufbauhilfefondsgesetz) vom 12. Juli 2013 5: Thüringer Verordnung über die Verteilung der Mittel des „Aufbauhilfefonds Thüringen“ und die Durchführung des Thüringer Aufbauhilfefondsgesetzes (Thüringer Aufbauhilfefondsverordnung — ThürAufbhfVO) vom 17. September 2013 6: Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Festlegung von einheitlichen Maßstäben zur Verwendung der Mittel des Fonds „Aufbauhilfe“ für Maßnahmen nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2 Aufbauhilfefonds-Errichtungsgesetz in den vom Hochwasser betroffenen Ländern 7: Richtlinie des Thüringer Ministeriums für Landwirtschaft, Forsten, Umwelt und Naturschutz über die Gewährung von staatlichen Zuwendungen aus dem Aufbauhilfefonds des Bundes und der Länder für ein „Aufbauhilfeprogramm zur Beseitigung von Schäden infolge des Hochwassers vom 18. Mai bis zum 4. Juli 2013 in Thüringen in der Landwirtschaft und der Fischerei“ (Wiederaufbauhilferichtlinie Landwirtschaft und Fischerei 2013) vom 14. August 2013	
Art der Beihilfe	Einzelbeihilfe	Fischereibetrieb Angela Nohr
Ziel	Ausgleich für Schäden aufgrund von Naturkatastrophen oder sonstigen außergewöhnlichen Ereignissen	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 0,5261 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	80 %	
Laufzeit	—	
Wirtschaftssektoren	LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT; FISCHEREI	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Thüringer Aufbaubank Gorkistraße 9, 99084 Erfurt	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Genehmigung staatlicher Beihilfen nach den Artikeln 107 und 108 des Vertrags über die Funktionsweise der Europäischen Union

Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden

(Text von Bedeutung für den EWR, außer dass Erzeugnisse betroffen sind, die in Anhang I des Vertrages genannt sind)

(2015/C 024/02)

Datum der Annahme der Entscheidung	11.11.2014	
Nummer der Beihilfe	SA.37726 (2013/N)	
Mitgliedstaat	Deutschland	
Region	—	—
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Bund: Modell- und Demonstrationsvorhaben im Bereich Tierschutz im weiteren Sinne	
Rechtsgrundlage	a) Richtlinie über die Förderung von Modellvorhaben „Demonstrationsbetriebe im Bereich Tierschutz“ b) § § 23 und 44 Bundeshaushaltsordnung (BHO) c) § § 48, 49, 49a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) d) Richtlinie für Zuwendungsanträge auf Ausgabenbasis — AZA	
Art der Beihilfe	Regelung	—
Ziel	Investitionen in landwirtschaftlichen Betrieben, Technische Unterstützung (AGRI)	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: EUR 12 (in Mio.) Jährliche Mittel: EUR 4 (in Mio.)	
Beihilfehöchstintensität	100 %	
Laufzeit	bis zum 31.12.2018	
Wirtschaftssektoren	Tierhaltung, Haltung von Milchkühen, Haltung von anderen Rindern, Haltung von Schafen und Ziegen, Haltung von Schweinen, Haltung von Geflügel, Sonstige Tierhaltung	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung Deichmanns Aue 29, 53179 Bonn	
Sonstige Angaben	—	

Die rechtsverbindliche(n) Sprachfassung(en) der Entscheidung, aus der/denen alle vertraulichen Angaben gestrichen sind, finden Sie unter:

http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

V

(Bekanntmachungen)

VERFAHREN BEZÜGLICH DER DURCHFÜHRUNG DER WETTBEWERBSPOLITIK

EUROPÄISCHE KOMMISSION

STAATLICHE BEIHILFEN — BELGIEN

Staatliche Beihilfe SA.38105 (2014/NN)

Flughafen Brüssel-Zaventem (Brussels Airport)

Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2015/C 024/03)

Mit Schreiben vom 1. Oktober 2014, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Belgien von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen der genannten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) einzuleiten.

Alle Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Zusammenfassung und des Schreibens zu den Maßnahmen, die Gegenstand des von der Kommission eingeleiteten Verfahrens* sind, Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 229-64104

Alle Stellungnahmen werden Belgien übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekanntgegeben wird.

I. VERFAHREN

Mit Schreiben vom 31. Dezember 2013 bzw. 2. Januar 2014 übermittelten die International Airlines Group und Ryanair der Kommission zwei Beschwerden über einen königlichen Erlass zur Gewährung einer finanziellen Zuwendung für die Brussels Airport Company (im Folgenden „BAC“), den Betreiber des Flughafens Brüssel-Zaventem.

Mit Schreiben vom 13. Januar 2014 übermittelte die Kommission Belgien eine nichtvertrauliche Fassung der beiden Beschwerden und forderte den Mitgliedstaat auf, die beanstandete Maßnahme näher zu erläutern. Belgien übermittelte die erbetenen Angaben mit Schreiben vom 5. Februar 2014.

Mit Schreiben vom 11. Februar 2014 richtete die Kommission ein Auskunftsersuchen an Belgien, das die belgischen Behörden mit Schreiben vom 2. April 2014 beantworteten.

Am 26. Mai 2014 übersandte Ryanair den Dienststellen der Kommission ein weiteres Schreiben mit einer ergänzenden Stellungnahme und dem königlichen Erlass, mit dem die Maßnahme gewährt wurde.

Am 25. Juli 2014 wandte sich die Bürgerinitiative „Mouvement citoyen Pas Question“ schriftlich an die Kommission, um sie auf diese Maßnahme aufmerksam zu machen.

Nach Prüfung der ihr vorliegenden Informationen ist die Kommission zu der Auffassung gelangt, dass das in Artikel 108 Absatz 2 AEUV vorgesehene förmliche Prüfverfahren eingeleitet werden muss, damit festgestellt werden kann, ob die Maßnahme mit den Beihilfevorschriften im Einklang steht.

II. **BESCHREIBUNG DER MAßNAHME, DIE GEGENSTAND DES VON DER KOMMISSION EINGELEITETEN VERFAHRENS IST**

Nach dem Königlichen Erlass vom 7. Januar 2014 erhält BAC, der Betreiber des Flughafens Brüssel-Zaventem, in den Jahren 2014, 2015 und 2016 einen Zuschuss des belgischen Staates von jährlich 19 Mio. EUR. Mit diesem Zuschuss soll die Sicherheitsinfrastruktur gefördert werden.

In Artikel 2 des Königlichen Erlasses vom 7. Januar 2014 ist vorgesehen, dass BAC den genannten Zuschuss an diejenigen Nutzer des Flughafens Brüssel-Zaventem weiterleitet, die zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2012 mehr als 400 000 abfliegende Fluggäste (ohne Transit- und Transferfluggäste) befördert haben.

Der dem einzelnen Flughafennutzer zugewiesene Betrag wird jährlich auf der Grundlage der Zahl der abfliegenden Fluggäste (einschließlich Transit- und Transferfluggästen) für die Jahre 2013, 2014 und 2015 berechnet; ab dem 400 000. Fluggast pro Jahr werden die Nutzer für die Jahre 2013, 2014 und 2015 bis zu einem Gesamtbetrag von 19 Mio. EUR jährlich von der Bezahlung der Leistungen befreit, die die Sicherheit der Fluggäste und der Flughafeneinrichtungen gewährleisten sollen.

III. **BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG DER MAßNAHME**

Die Maßnahme könnte eine Beihilfe zugunsten der Luftverkehrsunternehmen darstellen, die die Voraussetzungen des Artikels 2 Absatz 1 des Königlichen Erlasses erfüllen.

Beim derzeitigen Stand des Verfahrens ist die Kommission der Auffassung, dass der Zuschuss den Luftverkehrsunternehmen, die die Voraussetzungen des Artikels 2 Absatz 1 des Königlichen Erlasses erfüllen, wahrscheinlich einen selektiven Vorteil verschafft und dass er eine staatliche Beihilfe zu ihren Gunsten darstellt.

Zudem hat die Kommission ernste Zweifel an der Vereinbarkeit dieser mutmaßlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt. Sie fordert Belgien auf mitzuteilen, auf welcher Rechtsgrundlage die mutmaßliche Beihilfe zugunsten der Luftverkehrsunternehmen, die die Voraussetzungen des Artikels 2 Absatz 1 des Königlichen Erlasses erfüllen, mit dem Binnenmarkt vereinbar sein könnte.

Rechtswidrigkeit und Rückforderung der mutmaßlichen Beihilfe

Die Kommission stellt fest, dass die in Rede stehende Maßnahme durchgeführt wurde, ohne angemeldet worden zu sein. Die Kommission hat daher ernste Zweifel an der Rechtmäßigkeit der mutmaßlichen Beihilfe.

Die Kommission fordert Belgien nach Artikel 11 Absatz 1 der Verfahrensverordnung zur Stellungnahme auf; nach dieser Bestimmung kann die Kommission einem Mitgliedstaat aufgeben, alle rechtswidrigen Beihilfen so lange auszusetzen, bis die Kommission einen Beschluss über ihre Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erlassen hat.

Abschließend weist die Kommission Belgien darauf hin, dass sie im Falle eines Negativbeschlusses über rechtswidrige Beihilfen anordnen wird, dass Belgien alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe zurückzufordern.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

«Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la Belgique qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

1. **PROCÉDURE**

(1) Le 19 décembre 2013, un communiqué de presse du Conseil des ministres du gouvernement belge a annoncé qu'un projet d'arrêté royal visant à octroyer une aide financière en faveur des utilisateurs des services de Brussels Airport Company, titulaire de la licence d'exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National, avait été approuvé.

(2) Par courrier du 31 décembre 2013, la Commission a été saisie d'une plainte formulée par International Airlines group (ci-après "IAG") concernant ces mesures.

(3) Par courrier du 2 janvier 2014, la compagnie aérienne Ryanair a également déposé une plainte en ce sens.

(4) La Commission a transmis les plaintes d'IAG et de Ryanair à la Belgique et lui a demandé des informations complémentaires par courrier du 13 janvier 2014. Les autorités belges ont présenté leurs commentaires par courrier du 5 février 2014.

(5) Le 11 février 2014, la Commission a adressé une demande de renseignements à la Belgique. Les autorités belges ont présenté leurs observations par courrier du 2 avril 2014.

(6) Le 26 mai 2014, Ryanair a adressé un nouveau courrier aux services de la Commission dans lequel elle fournit des observations complémentaires et y a joint l'arrêté royal octroyant la mesure.

(7) Le 25 juillet 2014, le "Plan Wathelet, Pas Question" a écrit à la Commission pour appeler son attention sur cette même mesure.

2. **INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT**

2.1. **Caractéristiques de l'aéroport et fréquentation**

(8) L'aéroport de Bruxelles-National est situé à douze kilomètres au nord-est de Bruxelles, dans la commune de Zaventem.

(9) En 2013, l'aéroport a accueilli environ 19 millions de passagers. La capacité maximale théorique de l'aéroport est estimée à 35 millions de passagers. Il fonctionne donc actuellement à environ 55 % de sa capacité. Le trafic passager de l'aéroport de Bruxelles-National depuis 2005 est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1

Trafic de l'aéroport de Bruxelles-National sur la période 2005-2014 (commercial et non commercial) ([1]).

Année	Passagers	Mouvements
2005	**16 179 733** (+ 3,50 %)	**253 255** (- 0,30 %)
2006	**16 707 892** (+ 3,30 %)	**254 772** (+ 0,60 %)
2007	**17 877 618** (+ 7,10 %)	**264 366** (+ 3,80 %)
2008	**18 515 730** (+ 3,40 %)	**258 795** (- 2,10 %)
2009	**16 999 154** (- 8,20 %)	**231 668** (- 10,5 %)
2010	**17 180 606** (+ 1,10 %)	**225 682** (- 2,60 %)
2011	**18 786 034** (+ 9,30 %)	**233 758** (+ 3,60 %)
2012	**18 971 332** (+ 1 %)	**223 431** (- 4 %)

([1]) Les chiffres entre parenthèses représentent la variation du nombre de passagers ou de mouvements par rapport à l'année précédente.

Année	Passagers	Mouvements
2013	**19 133 222** (+ 0,90 %)	**216 678** (- 3 %)
2014 ([1])	Pour la période du 1er janvier 2014 au 30 juin 2014.	**9 952 018** (+ 11,80 %)

([1]) **111 470** (+ 5,1 %)

(10) L'aéroport de Bruxelles-National est essentiellement ouvert au trafic européen et international commercial. Le tableau repris ci-dessous synthétise la part du trafic passager européen et international dans le trafic total de l'aéroport.

Tableau 2

Évolution de la part UE/NON UE du trafic passagers commercial à l'aéroport de Bruxelles-National sur la période 2005-2013.

	UE	NON UE	TOTAL
2005	11 089 996 (68,74 %)	5 043 410 (31,26 %)	16 133 406
2006	11 760 414 (70,56 %)	4 906 108 (29,44 %)	16 666 522
2007	12 235 290 (68,59 %)	5 602 924 (31,41 %)	17 838 214
2008	11 986 491 (64,9 %)	6 493 416 (35,1 %)	18 479 907
2009	10 730 415 (63,2 %)	6 240 239 (36,8 %)	16 970 654
2010	10 530 785 (61,4 %)	6 618 631 (38,6 %)	17 149 416
2011	11 650 291 (62,1 %)	7 105 912 (37,9 %)	18 756 203
2012	11 437 193 (60,4 %)	7 506 495 (39,6 %)	18 943 688
2013	11 661 585 (61 %)	7 443 813 (39 %)	19 105 398

(11) L'aéroport de Bruxelles-National sert de plate-forme de correspondance (hub) pour diverses compagnies aériennes telles que Brussels Airlines et les compagnies aériennes coopérant avec elle au sein de l'alliance Star Alliance, ainsi que JET Airways.

(12) À ce jour, 42 compagnies aériennes opèrent depuis l'aéroport de Bruxelles-National. En 2013, les cinq compagnies principales opérant à Bruxelles-National étaient les suivantes:

Tableau 3

Principales compagnies aériennes opérant au départ de Bruxelles-National

	Nombre de passagers au départ (passagers en transit et transfert inclus)	
	2013	2012
Brussels Airlines	2 957 455	2 931 025
Jetair Fly	725 800	720 655
Thomas Cook	411 636	411 093

	Nombre de passagers au départ (passagers en transit et transfert inclus)	
	2013	2012
Lufthansa	410 153	420 072
EasyJet	396 969	382 875

(13) Depuis février 2014, l'aéroport de Bruxelles-National accueille les compagnies à bas coûts Ryanair et Vueling. Ryanair a annoncé qu'elle comptait transporter près d'1,5 million de passagers en 2014 au départ de l'aéroport de Bruxelles-National. En vue d'atteindre cet objectif, la compagnie a ouvert 9 liaisons à partir de cet aéroport et y a implanté sa deuxième base en Belgique après celle de l'aéroport de Charleroi. Quant à Vueling, la compagnie a fait part de son intention de transporter 700 000 passagers en 2014. À cette fin, elle opérera à terme 11 nouvelles destinations à partir de l'aéroport de Bruxelles-National, auxquelles s'ajouteront trois destinations estivales.

2.2. **Brussels Airport Company, exploitant et propriétaire des infrastructures aéroportuaires**

(14) Depuis 2004, la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National est assurée par Brussels Airport Company (ci-après "BAC") conformément à l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires ([2]). BAC est également propriétaire des installations aéroportuaires.

(15) BAC est le successeur de la société anonyme de droit public appelé Brussels International Airport Company (BIAC). BIAC a été rebaptisée "The Brussels Airport Company SA" lors de l'assemblée générale du 4 octobre 2006. Au 1er juillet 2013, le gestionnaire de l'aéroport de Bruxelles-National a adopté son nom actuel: "Brussels Airport Company".

(16) BAC est une société privée. 75 % des actions de BAC sont détenues par des investisseurs privés: 38,99 % par un fonds de pension canadien ([3]) et 36,01 % par un groupe australien ([4]). Les actions restantes (25 %) sont détenues par l'État belge. Le conseil d'administration est composé de 11 membres dont 4 sont désignés par l'État belge, y compris le président du conseil d'administration.

2.3. **Cadre réglementaire relatif à la gestion de l'aéroport de Bruxelles-National**

(17) En vertu de l'article 6, paragraphe 1, X, 7 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, la compétence en matière d'équipement et d'exploitation des aéroports est confiée aux régions, à l'exception de l'aéroport de Bruxelles-National dont l'exploitation relève de la compétence de l'État fédéral. D'après la réponse fournie par les autorités belges en date du 2 avril 2014, la seule exception à cette répartition des compétences concerne la sûreté et la sécurité aéroportuaire qui relève des compétences exclusives des autorités fédérales dans la mesure où cette compétence est d'ordre public.

(18) Le chapitre IV de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé ([5]) définit les conditions de l'exploitation des installations de l'aéroport de Bruxelles- National. Cette exploitation est soumise à l'octroi préalable par arrêté royal d'une licence d'exploitation individuelle à durée indéterminée. L'article 30 de l'arrêté précité prévoit que le titulaire de la licence d'exploitation doit, entre autres:

> "1° *entretenir et développer les installations aéroportuaires dans des conditions économiquement acceptables de manière à assurer la sûreté des personnes et la sécurité des installations aéroportuaires, la certification continue des installations aéroportuaires, une capacité suffisante, compte tenu du développement de la demande et du rôle international de l'aéroport de Bruxelles-National, et un haut niveau de qualité*";

([2]) Arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, publié au Moniteur belge le 24 juin 2004.
([3]) Ontario Teachers' Pension Plan.
([4]) MAp Airports via Macquarie European Infrastructure Fund I et Macquarie European Infrastructure Fund III.
([5]) Arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, publié au Moniteur belge le 24 juin 2004.

(19) En application de l'article 3 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 ([6]) octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, cette dernière a été attribuée à BAC. L'article 4, 4° de cet arrêté prévoit que BAC assure "*le maintien de la sécurité et de la sûreté au sol, à l'exclusion des tâches de police générale et d'inspection aéronautique, ainsi que des tâches militaires*". L'article 7, 1° prévoit que BAC "*doit entretenir et développer les installations aéroportuaires de manière à assurer la sécurité et la sûreté des personnes et des installations aéroportuaires […]*".

(20) Au sein de l'aéroport de Bruxelles-National, il existe des "activités régulées" dont les revenus pouvant être perçus par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport (*in casu*, BAC) sont contrôlés conformément à une formule tarifaire ([7]). Ces activités régulées sont les suivantes:

a) les atterrissages et décollages d'avions;

b) le stationnement d'avions;

c) l'utilisation par les passagers des installations aéroportuaires mises à leur disposition;

d) l'approvisionnement en carburant pour les avions au moyen d'infrastructures centralisées;

e) les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires.

(21) Concernant la formule tarifaire susmentionnée, l'article 30, 7° de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires prévoit qu'elle est établie par le titulaire de la licence d'exploitation, après consultation des organisations représentatives des usagers, et est destinées à limiter l'évolution des revenus qu'il peut percevoir par unité de trafic pour les activités régulées ([8]).

(22) En outre, l'article 42 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National stipule que la formule de contrôle tarifaire visée à l'article 30, 7° de l'arrêté royal du 27 mai 2004 est fixée de manière à:

"1° *refléter le total des coûts régulés sur la base des résultats du modèle de coûts ABC;*

2° *assurer une marge bénéficiaire équitable en rémunération des capitaux investis, en vue d'assurer notamment le développement des installations aéroportuaires;*

3° *aligner les tarifs des redevances aéroportuaires des activités régulées au niveau des pratiques tarifaires des aéroports de référence sur la base des résultats du modèle tarifaire de référence*".

(23) Ainsi que précisé dans le considérant (20e) de la présente décision, les prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sécurité des installations aéroportuaires font donc partie des activités régulées. BAC impose aux compagnies aériennes de payer une redevance sécurité ("security charge") pour chaque passager au départ de l'aéroport de Bruxelles-National. D'après la brochure reprenant les tarifs des activités aéronautiques de BAC, entrée en vigueur au 1er avril 2014, cette redevance de sécurité s'élève à 6,71 EUR par passager au départ, en transit et en transfert ([9]).

3. **DESCRIPTION DE LA MESURE**

(24) La mesure faisant l'objet de la présente décision est l'octroi, en application de l'arrêté royal du 7 janvier 2014 ([10]) (ci-après "l'arrêté royal"), d'un subside à BAC, ce subside devant ensuite être redistribué aux compagnies aériennes remplissant certaines conditions stipulées dans l'arrêté royal et explicitées dans le considérant 26 ci-dessous.

(25) En application de l'article 1er de l'arrêté royal, il est alloué à BAC un subside d'un montant annuel de 19 millions d'euros au titre du soutien aux infrastructures liées à la sûreté. Ce subside est octroyé pour les années budgétaires 2014, 2015 et 2016. Il est versé annuellement au compte de BAC au plus tard le 31 mars de chaque année.

(26) En application de l'article 2, 1° de l'arrêté royal, BAC redistribue aux usagers de l'aéroport de Bruxelles-National ayant transporté plus de 400 000 passagers au départ entre le 1er janvier et le 31 décembre 2012, passagers en transit et transfert non inclus, le subside visé à l'article 1er pour un montant correspondant à une partie de celui versé par eux au titre de prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sûreté des installations aéroportuaires.

([6]) Arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

([7]) Article 1, 12° de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, publié au Moniteur belge le 24 juin 2004.

([8]) Article 30, 7° de l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, publié au Moniteur belge le 24 juin 2004.

([9]) Brochure "Charges & fees at Brussels Airport", entré en vigueur au 1er avril 2014, p. 8, disponible à l'adresse: http://www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/en/aptcharges14

([10]) Arrêté Royal du 7 janvier 2014 octroyant un subside à Brussels Airport Company, titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, pour le soutien aux infrastructures liées à la sûreté, publié au Moniteur belge le 23 avril 2014.

(27) L'article 2, 2° de l'arrêté royal précise que le montant reversé à chaque usager respectant les conditions visées au 1° *"est calculé annuellement sur la base du nombre de passagers au départ, les passagers en transit et transfert inclus, pour les années 2013, 2014 et 2015; au-delà du 400 000e passager par an, l'usager est exonéré, pour les années 2013, 2014 et 2015, du paiement des prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sûreté des installations aéroportuaires, pour un montant total maximal annuel de 19 millions d'euros"*.

(28) L'arrêté royal stipule également que cette mesure budgétaire sera évaluée dans le courant de l'année 2015 afin de pouvoir être adaptée avant que la nouvelle période tarifaire 2016-2021 ne débute.

(29) L'arrêté royal produit ses effets au 1er janvier 2013.

4. APPRÉCIATION DE LA MESURE

(30) Dans la présente section, la Commission examine si la mesure décrite dans la section 3 est susceptible de constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après "le traité") en faveur des compagnies aériennes répondant aux conditions définies par l'article 2, alinéa 1er de l'arrêté royal (section 4.1), avant d'aborder la question de la compatibilité de l'aide éventuelle (section 4.2) et d'examiner la question de son illégalité et de son recouvrement (section 4.3).

4.1. Existence d'une aide en faveur des compagnies aériennes répondant aux conditions définies par l'article 2, alinéa 1er de l'arrêté royal

(31) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du traité, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(32) La qualification d'une mesure en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) le ou les bénéficiaires soient des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité, 2) la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'État, 3) la mesure confère un avantage à son ou ses bénéficiaires et l'avantage est sélectif et 4) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres ([11]).

4.1.1. *Notions d'entreprise et d'activité économique*

(33) Ainsi que le rappelle le point 27 des lignes directrices aviation, l'activité des compagnies aériennes consistant à fournir des services de transport à des passagers ou à des entreprises constitue une activité économique.

(34) Comme les usagers de l'aéroport de Bruxelles-National auxquels BAC doit redistribuer le subside sont des compagnies aériennes, la Commission estime à ce stade de la procédure que leur activité est de nature économique au sens de l'article 107, paragraphe 1 du traité.

4.1.2. *Ressources d'État et imputabilité à l'État*

(35) Le subside est octroyé en application d'un arrêté royal adopté en Conseil des ministres. L'article 6 de l'arrêté royal stipule que le Ministre qui a la navigation aérienne dans ses attributions est chargé de l'exécution de l'arrêté.

(36) Le subside est puisé dans le budget de l'État belge. L'article 3 de l'arrêté royal du 7 janvier 2014 précise en effet que: "le subside visé à l'article 1er est imputé à l'allocation de base 52.60.31.32.01, 'Aide au secteur aéronautique', […] du budget du Service public fédéral Mobilité et Transport pour l'année budgétaire 2014".

(37) Bien que le subside soit versé aux compagnies aériennes bénéficiaires par l'intermédiaire de BAC, une société dont 75 % des actions sont détenues par des investisseurs privés, selon les informations dont dispose la Commission à ce stade de la procédure, BAC est contraint de rétrocéder l'intégralité du subside aux compagnies aériennes. En application de l'article 2, 1° de l'arrêté royal, BAC redistribue aux usagers de l'aéroport de Bruxelles-National ayant transporté plus de 400 000 passagers au départ entre le 1er janvier et le 31 décembre 2012, passagers en transit et transfert non inclus, le subside visé à l'article 1er pour un montant correspondant à une partie de celui versé par eux au titre de prestations visant à assurer la sûreté des passagers et la sûreté des installations aéroportuaires. La Belgique a précisé ([12]) que si les montants que BAC doit transférer aux compagnies aériennes dans une année spécifique étaient inférieurs au montant de 19 millions d'euros qu'il a reçu, la partie non transférée par BAC serait reversée sans tarder.

([11]) Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, EU:C:2006:8 Rec. p. I-289, point 129).

([12]) Note de la Belgique en date du 2 avril 2014: réponse à la question n° 13.

(38) Sur le fondement de ces éléments, qu'elle invite la Belgique et les parties à commenter, la Commission considère à ce stade de la procédure que la mesure est imputable à l'État et est accordée par la Belgique au moyen de ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du traité.

4.1.3. *Avantage sélectif*

A. Avantage

(39) À ce stade de la procédure, la Commission estime que la mesure constitue un avantage pour les compagnies aériennes remplissant les conditions définies dans l'article 2, 1er de la mesure. En effet, en application de l'article 2 de l'arrêté royal, BAC redistribue le subside aux usagers de l'aéroport de Bruxelles-National ayant transporté plus de 400 000 passagers au départ entre le 1er janvier et le 31 décembre 2012, passagers en transit et transfert non inclus, selon des modalités définies par ce même article. BAC n'est donc pas libre de maintenir inchangées les redevances perçues des compagnies aériennes une fois perçu le subside instauré par l'arrêté royal. Au contraire, l'arrêté royal oblige BAC à faire bénéficier certaines compagnies aériennes des effets de ce subside. Il apparaît à ce stade que lesdites compagnies en retirent un avantage économique, soit sous la forme de paiements effectués par BAC, soit sous la forme de redevances aéroportuaires plus faibles que ce qu'elles seraient autrement, et que cet avantage trouve son origine non dans la politique commerciale librement menée par BAC, mais dans l'arrêté royal adopté par l'État fédéral.

(40) Ainsi, et même dans l'hypothèse où le subside ne serait destiné qu'à financer des activités non économiques de BAC, serait limité aux coûts engendrés dans le chef de BAC par l'exercice de ces activités et n'induirait aucune discrimination entre aéroports, il en procurerait néanmoins, au vu des éléments disponibles à ce stade, un avantage économique en faveur des compagnies aériennes remplissant les conditions définies dans l'article 2, 1er de la mesure, en raison du mécanisme de redistribution évoqué ci-dessus.

(41) La Commission invite la Belgique à commenter ces conclusions préliminaires et à préciser le dispositif décrit dans l'article 2. En particulier, la Commission souhaite recevoir des précisions sur les modalités de calcul du subside devant être redistribué à chaque compagnie aérienne bénéficiaire. La Commission souhaite également savoir si la redistribution se fait au moyen d'un versement et/ou d'une exonération du paiement de la redevance sécurité.

B. Sélectivité

(42) En application de l'article 2, 1er de la mesure, seuls les usagers ayant transporté plus de 400 000 passagers au départ entre le 1er janvier et le 31 décembre 2012 (passagers en transit et transfert non inclus) peuvent bénéficier de la mesure.

(43) D'après le journal l'Echo ([13]), seules trois compagnies rempliraient les conditions susmentionnées: Brussel Airlines, Jetairfly, Thomas Cook Belgium. Le même article précise que grâce à cette mesure, Brussels Airlines aurait déjà inscrit dans ses comptes 2013, 15 millions d'euros à recevoir.

(44) À ce stade de la procédure, la Commission considère que la mesure est sélective pour plusieurs raisons:

— elle bénéficie aux compagnies aériennes et non aux autres modes de transport de passagers;

— elle bénéficie aux compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Bruxelles-National et non à toutes les compagnies aériennes;

— elle bénéficie aux compagnies aériennes remplissant un certain nombre de conditions de trafic à Bruxelles National en 2012 et non à toutes les compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Bruxelles-National.

(45) À cet égard, les critères permettant l'attribution de cette aide, à savoir "*avoir transporté plus de 400 000 passagers au départ en 2012, les passagers en transit et transfert non inclus*" semblent particulièrement discriminatoires et sans lien avec l'objectif et la nature de la mesure, favorisant *de facto* trois compagnies aériennes données tout en excluant tous les autres usagers de l'aéroport de Bruxelles-National notamment les nouveaux venus, tels Ryanair et Vueling.

(46) La Belgique a présenté un certain nombre d'arguments afin de démontrer que la mesure ne serait pas sélective pour les compagnies aériennes en bénéficiant. Ces arguments sont résumés ci-dessous:

i) Concernant le choix du seuil de 400 000 passagers, les passagers en transit et transfert non inclus, pour déterminer les usagers bénéficiaires.

(47) Selon la Belgique, l'idée sous-jacente de la mesure est de refléter le caractère décroissant du coût marginal par passager des frais de sûreté et d'éviter ainsi de pénaliser les usagers qui contribuent le plus au développement du trafic passagers de l'aéroport.

([13]) Journal L'Echo, publié le mardi 22 avril 2014. Journal De Tijd: "EU start onderzoek naar steun Brussels Airlines", publié le 2 mai 2014.

(48) Concernant le choix du seuil des 400 000 passagers, les passagers en transit et transfert non inclus, la Belgique explique que ce seuil avait été établi sur le fondement des analyses suivantes:

i. 41 % du coût de la sûreté est fixe, alors que 59 % est variable;

ii. le transfert des passagers n'est pas exempté des frais de sûreté ce qui constitue une différence notable avec de nombreux aéroports européens. Selon l'État belge, cette pratique tarifaire ne reflète pas la dégressivité des coûts de sûreté. En outre, les coûts réels de gestion des passagers ne seraient pas reflétés au travers de cette pratique tarifaire;

iii. les compagnies aériennes de passagers contribuent aux coûts de sûreté de façon plus importante que les opérateurs cargo puisque les redevances sont basées sur le nombre de passagers alors qu'une part importante des coûts de sûreté est issue de la gestion de la sûreté pour ces opérateurs cargo.

(49) Selon la Belgique, c'est à partir du seuil de 400 000 passagers au départ que l'incitant pourrait produire ses effets. Une valeur inférieure aurait pour effet, selon la Belgique, de diluer la mesure qui ne subsidie que le tiers des coûts de sûreté aéroportuaire, tandis qu'une valeur supérieure rendrait l'objectif inatteignable pour les compagnies aériennes souhaitant se développer sur le site de Zaventem.

(50) La Commission s'interroge sur la validité des arguments de la Belgique. Ces arguments semblent reposer en premier lieu sur l'objectif consistant à faire bénéficier aux compagnies aériennes de l'effet de la prise en charge par l'État d'une partie des coûts de sûreté de BAC en proportion de ceux de ces coûts qui leur sont respectivement imputables. Cependant, s'il ne peut être exclu que les coûts de la sûreté par passager sont décroissants du fait de l'existence de coûts fixes, rien n'indique à ce stade que c'est seulement à partir du 400 000^{e} passager que cet effet de décroissance mérite d'être pris en compte, et que les compagnies aériennes transportant un nombre de passagers inférieur ne sauraient bénéficier de la prise en charge par l'État d'une partie des coûts de sûreté de BAC. Par ailleurs, l'argument selon lequel une valeur inférieure à 400 000 passagers aurait pour effet de "diluer la mesure" n'a été étayée par aucune analyse chiffrée. De manière plus générale, la Belgique n'a à ce jour produit aucun calcul ou estimation quantifiée afin de justifier le choix du seuil de 400 000 passagers plutôt que tout autre.

(51) De plus, il ressort de l'argument résumé au considérant 49 que l'un des objectifs de la mesure en cause est d'inciter les compagnies aériennes à augmenter leur trafic à l'aéroport de Bruxelles-National. La Commission note tout d'abord à ce sujet que cet objectif paraît sans rapport avec le système de charges aéroportuaires dont la mesure en cause semble faire partie, et dont la logique interne semble se limiter à faire payer aux compagnies aériennes des redevances reflétant les coûts liés à leur activité dans l'aéroport. De plus, si l'objectif de la Belgique est d'accroître le trafic à Bruxelles-National, les raisons pour lesquelles les incitations seraient réservées aux compagnies ayant transporté plus de 400 000 passagers en 2012 n'apparaissent pas clairement. En tout état de cause, un tel argument ne pourrait être examiné que pour apprécier la compatibilité de l'aide. À ce stade de la procédure, la Commission estime qu'un tel argument ne peut avoir pour effet d'ôter à la mesure son caractère sélectif.

ii) Concernant l'inclusion des passagers en transfert et transit

(52) La Commission note en outre qu'alors qu'en application de l'article 2, alinéa 1er, les passagers en transfert et transit sont exclus du décompte du nombre de passagers pour déterminer les compagnies aériennes bénéficiaires, ces passagers sont inclus lorsqu'il s'agit de déterminer les montants à reverser à chacune des compagnies aériennes bénéficiaires en application de l'article 2, alinéa 2.

(53) Selon la presse, le fait d'exclure les passagers en transfert et transit pour déterminer les compagnies aériennes pouvant bénéficier de la redistribution du subside, puis de réintégrer lesdits passagers en transfert et transit pour calculer le montant à redistribuer pour chacune des compagnies aériennes privilégie Brussels Airlines ([14]).

(54) La Commission invite la Belgique à commenter ce point. La Commission demande notamment à la Belgique d'indiquer (i) quelles sont les compagnies bénéficiaires de la mesure en application des dispositions de l'article 2, alinéa 1er et (ii) quelles seraient les compagnies bénéficiaires si les passagers en transfert et transit étaient inclus dans le décompte des passagers. Elle demande également à la Belgique de lui transmettre les montants que BAC doit reverser par compagnie aérienne au titre de l'année 2014 (i) en appliquant les dispositions de l'article 2, alinéa 2 de la mesure, et (ii) en appliquant ces mêmes dispositions mais en excluant les passagers en transit et transfert.

iii) Concernant le choix de 2012

(55) Selon la Belgique ([15]), l'année 2012 a été choisie comme année de référence dans la mesure où c'est la dernière année pour laquelle les chiffres étaient disponibles au moment où le Conseil des Ministres a décidé d'adopter la mesure.

([14]) Journal L'Echo, publié le mardi 22 avril 2014.
([15]) Lettre des autorités belges du 2 avril 2014.

(56) La Commission s'interroge cependant sur la validité de cet argument. Elle se demande pourquoi la Belgique a estimé nécessaire de se fonder sur les chiffres de trafic au moment de l'adoption de la mesure et pourquoi il ne serait pas suffisant d'avoir les chiffres de trafic au moment du calcul du montant à reverser à chaque usager. À cet égard, la Commission constate qu'en vue de calculer le montant à redistribuer à chaque compagnie aérienne, la mesure prévoit qu'il sera tenu compte du nombre de passagers au départ, (..), pour les années 2013, 2014 et 2015. Elle s'interroge sur la raison pour laquelle la Belgique n'a pas décidé de tenir compte de ces mêmes chiffres pour déterminer les compagnies aériennes bénéficiaires.

(57) Par ailleurs, la Commission note qu'un critère de sélection des entreprises bénéficiaires fondé sur les chiffres de trafic observés en 2012 semble incohérent avec l'objectif d'incitation au développement du trafic, évoqué par la Belgique pour justifier le critère de sélection des entreprises bénéficiaires. En effet, une compagnie qui n'aurait pas atteint le seuil de 400 000 passagers en 2012 ne retirera de la mesure en cause aucune incitation à ouvrir des liaisons au départ de l'aéroport de Bruxelles-National à partir de 2014 ou à augmenter son trafic au départ de cet aéroport si elle exploite déjà de telles liaisons.

iv) Conclusion

(58) En conclusion, la Commission estime à ce stade de la procédure que la mesure octroie un avantage sélectif aux compagnies aériennes satisfaisant les conditions de l'article 2, alinéa 1er de la mesure.

(59) À cet égard, la Commission relève qu'à la date du 26 août 2014, le site internet ([16]) de Monsieur Melchior Wathelet, à cette date Vice-Premier ministre et ancien Secrétaire d'État à l'environnement, à l'énergie, à la mobilité et aux réformes institutionnelles, indiquait que "*le Comité ministériel restreint a décidé en décembre 2012 d'octroyer une enveloppe de 20 millions d'euros annuels pour soutenir les compagnies aériennes belges […]*". Le 27 août 2014, Madame Catherine Fonck, à cette date Secrétaire d'État à la Mobilité, a déclaré: "*Il y a une décision du gouvernement et elle est très claire. Les subsides aux compagnies aériennes via Brussels Airport doivent être payés*" ([17]).

(60) La Commission invite la Belgique et les parties tierces à faire part de leurs observations sur l'existence d'un avantage sélectif pour les compagnies aériennes remplissant les conditions définies dans l'article 2, 1er de la mesure.

4.1.4. *Affectation des échanges intra-EU et de la concurrence*

(61) La mesure peut permettre aux compagnies bénéficiaires de pratiquer une politique tarifaire plus agressive, ainsi que de maintenir ou d'augmenter artificiellement l'offre de services fournis par rapport à des conditions normales de marché, et dès lors, de fausser la concurrence avec les autres compagnies qui ne bénéficient pas de la mesure.

(62) En faussant la concurrence entre compagnies aériennes opérant au sein du marché intérieur, cette mesure risque également de fausser les échanges entre États membres.

(63) La Commission invite la Belgique et les parties tierces à faire part de leurs observations sur l'affectation de la concurrence et des échanges entre États membres entraînée par la mesure.

4.1.5. *Conclusion sur l'existence d'une aide en faveur des compagnies aériennes*

(64) Au vu des éléments susmentionnés, la Commission estime que la mesure examinée pourrait constituer une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1 du traité, au bénéfice des compagnies aériennes remplissant les conditions définies par l'article 2, alinéa 1er de la mesure.

4.2. **Compatibilité de l'éventuelle aide aux compagnies aériennes remplissant les conditions définies par l'article 2, alinéa 1er de l'arrêté royal**

(65) Les lignes directrices aviation ne prévoient pas que des aides aux compagnies aériennes dans des aéroports de plus de 5 millions de passagers puissent être compatibles avec le marché intérieur ([18]).

(66) À ce stade de la procédure, la Commission estime donc que si la mesure constitue une aide en faveur de compagnies aériennes, cette aide ne pourrait être compatible sur le fondement des lignes directrices aviation.

(67) La Commission estime qu'il revient à la Belgique d'indiquer sur quelle base juridique l'aide en cause pourrait être considérée comme compatible avec le marché intérieur et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

([16]) http://wathelet.belgium.be/fr/category/mobilite

([17]) Article paru dans L'Echo du 27 août 2014, "L'aide fédérale à Brussels Airlines bloquée".

([18]) Les aides au démarrage sont les seules aides aux compagnies aériennes pouvant être autorisées sur le fondement des lignes directrice aviation. Toutefois, ainsi que le précise le point 145 des lignes directrices aviation, les aides au démarrage versées pour des liaisons établies entre un aéroport accueillant plus de 5 millions de passagers par an qui n'est pas situé dans des régions éloignées, comme c'est le cas pour Bruxelles-National, ne pourront être considérées comme compatibles avec le marché intérieur.

4.3. **Illégalité et recouvrement de l'éventuelle aide**

4.3.1. *Illégalité*

(68) En application de l'article 108, paragraphe 3 du traité, *"la Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides." "L'État membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale."*

(69) Dans le cas présent, il semble à ce stade que la mesure en cause a déjà commencé à être mise à exécution, l'arrêté royal étant entré en vigueur, sans avoir été notifié à la Commission.

(70) Or à ce stade de la procédure, la Commission n'a pas identifié de base juridique exemptant la Belgique de notifier cette aide éventuelle. En effet, la subvention accordée n'est pas couverte par le règlement général d'exemption par catégorie ([19]) dans la mesure où elle ne remplit pas les conditions stipulées au chapitre I dudit règlement. De plus, elle est exclue du champ d'application de la décision 2012/21/UE de la Commission ([20]), ne serait-ce que du fait que la taille de l'aéroport de Bruxelles-National excède la taille visée par l'article 2.1.e) de la décision 2012/21/UE de la Commission ([21]).

(71) À ce stade de la procédure, la Commission considère donc que la mesure est susceptible de constituer une aide illégale. Elle invite la Belgique à commenter ce point.

(72) En application de l'article 11, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE ([22]) tel qu'amendé pour la dernière fois le 22 juillet 2013 (ci-après le "règlement de procédure"), la Commission peut, après avoir donné à l'État membre concerné la possibilité de présenter ses observations, arrêter une décision enjoignant à l'État membre de suspendre le versement de toute aide illégale, jusqu'à ce qu'elle statue sur la compatibilité de cette aide. La Commission, qui étudie l'opportunité d'adopter une telle décision à un stade ultérieur, invite la Belgique à présenter ses observations conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement de procédure.

4.3.2. *Recouvrement*

(73) En application de l'article 14 du règlement de procédure, *"en cas de décision négative concernant une aide illégale, la Commission décide que l'État membre concerné prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer l'aide auprès de son bénéficiaire. La Commission n'exige pas la récupération de l'aide si, ce faisant, elle allait à l'encontre d'un principe général de droit communautaire"*.

(74) En l'espèce, il appartient à la Belgique d'informer la Commission du fait qu'un principe général de droit communautaire irait à l'encontre de la récupération des aides illégales et incompatibles avec le marché intérieur si l'existence de telles aides venait à être confirmée.

(75) En vue d'une éventuelle décision par laquelle la Commission ordonnerait la récupération de l'aide illégale, la Commission demande à la Belgique d'indiquer les dates auxquelles les aides ont été mises à disposition des bénéficiaires et leurs montants. Elle lui demande de l'informer de tout nouveau versement en application de la mesure.

(76) En tout état de cause, et sans préjudice de la position finale de la Commission quant à la présence d'aides illégales incompatibles avec le marché intérieur, la Commission demande à la Belgique de l'informer des montants et dates des versements ou réductions de redevances aéroportuaires que BAC aurait effectués en faveur des usagers de l'aéroport de Bruxelles-National en application de la mesure, en précisant l'identité des usagers concernés, et de mettre à jour ces renseignements de manière régulière au fur et à mesure de l'avancement de la procédure.

5. **CONCLUSIONS**

À la lumière de ce qui précède, la Commission ne peut exclure à ce stade de la procédure que la mesure constitue une aide d'État en faveur des compagnies aériennes remplissant les conditions définies par l'article 2, alinéa 1er de l'arrêté royal et que cette aide soit illégale et incompatible avec le marché intérieur.

([19]) Règlement N° 800/2008 de la Commission, du 6 août 2008, déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité.

([20]) Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

([21]) Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

([22]) JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

Compte tenu des considérations qui précédent, la Commission invite la Belgique, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de la mesure en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La Belgique transmettra à la Commission une version non-confidentielle de ses observations et des informations utiles transmises.

La Commission invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de la mesure. Dans ce contexte, la Belgique veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1er décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État ([23]).

La Commission rappelle à la Belgique l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) no 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

Par la présente, la Commission avise la Belgique qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication. Les intéressés seront priés de fournir également une version non confidentielle de leurs observations.»

([23]) JO C 297 du 9 décembre 2003, p. 6.

„Met dit schrijven stelt de Commissie België ervan in kennis dat zij, na onderzoek van de door uw autoriteiten met betrekking tot de bovengenoemde maatregelen verstrekte inlichtingen, heeft besloten de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie in te leiden.

1. DE PROCEDURE

(1) Op 19 december 2013 werd in een persbericht van de Belgische ministerraad aangekondigd dat een ontwerp van koninklijk besluit was goedgekeurd waarmee een toelage werd ingevoerd voor de gebruikers van de diensten van Brussels Airport Company, de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

(2) Bij brief van 31 december 2013 heeft International Airlines Group (IAG) bij de Commissie een klacht ingediend tegen deze maatregelen.

(3) Bij brief van 2 januari 2014 heeft ook de luchtvaartmaatschappij Ryanair een klacht in die zin ingediend.

(4) Bij brief van 13 januari 2014 heeft de Commissie de klachten van IAG en Ryanair naar België doorgeleid en België om aanvullende inlichtingen gevraagd. De Belgische autoriteiten hebben hun opmerkingen bij brief van 5 februari 2014 ingediend.

(5) Op 11 februari 2014 heeft de Commissie België een verzoek om inlichtingen gezonden. De Belgische autoriteiten hebben hun opmerkingen bij brief van 2 april 2014 ingediend.

(6) Op 26 mei 2014 heeft Ryanair een nieuwe brief aan de diensten van de Commissie gezonden, waarin zij aanvullende opmerkingen verschafte en waaraan zij het koninklijk besluit had gehecht waarmee de maatregel werd toegekend.

(7) Op 25 juli 2014 heeft de burgerbeweging „Plan Wathelet, Pas Question!" zich tot de Commissie gewend om haar aandacht op deze maatregel te vestigen.

2. ALGEMENE INFORMATIE OVER DE LUCHTHAVEN

2.1. Kenmerken van de luchthaven en gebruik

(8) De luchthaven Brussel-Nationaal (Brussels Airport) ligt op twaalf kilometer ten noordoosten van Brussel, in de gemeente Zaventem.

(9) In 2013 verwerkte de luchthaven ongeveer 19 miljoen passagiers. De theoretische maximumcapaciteit van de luchthaven wordt geraamd op 35 miljoen passagiers. De luchthaven draait momenteel dus op ongeveer 55 % van haar capaciteit. De evolutie van het passagiersverkeer op de luchthaven Brussel-Nationaal sinds 2005 wordt in onderstaande tabel 1 samengevat.

Tabel 1

Verkeersvolume op de luchthaven Brussel-Nationaal in de periode 2005-20014 (commercieel en niet-commercieel) ([1])

Jaar	Passagiers	Vliegbewegingen
2005	**16 179 733** (+ 3,50 %)	**253 255** (- 0,30 %)
2006	**16 707 892** (+ 3,30 %)	**254 772** (+ 0,60 %)
2007	**17 877 618** (+ 7,10 %)	**264 366** (+ 3,80 %)
2008	**18 515 730** (+ 3,40 %)	**258 795** (- 2,10 %)
2009	**16 999 154** (- 8,20 %)	**231 668** (- 10,5 %)
2010	**17 180 606** (+ 1,10 %)	**225 682** (- 2,60 %)
2011	**18 786 034** (+ 9,30 %)	**233 758** (+ 3,60 %)
2012	**18 971 332** (+ 1 %)	**223 431** (- 4 %)

([1]) De cijfers tussen haakjes geven het verschil aan in passagiersaantallen of vliegbewegingen ten opzichte van het jaar voordien.

Jaar	Passagiers	Vliegbewegingen
2013	**19 133 222** (+ 0,90 %)	**216 678** (- 3 %)
2014 ([1])	Periode 1.1.2014 — 30.6.2014.	**9 952 018** (+ 11,80 %)

([1]) **111 470** (+ 5,1 %)

(10) De luchthaven Brussel-Nationaal ontvangt vooral Europees en internationaal commercieel verkeer. De onderstaande tabel geeft een overzicht van het aandeel van het Europese en het internationale passagiersverkeer in het totale verkeersvolume op de luchthaven.

Tabel 2

Evolutie aandeel EU/niet-EU commercieel passagiersverkeer op de luchthaven Brussel-Nationaal in de periode 2005-2013

	EU	Niet-EU	TOTAAL
2005	11 089 996 (68,74 %)	5 043 410 (31,26 %)	16 133 406
2006	11 760 414 (70,56 %)	4 906 108 (29,44 %)	16 666 522
2007	12 235 290 (68,59 %)	5 602 924 (31,41 %)	17 838 214
2008	11 986 491 (64,9 %)	6 493 416 (35,1 %)	18 479 907
2009	10 730 415 (63,2 %)	6 240 239 (36,8 %)	16 970 654
2010	10 530 785 (61,4 %)	6 618 631 (38,6 %)	17 149 416
2011	11 650 291 (62,1 %)	7 105 912 (37,9 %)	18 756 203
2012	11 437 193 (60,4 %)	7 506 495 (39,6 %)	18 943 688
2013	11 661 585 (61 %)	7 443 813 (39 %)	19 105 398

(11) De luchthaven Brussel-Nationaal dient als hub voor diverse luchtvaartmaatschappijen zoals Brussels Airlines en haar partner-luchtvaartmaatschappijen binnen de Star Alliance, alsmede voor JET Airways.

(12) Momenteel zijn 42 luchtvaartmaatschappijen op de luchthaven Brussel-Nationaal actief. De vijf belangrijkste luchtvaartmaatschappijen die in 2013 op de luchthaven Brussel-Nationaal actief waren, worden in de onderstaande tabel gegeven.

Tabel 3

Belangrijkste op de luchthaven Brussel-Nationaal actieve luchtvaartmaatschappijen

	Aantal vertrekkende passagiers (incl. transit- en transferpassagiers)	
	2013	2012
Brussels Airlines	2 957 455	2 931 025
Jetair Fly	725 800	720 655
Thomas Cook	411 636	411 093

	Aantal vertrekkende passagiers (incl. transit- en transferpassagiers)	
	2013	2012
Lufthansa	410 153	420 072
EasyJet	396 969	382 875

(13) Sinds februari 2014 vliegen ook lowcostmaatschappijen Ryanair en Vueling op de luchthaven Brussel-Nationaal. Ryanair kondigde aan dat zij verwachtte in 2014 meer dan 1,5 miljoen passagiers te vervoeren vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal. Om die doelstelling te bereiken, heeft de luchtvaartmaatschappij negen verbindingen geopend vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal en heeft zij er haar tweede basis in België gevestigd, na die van Brussels South Charleroi Airport (BSCA). Vueling kondigde dan weer aan 700 000 passagiers te willen vervoeren in 2014. Met het oog daarop zal zij op termijn vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal op elf nieuwe bestemmingen vliegen, waarbij nog drie zomerbestemmingen zullen komen.

2.2. **Brussels Airport Company, exploitant en eigenaar van de luchthaveninfrastructuur**

(14) Sinds 2004 wordt de luchthaven Brussel-Nationaal geëxploiteerd door Brussels Airport Company NV (hierna „BAC" genoemd) overeenkomstig het koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (BIAC) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties ([2]) (hierna „het KB van 27 mei 2004" genoemd). BAC is ook de eigenaar van de luchthaveninstallaties.

(15) BAC is de opvolger van de naamloze vennootschap van publiek recht Brussels International Airport Company (BIAC). BIAC werd omgedoopt tot The Brussels Airport Company NV tijdens de algemene aandeelhoudersvergadering van 4 oktober 2006. Op 1 juli 2013 kreeg de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal zijn huidige naam, Brussels Airport Company.

(16) BAC is een particuliere onderneming. De aandelen-BAC zijn voor 75 % in handen van particuliere investeerders: 38,99 % in handen van een Canadees pensioenfonds ([3]) en 36,01 % in handen van een Australische groep ([4]). De resterende aandelen (25 %) zijn in handen van de Belgische Staat. De raad van bestuur is samengesteld uit 11 leden, waarvan vier leden zijn aangeduid door de Belgische Staat, onder wie de voorzitter van de raad van bestuur.

2.3. **Regelgevingskader voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal**

(17) Krachtens artikel 6, lid 1, punt X, onder 7), van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 betreffende institutionele hervormingen wordt de bevoegdheid van de uitrusting en de exploitatie van de luchthavens aan de gewesten toevertrouwd, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal waarvan de exploitatie onder de exclusieve bevoegdheid van de federale overheid valt. Volgens het antwoord van de Belgische autoriteiten van 2 april 2014 betreft de enige uitzondering op deze bevoegdheidsverdeling de beveiliging en de veiligheid op de luchthaven, die tot de uitsluitende bevoegdheden van de federale overheid behoren aangezien het hier een bevoegdheid van openbare orde betreft.

(18) In hoofdstuk IV van het KB van 27 mei 2004 ([5]) worden de exploitatievoorwaarden voor de installaties van de luchthaven Brussel-Nationaal vastgelegd. Deze exploitatie is afhankelijk gesteld van de voorafgaande toekenning bij koninklijk besluit van een individuele exploitatielicentie van onbepaalde duur. In artikel 30 van het KB van 27 mei 2004 is voor de houder van de exploitatielicentie onder meer deze verplichting vastgelegd:

„1° de luchthaveninstallaties onderhouden en ontwikkelen in economisch aanvaardbare omstandigheden op zodanige wijze dat de beveiliging van de personen en de veiligheid van de luchthaveninstallaties, de voortdurende certificatie van de luchthaveninstallaties, een voldoende capaciteit rekening houdend met de ontwikkeling van de vraag en de internationale rol van de luchthaven Brussel-Nationaal evenals een hoog kwaliteitsniveau worden verzekerd".

([2]) Koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, *Belgisch Staatsblad* van 24.6.2004.

([3]) Ontario Teachers' Pension Plan.

([4]) MAp Airports via Macquarie European Infrastructure Fund I en Macquarie European Infrastructure Fund III.

([5]) Koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallaties, *Belgisch Staatsblad* van 24.6.2004.

(19) Overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal ([6]) (hierna „het licentie-KB" genoemd) is deze licentie toegekend aan BAC. Volgens artikel 4, punt 4, van dat licentie-KB verzekert BAC „het handhaven van de veiligheid en de beveiliging op de grond, met uitsluiting van de taken van algemene politie en luchtvaartinspectie, alsook van de militaire taken". Volgens artikel 7, punt 1, moet BAC „de luchthaveninstallaties onderhouden en ontwikkelen in economisch aanvaardbare omstandigheden zodat de veiligheid en de beveiliging van personen en luchthaveninstallaties […] worden verzekerd".

(20) Op de luchthaven Brussel-Nationaal zijn er „gereguleerde activiteiten" waarvan de inkomsten mogen worden geïnd door de houder van de exploitatielicentie van de luchthaven (in dit geval, BAC) en die worden gecontroleerd door middel van een formule voor tariefcontrole ([7]). Bij deze gereguleerde activiteiten gaat het om:

a) het landen en opstijgen van vliegtuigen;

b) het stationeren van vliegtuigen;

c) het gebruik door de passagiers van de luchthaveninstallaties die te hunner beschikking staan;

d) de brandstofvoorziening voor de vliegtuigen door middel van gecentraliseerde infrastructuur;

e) de diensten om de veiligheid van de passagiers en de luchthaveninstallaties te verzekeren.

(21) Wat deze formule voor tariefcontrole betreft, is in artikel 30, punt 7, van het KB van 27 mei 2004 bepaald dat deze formule door de houder van de exploitatielicentie wordt vastgesteld, na raadpleging van de representatieve organisaties van de gebruikers, en moet dienen ter beperking van de evolutie van de inkomsten die de houder van de exploitatielicentie per verkeerseenheid voor de gereguleerde activiteiten mag innen ([8]).

(22) Voorts is in artikel 42 van het licentie-KB bepaald dat de in het KB van 27 mei 2004 bedoelde formule voor tariefcontrole zo wordt vastgesteld dat:

„1° de totaal gereguleerde kosten weerspiegeld worden op basis van de resultaten van het ABC kostenmodel;

2° een billijke winstmarge wordt gewaarborgd ter vergoeding van de geïnvesteerde kapitalen, met name met het oog op het waarborgen van de ontwikkeling van de luchthaveninstallaties […];

3° de tarieven van de luchthavenvergoedingen voor de gereguleerde activiteiten worden afgestemd op het niveau van de tariefpraktijken van de referentieluchthavens op basis van de resultaten van het tarievenbenchmarkmodel."

(23) Zoals in punt 20, onder e), van dit besluit werd aangegeven, maken de diensten om de veiligheid van de passagiers en de luchthaveninstallaties te verzekeren, deel uit van de gereguleerde activiteiten. BAC legt de luchtvaartmaatschappijen een veiligheidstoeslag (*security charge*) op voor iedere passagier die vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal vertrekt. Volgens een brochure met de tarieven voor de luchthavenactiviteiten van BAC van toepassing sinds 1 april 2014 bedraagt deze veiligheidstoeslag 6,71 EUR per passagier (vertrekkende passagiers, transit- en transferpassagiers) ([9]).

3. **BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL**

(24) De maatregel waarop dit besluit ziet, is de toekenning, op grond van een koninklijk besluit van 7 januari 2014 ([10]) (hierna „het subsidie-KB" genoemd), van een subsidie aan BAC, die vervolgens moet worden herverdeeld over de luchtvaartmaatschappijen die aan bepaalde in dat koninklijk besluit vermelde voorwaarden voldoen en die hier in punt 26 nader worden beschreven.

(25) Op grond van artikel 1 van het subsidie-KB krijgt BAC jaarlijks een subsidie van 19 miljoen EUR ten behoeve van beveiligingsinfrastructuur. Deze subsidie wordt toegekend in de begrotingsjaren 2014, 2015 en 2016. Zij wordt vóór 31 maart van elk jaar gestort op de rekening van BAC.

([6]) Koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal aan de naamloze vennootschap B.I.A.C.

([7]) Artikel 1, punt 12, van het licentie-KB.

([8]) Artikel 30, punt 7, van het licentie-KB.

([9]) *Charges & fees at Brussels Airport*, van toepassing sinds 1.4.2014 (blz. 8), beschikbaar onder: http://www.brusselsairport.be/fr/cf/res/pdf/en/aptcharges14

([10]) Koninklijk besluit tot toekenning van een toelage aan Brussels Airport Company, houder van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal, voor de ondersteuning van infrastructuur inzake beveiliging, *Belgisch Staatsblad* van 23.4.2014.

(26) Overeenkomstig artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB herverdeelt BAC aan de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die tussen 1 januari en 31 december 2012 meer dan 400 000 vertrekkende passagiers, transit- en transferpassagiers niet inbegrepen, hebben vervoerd, de in artikel 1 bedoelde subsidie voor een bedrag dat overeenstemt met een deel van wat door hen gestort werd ten behoeve van de diensten om de beveiliging van de passagiers en de luchthaveninstallaties te verzekeren.

(27) Volgens artikel 2, lid 2, van datzelfde KB wordt het aan iedere gebruiker die aan de voorwaarden van lid 1 van datzelfde artikel voldoet, teruggestorte bedrag „jaarlijks berekend op basis van het aantal vertrekkende passagiers, transit- en transferpassagiers inbegrepen, voor de jaren 2013, 2014 en 2015; vanaf de 400 000e passagier per jaar wordt de gebruiker vrijgesteld, voor de jaren 2013, 2014 en 2015, van de betaling van de prestaties met het oog op het verzekeren van de beveiliging van de passagiers en de beveiliging van de luchthaveninstallaties, voor een maximum bedrag van negentien miljoen euro (19.000.000 EUR) per jaar."

(28) Voorts wordt in dat KB bepaald dat deze begrotingsmaatregel in de loop van 2015 wordt geëvalueerd zodat deze kan worden aangepast voordat de nieuwe tariefperiode 2016-2021 aanvangt.

(29) Het KB heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2013.

4. **BEOORDELING VAN DE MAATREGEL**

(30) In dit deel gaat de Commissie na of het bij de in deel 3 beschreven maatregel mogelijk gaat om staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag ten faveure van de luchtvaartmaatschappijen die aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB voldoen (deel 4.1), voordat zij ingaat op de kwestie van de verenigbaarheid van de mogelijke steun (deel 4.2) en de kwestie van de onrechtmatigheid en de terugvordering van die steun onderzoekt (deel 4.3).

4.1. **De vraag of er sprake is van steun ten faveure van de luchtvaartmaatschappijen die aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB voldoen**

(31) Volgens artikel 107, lid 1, van het Verdrag zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt.

(32) Om een maatregel als staatssteun te kunnen aanmerken, moet dus aan elk van de volgende voorwaarden zijn voldaan: 1) de begunstigde of begunstigden is of zijn ondernemingen in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag; 2) de betrokken maatregel wordt toegekend uit staatsmiddelen en is aan de Staat toe te rekenen; 3) met de maatregel wordt de begunstigde(n) ervan een voordeel verleend; 4) het voordeel is selectief, en 4) de betrokken maatregel vervalst de mededinging of dreigt deze te vervalsen, en kan het handelsverkeer tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden ([11]).

4.1.1. *De begrippen „onderneming" en „economische activiteit"*

(33) Zoals in punt 27 van de richtsnoeren luchtvaartsteun wordt herhaald, vormt de activiteit van luchtvaartmaatschappijen die bestaat uit het aanbieden van vervoersdiensten aan passagiers en/of ondernemingen, een economische activiteit.

(34) Aangezien de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal waaraan BAC de subsidie moet herverdelen, luchtvaartmaatschappijen zijn, is de Commissie in dit stadium van de procedure van mening dat hun activiteiten economisch van aard zijn in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.

4.1.2. *Staatsmiddelen en toerekenbaarheid aan de Staat*

(35) De subsidie wordt toegekend op grond van een koninklijk besluit dat de Ministerraad heeft goedgekeurd. In artikel 6 van dat koninklijk besluit is bepaald dat de minister bevoegd voor de luchtvaart is belast met de uitvoering van het besluit.

(36) De subsidie is afkomstig uit de Belgische rijksbegroting. In artikel 3 van het subsidie-KB is immers aangegeven: „De toelage bedoeld in artikel 1 wordt aangerekend op de basisallocatie 52.60.31.32.01, „Steun aan de luchtvaartsector", […] van de begroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voor het begrotingsjaar 2014."

([11]) Zie bijv. arrest van 10 januari 2006, zaak C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze, Jurispr. 2006, blz. I-289, punt 129.

(37) Ook al wordt de subsidie aan de begunstigde luchtvaartmaatschappijen uitgekeerd via BAC, een onderneming waarvan 75 % van de aandelen in handen zijn van particuliere investeerders, toch is BAC, volgens de informatie waarover de Commissie in dit stadium van de procedure beschikt, verplicht om de subsidie volledig door te geven aan de luchtvaartmaatschappijen. Overeenkomstig artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB herverdeelt BAC aan de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die tussen 1 januari en 31 december 2012 meer dan 400 000 vertrekkende passagiers (transit- en transferpassagiers niet inbegrepen) hebben vervoerd, de in artikel 1 bedoelde subsidie voor een bedrag dat overeenstemt met een deel van wat door hen gestort werd ten behoeve van de diensten om de beveiliging van de passagiers en de luchthaveninstallaties te verzekeren. België heeft verklaard ([12]) dat, mochten de bedragen die BAC aan de luchtvaartmaatschappijen moet overdragen, in een bepaald jaar lager uitvallen dan het bedrag van 19 miljoen EUR dat de onderneming heeft ontvangen, het niet door BAC overgedragen gedeelte onverwijld zal worden teruggestort.

(38) Op basis van deze elementen, ten aanzien waarvan de Commissie België en de partijen verzoekt opmerkingen te maken, is de Commissie in dit stadium van de procedure van oordeel dat de maatregel aan de Staat valt toe te rekenen en door België uit staatsmiddelen is verleend in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag.

4.1.3. *Selectief voordeel*

A. Voordeel

(39) In dit stadium van de procedure is de Commissie van mening dat de maatregel een voordeel vormt voor de luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de voorwaarden die in artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB zijn vastgesteld. Immers, op grond van artikel 2 van dat koninklijk besluit herverdeelt BAC de subsidie aan de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal die tussen 1 januari en 31 december 2012 meer dan 400 000 vertrekkende passagiers, transit- en transferpassagiers niet inbegrepen, hebben vervoerd, en dit volgens de in datzelfde artikel bepaalde concrete voorwaarden. Het staat BAC dus niet vrij om de bij de luchtvaartmaatschappijen geïnde toeslagen ongewijzigd te laten, nadat zij de door het koninklijk besluit ingestelde subsidie heeft ontvangen. Integendeel, het koninklijk besluit verplicht BAC om bepaalde luchtvaartmaatschappijen de effecten van deze subsidie te laten genieten. In dit stadium ziet het ernaar uit dat deze maatschappijen hier een economisch voordeel uit puren — hetzij in de vorm van betalingen die zij van BAC ontvangen, hetzij in de vorm van luchthavengelden die lager liggen dan anders het geval was geweest — en dat dit voordeel niet valt terug te voeren op het door BAC vrij bepaalde zakelijke beleid, maar op het door de federale overheid vastgestelde koninklijk besluit.

(40) Zodoende zou die subsidie — zelfs in de aanname dat deze niet diende om de niet-economische activiteiten van BAC te financieren, dat zij beperkt zou blijven tot de voor BAC bij de uitoefening van die activiteiten ontstane kosten en geen discriminatie tussen luchthavens zou veroorzaken — gezien de in dit stadium beschikbare elementen niettemin een economisch voordeel opleveren voor de luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB, als gevolg van het hier beschreven herverdelingsmechanisme.

(41) De Commissie verzoekt België opmerkingen te maken bij deze voorlopige conclusies en nadere gegevens te verschaffen over de in artikel 2 van het subsidie-KB beschreven maatregel. Met name wil de Commissie nadere informatie ontvangen over de concrete wijze waarop de subsidie wordt berekend die over elk van de begunstigde luchtvaartmaatschappijen moet worden herverdeeld. Ook wil de Commissie vernemen of deze herverdeling plaatsvindt door een betaling en/of een vrijstelling van de betaling van de beveiligingstoeslag.

B. Selectiviteit

(42) Op grond van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB kunnen alleen gebruikers die tussen 1 januari en 31 december 2012 meer dan 400 000 vertrekkende passagiers, transit- en transferpassagiers niet inbegrepen, hebben vervoerd, de maatregel genieten.

(43) Volgens de krant *L'Echo* ([13]) zouden slechts drie maatschappijen aan de bovenstaande voorwaarden voldoen: Brussels Airlines, Jetairfly en Thomas Cook Belgium. Nog steeds volgens datzelfde krantenartikel zou Brussels Airlines dankzij deze maatregel reeds 15 miljoen EUR ontvangsten in zijn boekhouding over 2013 hebben ingeschreven.

(44) In dit stadium van de procedure is de Commissie van mening dat de maatregel om meerdere redenen selectief is:

— de maatregel komt ten goede aan de luchtvaartmaatschappijen — en niet aan andere vormen van passagiersvervoer;

— hij komt ten goede aan de luchtvaartmaatschappijen die de luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken — en niet aan alle luchtvaartmaatschappijen, en

([12]) Notitie van België van 2.4.2014, antwoord op vraag nr. 13.
([13]) *L'Echo* van dinsdag 22.4.2014. Zie ook het artikel in *De Tijd* van 2.5.2014 onder de kop „EU start onderzoek naar steun Brussels Airlines".

— hij komt ten goede aan de luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan een aantal voorwaarden inzake verkeersvolume op de luchthaven Brussel-Nationaal in 2012 — en niet aan alle luchtvaartmaatschappijen die van de luchthaven Brussel-Nationaal gebruikmaken.

(45) In dit verband lijken de criteria waarmee deze steun wordt toegewezen — nl. „[in 2012] meer dan 400 000 vertrekkende passagiers vervoerd hebben, transit- en transferpassagiers niet inbegrepen" — bijzonder discriminerend en zonder enig verband met de doelstelling en de aard van de maatregel, hetgeen in de feiten de drie genoemde luchtvaartmaatschappijen begunstigt, met uitsluiting van alle andere gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal, met name nieuwkomers zoals Ryanair en Vueling.

(46) België heeft een aantal argumenten aangedragen om aan te tonen dat de maatregel niet selectief is voor de luchtvaartmaatschappijen die daarvoor in aanmerking komen. Deze argumenten kunnen als volgt worden samengevat:

i) De keuze voor een drempel van 400 000 passagiers, transit- en transferpassagiers niet inbegrepen, om de begunstigde gebruikers te bepalen

(47) Volgens België is het achterliggende idee van deze maatregel om voor de beveiligingskosten het degressieve karakter van de marginale kosten per passagier tot uiting brengen en zo te vermijden dat de gebruikers worden bestraft die het sterkst bijdragen tot de ontwikkeling van het aantal passagiers op de luchthaven.

(48) Wat betreft de keuze voor een drempel van 400 000 passagiers, transit- en transferpassagiers niet inbegrepen, verklaart België dat deze drempel is bepaald op basis van de volgende analyses:

i. 41 % van de beveiligingskosten is vast, terwijl 59 % variabel is;

ii. de transfer van passagiers is niet vrij van beveiligingskosten, hetgeen een opmerkelijk verschil is met talrijke Europese luchthavens. Volgens de Belgische Staat brengt deze tariefregeling niet het degressieve karakter van de beveiligingskosten tot uiting. Bovendien zouden de reële kosten van de passagiersafhandeling niet tot uiting komen via deze tariefregeling;

iii. de luchtvaartmaatschappijen die passagiers vervoeren, dragen sterker bij in de beveiligingskosten dan de luchtvrachtvervoerders omdat de toeslagen zijn gebaseerd op het aantal passagiers, terwijl een belangrijk deel van de beveiligingskosten voortvloeit uit de beveiligingsactiviteiten ten behoeve van deze luchtvrachtvervoerders.

(49) Volgens België zou deze prikkel pas vanaf een drempel van 400 000 vertrekkende passagiers voelbaar zijn. Een lager aantal zou, volgens België, een verwatering betekenen van de maatregel die slechts een derde dekt van de kosten van de luchthavenbeveiliging, terwijl een hoger aantal deze doelstelling onbereikbaar zou maken voor de luchtvaartmaatschappijen die zich op de locatie van Zaventem willen ontwikkelen.

(50) De Commissie stelt zich vragen bij de geldigheid van de argumenten van België. Deze argumenten lijken in de eerste plaats te berusten op de doelstelling om luchtvaartmaatschappijen naar rato van de kosten die te hunnen laste vallen, te laten profiteren van de tenlasteneming door de Staat van een deel van de beveiligingskosten van BAC. Niettemin wijst, ook al mag niet worden uitgesloten dat de beveiligingskosten per passagier afnemen als gevolg van het bestaan van vaste kosten, in dit stadium niets erop dat pas vanaf de vierhonderdduizendste passagier met dit degressieve effect rekening hoeft te worden gehouden, en dat de luchtvaartmaatschappijen die minder passagiers vervoeren, niét de tenlasteneming door de Staat van de beveiligingskosten van BAC zouden kunnen krijgen. Bovendien wordt het argument dat een drempel van minder dan 400 000 passagiers de maatregel zou doen verwateren, niet door enige cijfermatige analyse onderbouwd. Meer algemeen heeft België tot dusver geen berekening of gekwantificeerde raming verschaft die kan verantwoorden waarom voor een drempel van 400 000 passagiers is gekozen — en niet voor een andere.

(51) Voorts blijkt uit het in punt 49 samengevatte argument dat een van de doelstellingen van de betrokken maatregel erin bestaat de luchtvaartmaatschappijen te stimuleren hun verkeersvolumes op de luchthaven Brussel-Nationaal op te drijven. In dat verband wil de Commissie in de eerste plaats opmerken dat deze doelstelling geen verband lijkt te houden met het stelsel van de luchthavengelden waarvan de maatregel een onderdeel lijkt te zijn, en dat de opzet ervan dus ertoe beperkt lijkt te zijn om luchtvaartmaatschappijen de toeslagen te doen betalen die de kosten met betrekking tot hun activiteiten op de luchthaven tot uiting brengen. Voorts lijken, wanneer het de bedoeling van België is om de verkeersstromen op de luchthaven Brussel-Nationaal uit te breiden, de redenen waarom deze stimuleringsregeling beperkt blijft tot de luchtvaartmaatschappijen die in 2012 meer dan 400 000 passagiers hebben vervoerd, niet duidelijk te zijn. Hoe dan ook kan dit soort argument alleen worden onderzocht om de steun op zijn verenigbaarheid te toetsen. In dit stadium van de procedure is de Commissie van mening dat dit soort argument niets afdoet aan het selectieve karakter van de maatregel.

ii) De opneming van transfer- en transitpassagiers

(52) Daarenboven merkt de Commissie op dat daar waar, op grond van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB, de transfer- en transitpassagiers zijn uitgesloten bij de berekening van het aantal passagiers dat wordt gehanteerd om te bepalen welke luchtvaartmaatschappijen in aanmerking komen, dit soort passagiers dan weer wel wordt meegerekend wanneer het erom gaat de bedragen vast te stellen die, op grond van artikel 2, lid 2, van datzelfde subsidie-KB, aan elk van de begunstigde luchtvaartmaatschappijen moet worden doorgestort.

(53) Volgens de pers speelt het feit dat bij het bepalen van de luchtvaartmaatschappijen die de herverdeling van de subsidie kunnen krijgen, transfer- en transitpassagiers niet worden meegerekend, om nadien diezelfde transfer- en transitpassagiers mee te nemen in de berekening van het over elk van de luchtvaartmaatschappijen te verdelen bedrag, in het voordeel van Brussels Airlines ([14]).

(54) De Commissie verzoekt België op dit punt opmerkingen te maken. De Commissie vraagt België met name aan te geven: i) welke ondernemingen de maatregel op grond van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB kunnen genieten, en ii) om welke begunstigde ondernemingen het zou gaan indien transfer- en transitpassagiers bij de berekening van het aantal passagiers zouden worden meegeteld. Ook vraagt zij België om haar per luchtvaartmaatschappij de bedragen mee te delen die BAC voor het jaar 2014 moet betalen, i) op grond van het bepaalde in artikel 2, lid 2, van de subsidie-KB en ii) op grond van diezelfde bepalingen, doch ongerekend de transit- en transferpassagiers.

iii) De keuze voor het jaar 2012

(55) Volgens België ([15]) is voor 2012 als referentiejaar gekozen omdat dit het laatste jaar was waarvoor cijfergegevens beschikbaar waren op het ogenblik dat de Ministerraad besliste de maatregel goed te `keuren.

(56) Niettemin heeft de Commissie vragen bij de geldigheid van dit argument. Zij vraagt zich af waarom België het nodig achtte om zich te baseren op verkeersvolumes op het tijdstip van de vaststelling van de maatregel en waarom er niet mee kon worden volstaan de verkeersvolumes te gebruiken van het tijdstip waarop het aan iedere gebruiker door te storten bedrag moest worden berekend. In dat verband constateert de Commissie dat voor het berekenen van het over elke luchtvaartmaatschappij te herverdelen bedrag in het betrokken KB is bepaald dat rekening wordt gehouden met het aantal vertrekkende passagiers voor de jaren 2013, 2014 en 2015. Zij vraagt zich af waarom België niet besloten heeft om met diezelfde cijfergegevens rekening te houden om te bepalen welke luchtvaartmaatschappijen in aanmerking komen.

(57) Voorts wijst de Commissie erop dat een criterium voor de selectie van de begunstigde ondernemingen dat is gebaseerd op de voor 2012 waargenomen verkeersvolumes, niet lijkt te stroken met de doelstelling om de ontwikkeling van de verkeersvolumes te stimuleren, zoals door België wordt aangevoerd om het criterium voor de selectie van de begunstigde ondernemingen te verantwoorden. Voor een maatschappij die in 2012 niet de drempel van 400 000 passagiers haalde, zal deze maatregel geen prikkel zijn om vanaf 2014 nieuwe verbindingen te openen vanaf de luchthaven Brussel-Nationaal of om, indien zij reeds dit soort verbindingen exploiteert, haar verbindingen vanaf die luchthaven uit te breiden.

iv) Conclusie

(58) Geconcludeerd moet worden dat de Commissie in dit stadium van de procedure van oordeel is dat met de maatregel een selectief voordeel wordt verleend aan de luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB.

(59) In dat verband wijst de Commissie erop dat op 26 augustus 2014 op de website van Melchior Wathelet ([16]), op dat ogenblik Vice-Eerste minister en voormalig staatssecretaris voor Energie, Milieu, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen, te lezen stond: „[…] de kern [heeft] in december 2012 beslist om jaarlijks een enveloppe van 20 miljoen toe te kennen aan de Belgische luchtvaartmaatschappijen […]". Op 27 augustus 2014 verklaarde Catherine Fonck, op dat ogenblik staatssecretaris voor Mobiliteit: „Il y a une décision du gouvernement et elle est très claire. Les subsides aux compagnies aériennes via Brussels Airport doivent être payés" ([17]).

(60) De Commissie verzoekt België en derden hun opmerkingen te maken over de vraag of er sprake is van een selectief voordeel voor de luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de voorwaarden zoals die in artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB zijn vastgesteld.

4.1.4. *Ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer binnen de Unie en verstoring van de mededinging*

(61) Door deze maatregel kunnen de begunstigde maatschappijen een agressiever tariefbeleid voeren en kunnen zij ook hun dienstenaanbod handhaven of kunstmatig uitbreiden ten opzichte van de normale marktvoorwaarden — en zodoende de concurrentie vervalsen met andere maatschappijen die de maatregel niet genieten.

([14]) *L'Echo* van dinsdag 22.4.2014.
([15]) Brief van de Belgische autoriteiten van 2.4.2014.
([16]) http://wathelet.belgium.be/nl/category/mobiliteit/
([17]) In een artikel in *L'Echo* van 27.8.2014, met als kop „L'aide fédérale à Brussels Airlines bloquée".

(62) Door de concurrentie te vervalsen tussen luchtvaartmaatschappijen die op de interne markt actief zijn, dreigt deze maatregel ook het handelsverkeer tussen lidstaten te vervalsen.

(63) De Commissie verzoekt België en derden hun opmerkingen te maken over de door de maatregel veroorzaakte ongunstige beïnvloeding van de mededinging en het handelsverkeer tussen lidstaten.

4.1.5. *Conclusie ten aanzien van de vraag of er sprake is van steun ten faveure van luchtvaartmaatschappijen*

(64) In het licht van de bovenstaande elementen is de Commissie van mening dat de hier te onderzoeken maatregel in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag steun kan vormen ten faveure van de luchtvaartmaatschappijen die voldoen aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB.

4.2. De verenigbaarheid van de eventuele steun ten faveure van de luchtvaartmaatschappijen die aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB voldoen

(65) De richtsnoeren luchtvaartsteun bieden geen mogelijkheden om steun voor luchtvaartmaatschappijen op luchthavens met meer dan vijf miljoen passagiers als verenigbaar met de interne markt te beschouwen ([18]).

(66) In dit stadium van de procedure is de Commissie dan ook van mening dat mocht de maatregel steun voor luchtvaartmaatschappijen blijken te zijn, deze steun niet verenigbaar kan zijn op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun.

(67) De Commissie is van mening dat het aan België staat om aan te geven op basis van welke rechtsgrondslag de betrokken steun als verenigbaar met de interne markt kan worden beschouwd en aan te tonen dat de verenigbaarheidsvoorwaarden zijn vervuld.

4.3. Onrechtmatigheid en terugvordering van de mogelijke steun

4.3.1. *Onrechtmatigheid*

(68) Volgens artikel 108, lid 3, van het Verdrag wordt „de Commissie van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. De betrokken lidstaat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid."

(69) In deze zaak lijkt, in dit stadium, met de tenuitvoerlegging van de betrokken maatregel reeds een aanvang te zijn gemaakt, aangezien het betrokken koninklijk besluit van kracht is geworden, zonder dat een en ander ter kennis is gebracht van de Commissie.

(70) In dit stadium van de procedure heeft de Commissie echter geen rechtsgrondslag kunnen vinden op grond waarvan België zou zijn vrijgesteld van het aanmelden van deze mogelijke steun. De subsidie die wordt toegekend, valt immers niet onder de algemene groepsvrijstellingsverordening ([19]) aangezien de maatregel niet voldoet aan de voorwaarden van hoofdstuk I van die verordening. Bovendien valt deze maatregel buiten het toepassingsgebied van Besluit 2012/21/EU van de Commissie ([20]), alleen al omdat de omvang van de luchthaven Brussel-Nationaal groter is dan de in artikel 2, lid 1, onder e), van datzelfde besluit ([21]) bedoelde omvang.

(71) In dit stadium van de procedure is de Commissie dan ook van mening dat de maatregel onrechtmatige steun kan vormen. Zij verzoekt België op dit punt opmerkingen te maken.

(72) Op grond van artikel 11, lid 1, van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad van 22 maart 1999 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie ([22]) (hierna „de procedureverordening" genoemd) kan de Commissie, na de betrokken lidstaat de gelegenheid te hebben gegeven zijn opmerkingen in te dienen, een besluit vaststellen waarbij de lidstaat wordt gelast alle onrechtmatige steun op te schorten totdat de Commissie een besluit heeft vastgesteld over de verenigbaarheid van de steun met de interne markt. De Commissie die momenteel bestudeert of in een later stadium dit soort besluit dient te worden vastgesteld, verzoekt België, overeenkomstig artikel 11, lid 1, van de procedureverordening, zijn opmerkingen te maken.

([18]) Aanloopsteun is de enige vorm van steun voor luchtvaartmaatschappijen waarvoor op grond van de richtsnoeren luchtvaartsteun toestemming kan worden gegeven. Zoals evenwel in punt 145 van diezelfde richtsnoeren is aangegeven, kan aanloopsteun voor verbindingen met een luchthaven buiten afgelegen gebieden die meer dan vijf miljoen passagiers per jaar ontvangt — zoals de luchthaven Brussel-Nationaal — niet met de interne markt verenigbaar worden verklaard.

([19]) Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard, PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3.

([20]) Besluit 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen, PB L 7 van 11.1.2012, blz. 3.

([21]) Besluit 2012/21/EU van de Commissie.

([22]) PB L 83 van 27.3.1999, blz. 1.

4.3.2. *Terugvordering*

(73) In artikel 14 van de procedureverordening is bepaald: „Indien negatieve beschikkingen worden gegeven in gevallen van onrechtmatige steun beschikt de Commissie dat de betrokken lidstaat alle nodige maatregelen dient te nemen om de steun van de begunstigde terug te vorderen […]. De Commissie verlangt geen terugvordering van de steun indien zulks in strijd is met een algemeen beginsel van het Gemeenschapsrecht."

(74) In deze zaak staat het aan België om de Commissie mee te delen dat, mocht het bestaan van die steun komen vast te staan, de terugvordering van de onrechtmatige en onverenigbare steun in strijd zou zijn met een algemeen beginsel van het Unierecht.

(75) Met het oog op een eventueel besluit waarbij de Commissie de terugvordering van de onrechtmatige steun zou gelasten, verzoekt de Commissie België mee te delen op welke data de steun aan de begunstigde ondernemingen ter beschikking zijn gesteld en voor welke bedragen. Zij verzoekt België om in kennis te worden gesteld van iedere nieuwe betaling op grond van de maatregel.

(76) Hoe dan ook, en onverlet het uiteindelijke standpunt van de Commissie ten aanzien van de vraag of er sprake is van onrechtmatige en met de interne markt onverenigbare steun, verzoekt de Commissie België om haar de bedragen en de data mee te delen van de betalingen of de kortingen op de luchthavengelden die BAC op grond van de maatregel aan de gebruikers van de luchthaven Brussel-Nationaal heeft toegekend, met vermelding van de identiteit van de betrokken gebruikers, alsmede om deze gegevens in de loop van de procedure op regelmatige basis te actualiseren.

5. **CONCLUSIES**

In het licht van het voorgaande kan de Commissie in dit stadium van de procedure niet uitsluiten dat de maatregel staatssteun vormt voor de luchtvaartmaatschappijen die aan de voorwaarden van artikel 2, lid 1, van het subsidie-KB voldoen, en dat deze steun onrechtmatig en met de interne markt onverenigbaar is.

Gelet op de bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie België in het kader van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag binnen één maand vanaf de datum van ontvangst van dit schrijven zijn opmerkingen te maken en alle dienstige inlichtingen te verstrekken voor de beoordeling van de steunmaatregel. België moet de Commissie een niet-vertrouwelijke versie verschaffen van zijn opmerkingen en van de dienstige inlichtingen die het toezendt.

De Commissie verzoekt uw autoriteiten onverwijld een afschrift van dit schrijven aan de potentiële begunstigden van de steunmaatregel te doen toekomen. In dat verband moet België ervoor zorgen dat aan de betrokken ondernemingen geen gegevens over andere ondernemingen worden vrijgegeven die overeenkomstig de mededeling van de Commissie C(2003) 4582 van 1 december 2003 over geheimhouding bij beschikkingen inzake staatssteun ([23]) onder het ambtsgeheim vallen.

De Commissie wijst België op de schorsende werking van artikel 108, lid 3, van het Verdrag en verwijst naar artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad, volgens hetwelk elke onrechtmatige steun van de begunstigde kan worden teruggevorderd.

Voorts deelt de Commissie België mee dat zij de belanghebbenden door de bekendmaking van dit schrijven en van een samenvatting ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* in kennis zal stellen. Tevens zal zij de belanghebbenden in de EVA-Staten die partij zijn bij de EER-overeenkomst door de bekendmaking van een mededeling in het EER-Supplement bij het Publicatieblad in kennis stellen, alsmede de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA door haar een afschrift van dit schrijven toe te zenden. Alle bovengenoemde belanghebbenden zal worden verzocht hun opmerkingen te maken binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking. Belanghebbenden zal worden verzocht om ook een niet-vertrouwelijke versie van hun opmerkingen te verschaffen."

([23]) PB C 297 van 9.12.2003, blz. 6.

STAATLICHE BEIHILFEN — FRANKREICH

Staatliche Beihilfe SA.38545 (2014/C) (ex 2014/NN)

Vorübergehende außergewöhnliche Begleitmaßnahmen zur Umstrukturierung von Mory-Ducros

Aufforderung zur Stellungnahme nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2015/C 024/04)

Mit Schreiben vom 16. September 2014, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen der genannten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten.

Alle Beteiligten können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Zusammenfassung und des Schreibens zu den Maßnahmen, die Gegenstand des von der Kommission eingeleiteten Verfahrens sind, Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Fax +32 229-61242

Alle Stellungnahmen werden Frankreich übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität nicht bekanntgegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Unternehmen Mory-Ducros, das sich seit dem 26. November 2013 in einem gerichtlichen Sanierungsverfahren befindet, und in der Folge die newCo MD, die dessen Vermögenswerte übernommen hat und inzwischen unter MoryGlobal firmiert, haben ein partiarisches Darlehen des Fonds für wirtschaftliche und soziale Entwicklung (im Folgenden „FDES“) in Höhe von 17,5 Mio. EUR erhalten; zudem wurden Sozialmaßnahmen für ihre Arbeitnehmer von den französischen Behörden finanziert.

Nach Auffassung Frankreichs hat sich der französische Staat wie ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten. Frankreich betont, dass die beteiligungsähnliche Investition, die der Staat über den FDES tätige, mit einem Eigenbeitrag (Beteiligungskapital und beteiligungsähnliche Mittel) des derzeitigen Aktionärs einhergehe. Dieser Beitrag werde ebenso lange und zu denselben Rentabilitätsbedingungen wie der staatliche Beitrag geleistet. Außerdem werde die Finanzierung für MoryGlobal, an der sich der Staat beteilige, für ein umstrukturiertes Unternehmen getätigt, das als rentabel gelte und ab 2015 Gewinne erwirtschaften könne.

Die Kommission hat derzeit Zweifel an der Zulässigkeit dieser Maßnahmen und fordert die französischen Behörden und alle Beteiligten auf, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

— Entsprechen das FDES-Darlehen und die Sozialmaßnahmen dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers (insbesondere in Bezug auf die Höhe der Vergütung und der Besicherung des Darlehens)? Die Kommission bittet Frankreich auch um eine vollständige Beschreibung der vom Staat finanzierten Sozialmaßnahmen und um Angabe der dafür vorgesehenen Beträge.

— Sind diese Maßnahmen mit den Leitlinien für Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen aus dem Jahr 2004 vereinbar?

— Aus welchen Gründen besteht keine wirtschaftliche Kontinuität zwischen MD und NewCo MD?

Nach Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates können rechtswidrige Beihilfen vom Empfänger zurückgefordert werden.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

«Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la République française qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

I **PROCÉDURE**

(1) À la suite d'entretiens informels entre la Commission et les autorités françaises, celles-ci ont envoyé le 7 février 2014 à la Commission une note d'information relative à l'octroi d'un prêt participatif du fonds de développement économique et social (ci-après "FDES") à la société par actions simplifiée NewCo MD (ci-après "NewCo MD").

(2) À la demande orale de la Commission, les autorités françaises ont transmis une nouvelle note d'information le 2 avril 2014.

(3) Deux nouvelles demandes d'information ont été envoyées les 11 avril et 8 mai 2014, auxquelles les autorités françaises ont répondu par lettres datées des 30 avril et 9 mai 2014. Celles-ci ont été complétées par la demande du 27 juin 2014, à laquelle les autorités françaises ont répondu le 10 juillet 2014.

(4) À la suite de la proposition de la Commission, une réunion a été organisée avec les autorités françaises le 9 juillet 2014.

(5) Le premier versement du prêt ayant été décaissé le 18 février 2014, la Commission a enregistré cette affaire au registre des aides non notifiées.

II. **DESCRIPTION DE LA MESURE**

2.1. **Description du bénéficiaire et du contexte**

(6) Le groupe Mory-Ducros, qui comprend notamment la société par actions simplifiée Mory-Ducros SAS (ci-après "MD"), les sociétés civiles immobilières SPAD et ARCATIME CAUDAN, filiales à 100 % de MD, est le second opérateur en France dans le secteur de la messagerie et l'affrètement, derrière Geodis. Le groupe exerce quatre activités principales:

— la messagerie et le transport national;

— l'affrètement;

— la messagerie et l'affrètement à l'international;

— la logistique.

(7) Au 31 décembre 2012, le groupe Mory-Ducros a réalisé un chiffre d'affaires consolidé de 670 millions EUR. Il employait environ 5 100 salariés et disposait de 85 agences. L'impact négatif de la crise financière et la pression concurrentielle accrue des autres opérateurs du secteur ont cependant entraîné une dégradation des résultats aggravée par des coûts de production supérieurs à ceux du marché, des tarifs défavorables chez de nombreux clients et un mauvais état du parc immobilier et du matériel roulant en raison du sous-investissement au cours des exercices précédents.

(8) Par jugement rendu le 26 novembre 2013, le tribunal de commerce de Pontoise a par conséquent ouvert une procédure de redressement judiciaire à l'égard de MD. Par deux jugements distincts rendus le 20 décembre 2013, ce tribunal a prononcé la confusion des patrimoines entre MD, la SCI SPAD et la SCI ARCATIME CAUDAN avec même date de cessation des paiements et masses actives et passives communes.

(9) Dans le cadre de la procédure de redressement judiciaire, la société ARCOLE INDUSTRIES (ci-après "Arcole"), alors actionnaire majoritaire de MD, a proposé une offre de reprise le 3 janvier 2014. Arcole est une holding spécialisée dans la reprise et le redressement d'entreprises en difficulté. Arcole était devenue actionnaire de MD par une première opération d'acquisition de la société Ducros Express auprès de DHL en juin 2010 et par une seconde opération d'acquisition de certains actifs de la société Mory SA dans le cadre de la procédure de redressement judiciaire ouverte par le tribunal de commerce de Bobigny fin juin 2011, ces deux activités ayant été fusionnées ensuite au sein de MD.

(10) Le 28 janvier 2014, Arcole a déposé auprès du tribunal de commerce de Pontoise une offre améliorée en plan de cession, aux fins de reprise d'un périmètre composé de certains actifs de MD et des sociétés SPAD et ARCATIME CAUDAN, vers une société nouvellement créée à cet effet, NewCo MD, aujourd'hui la société MoryGlobal (ci-après "MoryGlobal").

(11) Par arrêté du 29 janvier 2014, le ministre de l'économie et des finances mettait à la disposition de NewCo MD un prêt FDES de 17,5 millions EUR décaissable en un ou plusieurs versements.

(12) Dans l'attente de la formalisation de la convention de prêt participatif entre NewCo MD et l'État, un protocole d'accord entre l'État, représenté par le Comité interministériel de restructuration industrielle (ci-après le "CIRI") et Arcole, a été signé le 30 janvier 2014. Arcole s'engage notamment à apporter un montant total de fonds de 17,5 millions EUR, dont 10 millions EUR d'augmentation de capital et 7,5 millions EUR sous la forme d'obligations convertibles. La reprise du groupe Mory-Ducros est également financée par recours à l'affacturage à hauteur de 15 millions EUR.

(13) Le 6 février 2014, le tribunal de commerce de Pontoise a arrêté le plan de cession des sociétés MD, SPAD et ARCATIME CAUDAN en faveur d'Arcole. Dans son jugement, le tribunal fait état de la demande du Procureur pour qu'il soit fait dérogation exceptionnelle […] (*) Arcole en l'espèce, de présenter une offre ou d'acquérir directement ou indirectement tout ou partie des biens de l'entreprise, […].

2.2. **Description des mesures**

Le prêt FDES de 17,5 millions EUR

(14) Par convention du 11 février 2014, l'État a consenti à NewCo MD, un prêt participatif du FDES de 17,5 millions EUR. Ce prêt est destiné au financement de l'acquisition d'une partie des activités de la société MD.

(15) Le prêt FDES sera rémunéré à un taux fixe annuel égal à 1 % l'an. Les intérêts courus jusqu'à la date finale de remboursement seront calculés annuellement puis capitalisés et payables in fine à la date d'échéance finale du prêt FDES. Par exception à ce qui précède, dans l'hypothèse où les dividendes seraient payés à Arcole, NewCo MD procèdera, à la date de paiement de ces dividendes et dans la limite du montant des dividendes versés, au paiement des intérêts fixes capitalisés courus à cette date.

(16) Un intérêt variable viendra s'ajouter aux intérêts à taux fixe. Il sera égal au montant total des dividendes votés et payés au cours de l'exercice diminué du montant de la rémunération fixe payée.

(17) Le taux d'intérêt global (fixe + variable) du prêt FDES ne peut être inférieur au taux moyen des intérêts rémunérant les comptes courants d'associés consentis par Arcole.

(18) Le remboursement du prêt se fera en une seule fois 20 ans après la date d'anniversaire du dernier versement du prêt, qui est intervenu le 24 avril 2014.

(19) Le prêt FDES est garanti par un nantissement de 1er rang et sans concurrence d'un compte de titres financiers qui comprend 100 % des titres de NewCo MD. Le compte nanti devra comprendre, pendant toute la durée du prêt FDES, au moins 90 % des actions nanties de la NewCo MD.

(20) En cas de cession par Arcole de 100 % de ses titres dans NewCo MD, celle-ci devra procéder au remboursement de la totalité de l'encours du prêt et de toutes sommes dues au titre du prêt participatif et au paiement à l'État d'une somme représentant un coût de rupture égal au montant du prix de la cession diminué de la somme du montant investi par Arcole dans NewCo MD sous toutes ses formes, de la rémunération totale du prêt participatif payé jusqu'à la date de la cession et de tous les frais liés à la cession. En cas de cession partielle des titres, un prorata du nombre de titres cédés par Arcole par rapport au nombre total de titres d'Arcole avant cession, sera appliqué.

(21) La totalité du prêt a été décaissé en trois virements aux dates et pour les montants suivants: 3 millions EUR le 18 février 2014; 7 millions EUR le 11 mars 2014 et 7,5 millions EUR le 24 avril 2014.

Les mesures sociales en faveur des salariés

(22) Selon le communiqué de presse du 6 février 2014 des trois ministères concernés, le gouvernement financera un dispositif exceptionnel d'accompagnement des salariés licenciés:

— chaque salarié sera accompagné par un conseiller spécialisé jusqu'à ce qu'il retrouve un emploi;

— chaque salarié aura, pendant un an, une rémunération quasi équivalente à son salaire net actuel grâce au contrat de sécurisation professionnelle;

— tous les salariés auront accès à la formation nécessaire à leur projet professionnel grâce à la mobilisation des fonds paritaires de formation;

— l'État prend en charge, pendant 2 ans, le différentiel de salaire potentiel, jusqu'à 300 EUR par mois, en cas de reclassement d'un salarié dans un emploi moins rémunéré.

(23) Le coût total de ces mesures sociales et les conditions exactes de leur octroi ne sont pas précisés.

(*) Informations confidentielles.

2.3. **Appréciation des autorités françaises**

(24) Les autorités françaises considèrent que l'État français a agi en investisseur privé et avisé en économie de marché en procédant à un investissement dans la société NewCo MD via le prêt participatif du FDES. À titre principal, elles soulignent, que l'investissement de l'État en quasi-fonds propres via le FDES se fera concomitamment à un apport en fonds propres et quasi-fonds propres de l'actionnaire actuel, à des conditions de rentabilité et selon un horizon d'investissement identiques.

(25) Au surplus, les autorités françaises notent que l'opération de financement de MoryGlobal à laquelle l'État participe s'effectuera sur un nouveau périmètre d'actifs, restructuré, considéré comme rentable et pouvant dégager des bénéfices dès 2015.

(26) Enfin, elles soulignent que l'examen du rendement attendu de l'investissement opéré par l'État, notamment à travers le taux de rendement interne ("TRI") envisagé, démontre que l'investissement public via le FDES est opéré dans des conditions financières similaires à celles qu'un opérateur privé aurait été en droit d'attendre.

III. **APPRÉCIATION DE LA MESURE**

3.1. **Évaluation de la présence d'aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE**

(27) La Commission doit examiner si les mesures notifiées sont susceptibles de constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 TFUE.

(28) Selon l'article 107, paragraphe 1, TFUE sont "*incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions*".

(29) Sur la base de cette disposition, la Commission considère que la qualification d'une mesure publique en tant qu'aide d'État suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir: (i) que la mesure en question confère un avantage économique à son bénéficiaire (ii) que cet avantage ait une origine étatique (iii) que cet avantage soit sélectif et (iv) que la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

3.1.1. *Présence de ressources d'État et critère de l'imputabilité*

(30) La mesure constitue un prêt octroyé par le fonds de développement économique et social par arrêté du ministre de l'économie et des finances et dont l'exécution est confiée au directeur général du Trésor. La loi de finances 2014 a doté le fonds d'un budget de 300 millions EUR. Il est utile de préciser que le FDES, dotée d'une personnalité juridique différente de celle de l'État, ne peut être assimilé à un fonds géré avec une obligation d'équilibre financier entre les remboursements en capital et leur utilisation pour de nouvelles interventions. Les prêts du FDES sont réalisés à travers un compte spécial du Trésor et constituent les dépenses du compte. Les intérêts des prêts sont versés quant à eux le budget général de l'État. La doctrine d'emploi du FDES s'appuie toujours sur la circulaire du 26 novembre 2004 ([1]) relative à l'action de l'État dans la prévention et le traitement des difficultés des entreprises, mais cible plus particulièrement les entreprises de taille intermédiaire ([2]) souvent en procédure collective. L'octroi des prêts FDES fait toujours l'objet d'un examen au cas par cas. Ils ne font pas l'objet d'une attribution automatique en fonction de critères précédemment établis.

(31) S'agissant des mesures sociales, le communiqué de presse du 6 février 2014 énonce clairement que celles-ci seront financées par les pouvoirs publics. En conséquence, la Commission conclut à ce stade de la procédure que les mesures sous examen impliquent des ressources d'État et sont imputables à l'État.

3.1.2. *Critère de la sélectivité*

(32) La condition relative à la sélectivité est aisément remplie. La Commission constate que les mesures sous examen ont été octroyées en faveur de MD et de la société bénéficiaire de la reprise des actifs de MD, newCo MD.

3.1.3. *Présence d'un avantage économique*

(33) Un avantage existe dès lors que la situation financière d'une entreprise est améliorée du fait de l'intervention de l'État. Cependant, l'intervention d'une autorité publique ne confère pas systématiquement un avantage à leur bénéficiaire et, de ce fait, ne constitue pas une aide si elle est réalisée dans des conditions normales de marché, c'est-à-dire si l'autorité publique s'est comportée comme un opérateur en économie de marché l'aurait fait en pareille situation.

([1]) JORF du 1.12.2004.

([2]) D'après la définition retenue par l'Institut national de la statistique et des études économiques, une entreprise de taille intermédiaire est une entreprise qui a entre 250 et 4999 salariés, et soit une chiffre d'affaires n'excédant pas 1,5 milliard EUR, soit un total de bilan n'excédant pas 2 milliards EUR. Une entreprise qui a moins de 250 salariés, mais plus de 50 millions EUR de chiffre d'affaires et plus de 43 millions EUR de total de bilan est aussi considérée comme une entreprise de taille intermédiaire.

(34) Les autorités françaises considèrent que le prêt accordé à NewCo MD ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE. Selon elles, le prêt a été octroyé à des conditions de marché par l'État qui agit comme l'aurait fait un investisseur avisé pour les raisons exposées aux considérants 23 à 25 ci-dessus.

(35) La Commission ne partage pas à ce stade l'analyse des autorités françaises sur le caractère non aide des mesures. En effet, au vu des informations transmises par les autorités françaises, la Commission émet les doutes suivants sur le caractère avisé de l'octroi du prêt FDES et des mesures sociales.

(36) Tout d'abord, la Commission considère que la promesse de l'octroi du prêt à NewCo MD a permis d'avantager NewCo MD en privilégiant l'offre d'Arcole qui grâce à ce prêt, a pu présenter une offre améliorée.

(37) Il faut relever tout d'abord que l'implication et les interventions répétées des pouvoirs publics, telle que l'indiquent les différents communiqués de presse ([3]) déjà cités des ministères concernés, entre la date de l'ouverture de la procédure de redressement judiciaire, le 22 novembre 2013 et le jugement du 6 février 2014, date de l'acceptation de la reprise par le jugement du tribunal de commerce de Pontoise, ont permis d'avantager l'offre de reprise d'Arcole et donc NewCo MD au final. L'offre initiale d'Arcole du 3 janvier 2014 s'appuyait sur 25 millions EUR de financements externes par des personnes morales de droit public. Lors du dépôt de l'offre améliorée le 28 janvier 2014, le prêt FDES de 17,5 millions EUR semble se substituer à la participation de ces autres investisseurs potentiels. Par conséquent, la Commission s'interroge d'une part sur les raisons de leur désistement et d'autre part sur l'hypothèse de l'octroi du prêt FDES en contrepartie d'une amélioration des conditions du plan social.

(38) En effet, de nombreuses réunions ont eu lieu entre Arcole et le cabinet du Ministère du redressement productif ou le CIRI, après le dépôt de la première offre, le 3 janvier, et la signature le 30 janvier 2014, du Protocole d'accord entre l'État et Arcole. Il semble que les conditions définitives du prêt FDES aient été arrêtées dans la note du 10 janvier alors que le rapport de simulations de TRI n'a été achevé que le 26 janvier 2014. Par conséquent, les autorités françaises semblent avoir pris la décision d'octroyer le prêt avant de connaitre les résultats de ce rapport qui concernait l'estimation des TRI relatifs aux investissements d'Arcole et du FDES. Cela pourrait indiquer que la motivation de la décision d'investissement des autorités françaises n'est pas à trouver dans les seules perspectives de rentabilité.

(39) Par ailleurs, l'amélioration du plan social obtenu au préalable au dépôt de l'offre améliorée, semble avoir été prise en charge essentiellement par l'État par la mise en place des mesures sociales décrites au paragraphe 2.2. ci-dessus. Selon la presse en effet, le repreneur a maintenu sa proposition de 7 000 EUR par salariés au titre des indemnités supra-légales de licenciement et a refusé de les augmenter. Par conséquent, ces mesures semblent avoir octroyé un avantage à l'actionnaire Arcole et à NewCo MD car une partie du plan social a été financé par l'État et non par ces derniers. L'État a pris à sa charge une partie du paiement des indemnités supra-légales normalement à la charge de l'entreprise afin de rendre possible la reprise. Si en effet la continuité économique est établie entre MD et NewCo MD, en libérant MD de ses obligations vis-à-vis des salariés, la situation économique de la nouvelle entité s'est vue améliorée par l'octroi d'un avantage. Par conséquent, et au vu de la chronologie des échanges entre Arcole et les autorités françaises, la Commission considère qu'il est possible que le prêt FDES et les mesures sociales aient été octroyés notamment pour des raisons sociales de sauvegarde de l'emploi et de sites de production, qui ne sont pas celles d'un investisseur avisé.

(40) La Commission s'interroge également sur les conditions du prêt FDES. Celui-ci présente les caractéristiques à la fois d'un prêt et de fonds propres. Il peut en effet être analysé comme un prêt en raison de son remboursement en une seule fois à la fin d'une période de 20 ans et en raison de sa rémunération par un taux d'intérêt fixe de 1 %, indépendante des résultats de l'entreprise. Il peut également être analysé comme des fonds propres parce qu'une partie de la rémunération dépend des résultats de l'entreprise et de la distribution de dividendes.

(41) Il semble donc que ce financement est rémunéré comme un prêt au cas où l'entreprise ne distribue pas de dividendes et il est rémunéré comme des fonds propres si l'entreprise est bénéficiaire et distribue des dividendes.

(42) Dans le premier cas, la Commission considère que le taux de 1 % apparaît bas. À titre indicatif, si l'on applique la Communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation ([4]) (ci-après "la Communication"), le taux retenu devrait être au minimum dans la fourchette entre 7,03 % et 10,53 %, à savoir 0,53 % (taux de base de la France entre janvier et mars 2014) auquel s'ajoutent entre 650 et 1000 points de base (entreprise notée CCC), selon la valeur donnée aux sûretés.

(43) La Commission considère que la méthode utilisée par la Communication ne sert que d'indicateur pour l'évaluation d'un taux de marché. La Communication ne saurait donc lier la Commission dans son application du principe de l'opérateur privé en économie de marché, notamment dans les cas où des données réelles de marché sont disponibles et sont manifestement différentes de celles résultant de la méthodologie énoncée dans ladite communication.

([3]) Notamment le communiqué de presse du 23 février 2013.
([4]) JO C 146 du 19.1.2008, p. 6.

(44) Par conséquent, une approche alternative à la méthodologie décrite dans la Communication et plus axée sur le marché a également été envisagée par la Commission. Selon cette approche, un prêt peut être considéré comme ne constituant pas une aide s'il est rémunéré à un taux égal ou plus élevé que le taux de référence défini par un taux de base ([5]) majoré d'une prime de risque et des frais au bénéfice du prêteur. La méthodologie basée sur les données Bloomberg et Capital IQ aboutit à un taux de 21,02 %. Ce calcul a été obtenu sur la base d'un taux de swap EUR de 20 ans et de CDS de sociétés avec une notation dans la catégorie CCC à la date de l'octroi du prêt. L'échantillon retenu est composé de 8 exemples de sociétés avec des spreads de 10 ans (la période 20 ans qui correspond au prêt FDES n'étant pas disponible). La formule suivante a été appliquée: taux de base + marge de risque + frais et aboutit au résultat suivant: 18,32 % ([6]) + 2,5 % + 0,2 % = 21,02 %.

(45) La Commission invite par conséquent les autorités françaises à produire leurs observations sur ces deux méthodologies ainsi que sur toute autre méthodologie proposée par ces dernières.

(46) Par ailleurs, il ne semble pas que le report du paiement des intérêts à la date d'échéance du prêt soit une pratique usuelle du marché. Pour le prêteur en effet, la valeur des intérêts diminue si leur paiement est reporté au terme du prêt et peut devenir inférieure au taux d'intérêt nominal. En l'espèce, avec une rentabilité nominale de 1 %, il suffirait que le taux d'inflation dépasse ce pourcentage pour que la rentabilité réelle du prêt soit négative en fin de période.

(47) Enfin, la Commission s'interroge sur l'estimation de la valeur des sûretés consenties sur le prêt et invite les autorités françaises à commenter également ce point.

(48) Dans le deuxième cas, il semble que l'État en tant qu'investisseur, ne soit pas dans la même situation qu'Arcole, même si le montant de l'apport de ce dernier est équivalent à celui de l'État. L'État ne partage pas en effet l'intérêt et les incitations financières d'Arcole, qui doit rentabiliser ses investissements antérieurs à la procédure judiciaire par la poursuite de l'activité de l'entreprise et éviter ainsi un coûteux plan social. Pour Arcole, en tant qu'actionnaire, la liquidation judiciaire des sociétés du groupe Mory-Ducros se serait traduite par une perte probable de ses investissements sauf solde positif après liquidation. Or, les investissements antérieurs d'Arcole depuis 2010, directement ou indirectement, dans le périmètre du groupe (Ducros Express SAS, Mory SAS, Mory Ducros SAS), avant la procédure de redressement judiciaire, semblent s'établir aux alentours de 26 millions EUR ([7]). En se satisfaisant d'une rentabilité semblable à Arcole alors que le risque de perte est plus grand pour ce dernier, le comportement d'investissement de l'État ne semble pouvoir être qualifié d'avisé et de *pari passu*.

(49) En outre, la concomitance avec l'investissement d'Arcole a été rendue possible par une intervention du Procureur, ministère publique, pour demander la dérogation à l'interdiction qui aurait empêché Arcole de se porter acquéreur en déposant une offre de reprise (voir considérant 13). Or sauf à prétendre que le ministère public a agi lui aussi en investisseur privé en rendant recevable l'offre d'Arcole pour permettre au FDES de placer son prêt à l'appui de celle-là, c'est bien l'exercice de prérogatives de puissance publique que les autorités françaises semblent avoir utilisées. Or, c'est bien cette action de puissance publique mue vraisemblablement par des raisons sociales et nullement accessibles à un investisseur privé qui rend possible l'investissement prétendu. Ces motivations entachent de doutes le caractère prétendument avisé de l'investissement.

(50) Les autorités françaises considèrent que le niveau de risque pris par l'État est, partant, celui d'un quasi actionnaire. Dès lors que les autorités françaises identifient l'investissement en tant que quasi fonds propres, il convient d'analyser le coût d'opportunité intrinsèque du capital prétendument investi. Faute de cela, les calculs de TRI, à supposer qu'ils aient effectivement précédé la décision d'investissement, ne peuvent être comparés à une rentabilité cible recherchée par un investisseur. À cet égard, en application du modèle d'évaluation d'actifs financiers, il apparaît, à titre d'indication, que le coût d'opportunité minimal d'un investissement similaire sur vingt ans se situerait aux alentours de 7,4 % ([8]). L'estimation indicative étant sensible aux variations dans les hypothèses ou paramètres utilisés, les autorités françaises sont invitées à commenter et/ou produire les estimations qu'elles jugent appropriées.

([5]) Le taux de base reflète la référence avec laquelle les investisseurs mesurent le coût de leur financement.

([6]) Le second quartile des données CDS donne un spread de 18,32 %.

([7]) Acquisition de Ducros Express par 1 EUR en mars 2010, apport de 50 millions EUR pour la reprise de Mory SAS en septembre 2011, moins 24 millions de prix de rachat (actions et obligations) payé à Arcole par Ducros pour la reprise de Mory SAS.

([8]) Ce modèle évalue la rentabilité minimale cible que demande un investisseur dans le capital d'une entreprise comme la résultante d'ajouter, à la rentabilité d'un actif financier réputé sans risque ou peu risqué, à savoir, une obligation d'État dans le marché financier de référence, une prime de marché reflétant le caractère plus risqué d'un investissement en actions multipliée par un coefficient de risque spécifique de l'action de l'entreprise concernée, soit $k = r_f + \beta \times (K_m - r_f)$. Pour une description plus ample, voir Vernimmen et alii "Corporate Finance" John Wiley & Sons ed. 2nd edition, 2009, ch. 22. Les valeurs de paramètres et sources sont les suivantes rf = 2 % correspondant au taux d'intérêt des OAT, calculé pour 20 ans, par régression linéaire des taux OAT disponibles supérieurs à un an, le 23.7.2014 (http://www.banque-france.fr/economie-et-statistiques/changes-et-taux), β = 1.01 (secteur du transport US source Damodaran: http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datafile/Betas.html 30.7.2014) et Km-rf = 6,3 % correspondant à la prime de risque de marché observée en France sur longue période (source Vernimmen, op.cit. tableau p. 423). Une décote de 1 % par rapport au moindre risque de perte du prêteur par rapport à l'actionnaire est appliquée. L'estimation est un plancher de rentabilité minimale, puisque l'estimation du risque est celle d'entreprises qui ne sortent pas de procédure de redressement judiciaire.

(51) Par ailleurs, en raison de la méthode de calcul de l'intérêt variable (montant total des dividendes diminué de la rémunération fixe payée) et de son déclenchement uniquement en cas de dividendes votés et distribués à Arcole, la probabilité pour l'État d'obtenir une rémunération substantiellement supérieure à 1 % demeure faible notamment en raison du caractère aléatoire de la distribution des dividendes. Selon les informations produites par les autorités françaises, le premier exercice comptable qui donnerait lieu à versement de dividendes n'interviendrait qu'en 2018.

(52) En outre, les simulations de TRI s'appuient sur l'hypothèse qu'Arcole sortirait du capital de MD et paierait des coûts de rupture à l'État, faute de quoi, la rentabilité serait bien moindre. Or Arcole, qui peut décider de rester dans le capital, obtient par ailleurs le bénéfice de l'appréciation de la valeur ou de plus-values latentes sur sa participation, que l'État ne peut, quant à lui, escompter. Il convient de noter, à cet égard, que le souci de l'État d'empêcher ou de pénaliser la sortie d'Arcole du capital de l'entreprise ne semble pas être celui d'un investisseur privé, seulement mû par des considérations de rentabilité à plus ou moins long terme. Il s'explique en revanche par le souci de garantir la continuité d'une entreprise pour laquelle l'État intervient au soutien du repreneur qui garantit le plus d'emplois et le moins de fermetures, en dérogeant aux règles qui empêcheraient normalement Arcole de continuer de diriger l'entreprise.

(53) Enfin, la Commission s'interroge sur la cohérence, au regard du principe de l'investisseur privé, d'inclure dans la convention de prêt des engagements industriels à caractère environnemental, à savoir le renouvellement du parc moteurs et la réduction des émissions de CO_2/tonne, qui peuvent, quant à ces dernières, alourdir les coûts d'investissement du débiteur. Elle se demande si un prêteur privé, placé dans les mêmes conditions, aurait exigé de telles conditions. Elles souhaiteraient donc que les autorités françaises justifient la cohérence avec le comportement d'un prêteur/investisseur privé de tels engagements et leurs éventuelles implications sur la rémunération du prêt, qui aurait été sans doute plus élevé sans inclure les engagements précités.

(54) Au vu des éléments précédents, la Commission a des doutes sur le caractère avisé du comportement de l'État, en tant qu'investisseur ou prêteur privé. Lors de l'octroi du prêt FDES, l'État semble avoir pris des risques importants en contrepartie d'une rémunération relativement faible au moyen d'une mesure dont l'objectif semble essentiellement social, à savoir la préservation d'un maximum d'emplois et de sites de production. Par conséquent, NewCo MD bénéficierait d'un avantage au sens de l'article 107 du TFUE.

3.1.4. *Affectation de la concurrence et des échanges entre États membres*

(55) Les mesures favorisent MD en lui fournissant des ressources additionnelles et en lui évitant de cesser ses activités. Elles lui permettent en effet de conserver une position concurrentielle plus forte que celle qu'elle aurait eue en l'absence d'aide. Elles menacent donc de fausser la concurrence entre les opérateurs présents dans le secteur de la messagerie et de l'affrètement.

(56) Par ailleurs, le marché de la messagerie et de l'affrètement est caractérisé par des échanges commerciaux importants entre les États membres. Par conséquent, l'avantage accordé par les mesures sous examen à une entreprise active sur un marché ouvert à la concurrence est présumé fausser la concurrence et de nature à affecter les échanges entre États membres.

Conclusion quant à la présence d'aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

(57) À ce stade, la Commission conclut que l'ensemble des mesures sous examen semble constituer des aides au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. **Évaluation de la compatibilité des aides avec le marché intérieur**

(58) L'interdiction des aides d'État prévue à l'article 107, paragraphe 1, TFUE n'est ni absolue, ni inconditionnelle. En particulier, les paragraphes 2 et 3 de l'article 107 du TFUE constituent des bases juridiques permettant de considérer certaines aides comme compatibles avec le marché intérieur. En l'espèce, la Commission considère que les aides ont été octroyées dans le but de restaurer la viabilité à long terme d'une entreprise en difficulté. Le prêt FDES ayant été consenti à NewCo MD qui semblerait, à ce stade de la procédure, assurer la continuité économique avec les trois sociétés du groupe Mory en redressement judiciaire (voir paragraphe ci-dessous 3.3.), sa compatibilité ainsi que celle des mesures sociales, doit être analysée à la lumière des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ([9]) (ci-après les "Lignes directrices de 2004").

(59) Malgré l'entrée en vigueur le 1er août 2014, des nouvelles Lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté, les mesures en l'espèce seront analysées à l'aune des Lignes directrices de 2004 car elles ont été octroyées antérieurement à la publication des nouvelles Lignes directrices au journal officiel de l'Union européenne.

(60) Par conséquent, il convient d'analyser si les mesures sous examen pourraient être considérées comme compatibles sur la base de l'article 107, paragraphe 3, TFUE, en application des critères indiqués dans les Lignes directrices de 2004.

([9]) JO C 244 du 1.10.2004, p. 2.

(61) Considérant que les mesures accordées à NewCo MD ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE, les autorités françaises estiment qu'elles sont en tous points conformes au principe de l'investisseur avisé. Elles n'ont donc pas analysé la compatibilité de ces mesures avec les lignes directrices de 2004.

3.2.1 *Éligibilité: entreprise en difficulté*

(62) Pour bénéficier d'aides au sauvetage et à la restructuration, l'entreprise doit, en premier lieu, pouvoir être considérée comme une entreprise en difficulté, telle que définie à la section 2.1 des lignes directrices de 2004.

(63) MD peut être considéré comme étant en difficulté au sens des lignes directrices de 2004 au motif qu'elle remplit les conditions de soumission à une procédure collective d'insolvabilité (voir paragraphe 10, sous c), des lignes directrices de 2004. En effet, comme il a été précédemment indiqué au considérant 5, MD et ses filiales ont été placées en redressement judiciaire le 26 novembre 2013 par le Tribunal de commerce de Pontoise.

(64) Par ailleurs, s'agissant de NewCo MD devenue Mory Global créée le 23 janvier 2014, le paragraphe 12 des Lignes directrices de 2004 précise qu'une entreprise nouvellement créée ne peut bénéficier d'aides au sauvetage ou à la restructuration. Tel est le cas lorsqu'une nouvelle entreprise, naît de la liquidation d'une entreprise préexistante ou de la reprise de ses seuls actifs. Or en l'espèce, la Commission s'interroge sur la qualification d'entreprise nouvelle d'une société qui rachète certains actifs d'une entreprise en difficulté pour effectuer apparemment la même activité et qui ont en commun le même actionnaire majoritaire, à savoir Arcole.

(65) La Commission invite donc les autorités françaises à commenter ce point et à produire toute information nécessaire à l'analyse complète du caractère éligible de NewCo MD aux Lignes directrices de 2004.

3.2.2. *Sur le retour de la viabilité à long terme, sur la prévention de toute distorsion excessive de la concurrence, sur la limitation de l'aide au minimum contribution réelle, exempte d'aide et sur le principe de non-récurrence*

(66) En raison de leur analyse non aide, les autorités françaises n'ont pas vérifié la conformité des mesures sous examen aux Lignes directrices de 2004.

(67) Par conséquent, la Commission constate que, à ce stade de la procédure, les autorités françaises n'ont produit aucune analyse de la compatibilité des mesures mises en œuvre en faveur de NewCo MD. Elle invite donc les autorités françaises à produire cette analyse.

3.3. **Sur le principe de la continuité économique**

(68) La Commission souhaiterait attirer l'attention des autorités françaises sur les conséquences d'une décision finale incompatible et notamment sur la possibilité d'étendre la récupération à une autre entité, qui n'est pas visée par la décision de la Commission ordonnant la récupération.

(69) La Commission rappelle que, d'après une jurisprudence constante, l'obligation de supprimer une aide incompatible avec le marché commun qu'impose à un État membre une décision de la Commission vise au rétablissement de la situation antérieure. Cet objectif est atteint lorsque le bénéficiaire a restitué ladite aide et perdu ainsi l'avantage dont il avait bénéficié sur le marché par rapport à ses concurrents ([10]). Toujours d'après la jurisprudence, l'obligation de récupération peut être étendue à une nouvelle société à laquelle la société en question a transféré une partie de ses actifs, lorsque ce transfert permet de constater une continuité économique entre les deux sociétés ([11]). En effet, il ne saurait être exclu que l'obligation de récupération soit étendue à une autre entité, dès lors qu'il serait établi que celle-ci a la jouissance effective des aides concernées à cause d'une continuité économique entre les deux entités. En l'espèce, NewCo MD, aujourd'hui Mory Global devrait alors rembourser les aides considérées comme incompatibles.

(70) En l'espèce, le repreneur, qui est l'actionnaire majoritaire de MD, sollicite la reprise des actifs des sociétés MD, SPAD et CAUDAN nécessaires au maintien d'une partie importante de l'activité de ces sociétés dans le domaine de la messagerie, de l'affrètement, de la logistique. Il prévoit la reprise de 2 223 emplois sur un total de 5 200. Par ailleurs, le communiqué de presse des ministres du redressement productif, du travail et du ministre délégué aux transports du 23 janvier 2014 précise que *"L'offre de continuation d'activité de Mory Ducros présentée par Arcole, telle qu'améliorée après les négociations de la nuit est désormais la suivante: […] engagement de maintien des accords sociaux dans la nouvelle société Mory Ducros pour une période minimale de 24 mois."*. À ces mesures s'ajoutent les mesures sociales décrites au paragraphe 2.2. ci-dessous. Ces éléments constituent en général de fortes présomptions de continuité économique entre MD et NewCo MD et Mory Global.

([10]) Arrêt du 4 avril 1995, Commission/Italie (C-348/93, Rec. p. I-673) (voir points 24, 26-27)
Arrêt du 4 avril 1995, Commission/Italie (C-350/93, Rec. p. I-699) (voir points 19, 21-22); Arrêt du 29 avril 2004, Allemagne/Commission (C-277/00, Rec. p. I-3925) (voir points 74-76).

([11]) T-123/09, point 155.

(71) Au vu de ce qui précède, la Commission a des doutes sur l'absence d'une continuité économique entre MD et le repreneur, en raison du périmètre étendu de la reprise. Elle invite par conséquent les autorités françaises à démontrer pour quelles raisons elles considèrent qu'il n'y a pas de continuité économique entre les trois sociétés, par rapport au faisceau d'indices établis par la jurisprudence communautaire: l'objet de la vente (actifs et passifs, maintien de la force de travail, actifs groupés), le prix du transfert, l'identité des actionnaires ou des propriétaires de l'entreprise repreneuse ou de l'entreprise acquise, le moment où le transfert a lieu (après le début de l'enquête, de l'ouverture de la procédure formelle d'examen ou de la décision finale) ou encore la logique économique de l'opération ([12]).

IV. **RÉSUMÉ DES DOUTES DE LA COMMISSION**

(72) La Commission invite les autorités françaises et toute partie intéressée à produire leurs observations et éclaircissements sur les points suivants:

— la conformité du prêt FDES et des mesures sociales aux principes de l'investisseur et/ou du prêteur avisé en économie de marché (en particulier, s'agissant des niveaux de rémunération et de sûretés du prêt FDES). La Commission souhaiterait également que les autorités françaises produisent un descriptif complet et chiffré des mesures sociales prises en charge par l'État;

— la compatibilité de ces mesures avec les Lignes directrices sauvetage et restructuration de 2004;

— la justification de l'absence de continuité économique entre MD, NewCo MD et Mory Global.

Compte tenu des considérations qui précédent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des mesures dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.»

([12]) Décision de la Commission du 17 septembre 2008, Aide d'État n° N 321/2008, N 322/2008 et N 323/2008 — Grèce — Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services.

ISSN 1977-088X (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2407 (Papierausgabe)

Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE