



C/2024/2242

24.4.2024

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

23. April 2024

(C/2024/2242)

1 Euro =

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,0674	CAD	Kanadischer Dollar	1,4623
JPY	Japanischer Yen	165,23	HKD	Hongkong-Dollar	8,3640
DKK	Dänische Krone	7,4607	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,8047
GBP	Pfund Sterling	0,86050	SGD	Singapur-Dollar	1,4543
SEK	Schwedische Krone	11,6030	KRW	Südkoreanischer Won	1 471,21
CHF	Schweizer Franken	0,9724	ZAR	Südafrikanischer Rand	20,5340
ISK	Isländische Krone	150,30	CNY	Chinesischer Renminbi Yuan	7,7353
NOK	Norwegische Krone	11,7310	IDR	Indonesische Rupiah	17 302,61
BGN	Bulgarischer Lew	1,9558	MYR	Malaysischer Ringgit	5,1022
CZK	Tschechische Krone	25,256	PHP	Philippinischer Peso	61,440
HUF	Ungarischer Forint	393,63	RUB	Russischer Rubel	
PLN	Polnischer Zloty	4,3158	THB	Thailändischer Baht	39,536
RON	Rumänischer Leu	4,9761	BRL	Brasilianischer Real	5,5246
TRY	Türkische Lira	34,7807	MXN	Mexikanischer Peso	18,2732
AUD	Australischer Dollar	1,6536	INR	Indische Rupie	88,9475

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.



C/2024/2645

24.4.2024

Sonderbericht 06/2024:

„Die Fazilität für Flüchtlinge in der Türkei: Von Nutzen für Flüchtlinge und Aufnahmegemeinschaften, doch Auswirkungen und Nachhaltigkeit sind noch nicht sichergestellt“

(C/2024/2645)

Der Europäische Rechnungshof teilt mit, dass der Sonderbericht 06/2024 „Die Fazilität für Flüchtlinge in der Türkei: Von Nutzen für Flüchtlinge und Aufnahmegemeinschaften, doch Auswirkungen und Nachhaltigkeit sind noch nicht sichergestellt“ soeben veröffentlicht wurde.

Der Bericht kann auf der Website des Europäischen Rechnungshofs direkt aufgerufen oder von dort heruntergeladen werden: <https://www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2024-06>



C/2024/2715

24.4.2024

STELLUNGNAHME DER KOMMISSION

vom 17. April 2024

**zum Plan für die Ableitung radioaktiver Stoffe aus dem Technologie- und Logistikgebäude Emsland
(Lager für radioaktive Abfälle und radioaktive Reststoffe) am Standort des Kernkraftwerks Emsland
im Bundesland Niedersachsen, Deutschland**

(Nur der deutsche Text ist verbindlich)

(C/2024/2715)

Die nachstehende Bewertung erfolgt gemäß den Bestimmungen des Euratom-Vertrags und unbeschadet möglicher weiterer Prüfungen, die gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und den aus ihm und dem abgeleiteten Recht erwachsenden Pflichten durchzuführen sind ⁽¹⁾.

Am 26. Mai 2023 erhielt die Europäische Kommission von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 37 Euratom-Vertrag die Allgemeinen Angaben zum Plan für die Ableitung radioaktiver Stoffe ⁽²⁾ aus dem Technologie- und Logistikgebäude Emsland (TLE).

Auf der Grundlage dieser Angaben und zusätzlicher Informationen, die von der Kommission am 5. September 2023 angefordert und von den deutschen Behörden am 9. November 2023 und am 11. Januar 2024 übermittelt wurden, sowie nach Anhörung der Sachverständigengruppe gelangt die Kommission zu folgender Stellungnahme:

1. Die Entfernung des Standorts zur nächstgelegenen Landesgrenze eines anderen Mitgliedstaats (der Niederlande) beträgt 20 km.
2. Im Normalbetrieb werden aus dem Technologie- und Logistikgebäude keine flüssigen oder gasförmigen radioaktiven Stoffe in die Umgebung abgeleitet. Daher ist für die Anlage keine behördliche Ableitungsgenehmigung für diese Stoffe erforderlich. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass die Anlage eine gesundheitlich signifikante Exposition der Bevölkerung in einem anderen Mitgliedstaat zur Folge haben wird, wobei die Dosisgrenzwerte der Richtlinie über die grundlegenden Sicherheitsnormen ⁽³⁾ zugrunde gelegt werden.
3. Feste radioaktive Sekundärabfälle werden in externen Anlagen verpackt und zur Zwischenlagerung an einen von der Bundesregierung ermächtigten Dritten weitergegeben.
4. Im Falle nicht geplanter Freisetzungen radioaktiver Stoffe nach Störfällen der in den Allgemeinen Angaben betrachteten Art und Größenordnung ist nicht davon auszugehen, dass diese Freisetzungen eine gesundheitlich signifikante radioaktive Kontamination des Wassers, Bodens oder Luftraums eines anderen Mitgliedstaats verursachen werden, wobei die Bestimmungen der Richtlinie über grundlegende Sicherheitsnormen zugrunde gelegt werden.

⁽¹⁾ Zum Beispiel sind gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union Umweltaspekte näher zu prüfen. Die Kommission verweist unter anderem auf die Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (in der durch die Richtlinie 2014/52/EU geänderten Fassung), die Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, die Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen und auf die Richtlinie 2000/60/EG zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik.

⁽²⁾ Ableitung radioaktiver Stoffe im Sinne der Nummer 1 der Empfehlung 2010/635/Euratom der Kommission vom 11. Oktober 2010 zur Anwendung des Artikels 37 des Euratom-Vertrags (ABl. L 279 vom 23.10.2010, S. 36).

⁽³⁾ Richtlinie 2013/59/Euratom des Rates vom 5. Dezember 2013 zur Festlegung grundlegender Sicherheitsnormen für den Schutz vor den Gefahren einer Exposition gegenüber ionisierender Strahlung und zur Aufhebung der Richtlinien 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom und 2003/122/Euratom (ABl. L 13 vom 17.1.2014, S. 1).

Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass nicht davon auszugehen ist, dass die Durchführung des Plans für die Ableitung radioaktiver Stoffe aller Art aus dem Technologie- und Logistikgebäude Emsland (TLE), einem Lager für radioaktive Abfälle und radioaktive Reststoffe, am Standort des Kernkraftwerks Emsland (KKE) im Bundesland Niedersachsen, Deutschland, im Normalbetrieb oder bei Störfällen der in den Allgemeinen Angaben betrachteten Art und Größenordnung eine gesundheitlich signifikante radioaktive Kontamination des Wassers, Bodens oder Luftraums eines anderen Mitgliedstaats verursacht, wobei die Bestimmungen der Richtlinie über die grundlegenden Sicherheitsnormen zugrunde gelegt werden.

Brüssel, den 17. April 2024

Für die Kommission
Kadri SIMSON
Mitglied der Kommission



C/2024/2822

24.4.2024

STAATLICHE BEIHILFEN — FRANKREICH

Staatliche Beihilfe SA.109662 — Umstrukturierung von Corsair

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2024/2822)

Mit Schreiben vom 5. Februar 2024, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Frankreich von ihrem Beschluss in Kenntnis gesetzt, wegen der genannten Maßnahme 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 der Maßnahme, 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
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Alle Stellungnahmen werden Frankreich übermittelt. Beteiligte, die eine Stellungnahme abgeben, können unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass ihre Identität oder die Identität einer oder mehrerer der in der abgegebenen Stellungnahme genannten Parteien nicht bekannt gegeben werden.

ZUSAMMENFASSUNG

Verfahren

Am 27. September 2023 übermittelte Frankreich der Kommission gemäß Abschnitt 7.2.2 der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten einen Antrag auf Änderung des Umstrukturierungsplans für Corsair, der ursprünglich am 11. Dezember 2020 von der Kommission genehmigt wurde und am [...] ausgelaufen wäre. Die Kommission hatte in ihrem Beschluss vom 11. Dezember 2020 keine Einwände gegen eine geplante Umstrukturierungsbeihilfe für Corsair in Höhe von 106,7 Mio. EUR erhoben. Am selben Tag hatte sie eine Beihilfe in Höhe von 30,2 Mio. EUR in Form einer Körperschaftsteuergutschrift für Corsair genehmigt, und zwar als Entschädigung für die Einbußen, die die Fluggesellschaft im Zeitraum vom 17. März bis zum 30. Juni 2020 durch die Lock-down-Maßnahmen und Reisebeschränkungen erlitten hat, die Frankreich und andere Zielländer zur Eindämmung des COVID-19-Virus verhängt hatten.

Beschreibung der Maßnahme

Corsair ist eine französische Fluggesellschaft mit Sitz am Flughafen Paris-Orly und verfügte Ende September 2023 über eine Flotte von neun Flugzeugen, die hauptsächlich die französischen Gebiete in äußerster Randlage anfliegen. Die Gesellschaft soll sich in ernststen finanziellen Schwierigkeiten befinden.

Die französischen Behörden schlagen vor, dass sich der neue Umstrukturierungsplan 2023 über einen Zeitraum von [...] Jahren bis [...] erstreckt. Der Plan soll über externe Finanzbeiträge finanziert werden, so zum einen durch die Zufuhr von Kapital vonseiten noch nicht identifizierter externer Investoren und zum anderen durch eine finanzielle Unterstützung des französischen Staates in erster Linie über den Erlass und die Umstrukturierung von Schulden sowie weitere Steuerermäßigungen für die Erneuerung eines Teils der Flotte.

Beihilferechtliche Würdigung der Maßnahme

Die Maßnahme stellt eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar, da die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind: i) Die Maßnahme ist dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln finanziert, ii) sie verschafft dem Empfänger einen Vorteil, iii) dieser Vorteil ist selektiv und iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht, ihn zu verfälschen, und beeinträchtigt den Handel zwischen Mitgliedstaaten.

Nach Randnummer 7.2.2 der genannten Leitlinien kann der betreffende Mitgliedstaat, wenn eine Umstrukturierungsbeihilfe genehmigt worden ist, die Kommission während der Umstrukturierungsphase um Genehmigung von Änderungen des Umstrukturierungsplans und des Beihilfebetrags ersuchen. Die Kommission kann solche Änderungen genehmigen, wenn dabei folgende Voraussetzungen eingehalten werden: a) Auch der geänderte Plan muss die Wiederherstellung der Rentabilität innerhalb einer angemessenen Frist erkennen lassen, b) werden die Umstrukturierungskosten höher veranschlagt, muss auch der Eigenbeitrag entsprechend höher ausfallen, c) wird der Beihilfebetrag heraufgesetzt, müssen die Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen umfangreicher sein als die anfänglich festgelegten, d) sind die angebotenen Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen weniger umfangreich als die ursprünglich festgelegten, muss der Beihilfebetrag entsprechend herabgesetzt werden, e) der neue Zeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen zur Begrenzung von Wettbewerbsverfälschungen darf sich gegenüber dem ursprünglich beschlossenen Zeitplan nur aus Gründen verzögern, auf die das begünstigte Unternehmen oder der Mitgliedstaat keinen Einfluss haben; andernfalls muss der Beihilfebetrag entsprechend herabgesetzt werden.

Beim derzeitigen Stand bezweifelt die Kommission, dass die Förderung im Rahmen des neuen Umstrukturierungsplans die in den Leitlinien festgelegten Vereinbarkeitskriterien erfüllt. In diesem Fall wäre die Umstrukturierungsbeihilfe beim derzeitigen Stand nicht nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar. Insbesondere hegt die Kommission Zweifel daran, i) dass ein tatsächlicher und ausreichender Eigenbeitrag des Beihilfeempfängers vorgesehen ist, ii) dass die Rentabilität des Beihilfeempfängers langfristig wieder hergestellt wird, iii) dass nennenswerte Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen sind und iv) dass die Verlängerung zur Entwicklung eines Wirtschaftszweigs oder Wirtschaftsgebiets beiträgt.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

La Commission souhaite informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités concernant l'aide à la restructuration en faveur de Corsair S.A. (« Corsair »), elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (« TFUE »).

1. PROCÉDURE

- (1) Le 11 décembre 2020, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard d'un projet d'aide à la restructuration en faveur de Corsair d'un montant de 106,7 millions d'euros et composée i) de reports d'imposition ou de taxation (pour 21,9 millions d'euros), ii) d'un crédit d'impôt (pour 4,8 millions d'euros), iii) d'un prêt à taux réduit (pour 18 millions d'euros), et iv) d'un prêt participatif (pour 62 millions d'euros) conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE tel qu'interprété par les lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (ci-après les « lignes directrices S&R ⁽¹⁾ ») (ci-après la « décision concernant l'aide à la restructuration ⁽²⁾ »).
- (2) Le même jour, la Commission a approuvé, conformément à l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE, 30,2 millions d'euros d'aide compensatoire sous la forme d'un crédit d'impôt Outre-Mer, pour les dommages subis du 17 mars au 30 juin 2020 en raison des mesures de confinement et des restrictions de voyage introduites pour limiter la propagation du virus de la Covid-19 par la France et d'autres pays de destination ⁽³⁾.
- (3) Contrairement aux préconisations du considérant 102 de la décision concernant l'aide à la restructuration, les autorités françaises n'ont pas soumis de rapports semestriels à la Commission concernant la mise en œuvre du plan de restructuration et qui devaient préciser, entre autres, les éventuelles déviations par rapport aux trajectoires financières ou opérationnelles du plan de restructuration ainsi que les mesures correctrices envisagées ou prises par Corsair le cas échéant.
- (4) Le 27 septembre 2023, en vertu du point 7.2.2 des lignes directrices S&R, la France a communiqué à la Commission une demande de modification du plan de restructuration de Corsair qui visait à permettre à Corsair de se recentrer sur son cœur d'activité, sachant que, d'après la décision concernant l'aide à la restructuration, ledit plan devait être mis en œuvre sur une période allant jusqu'au [...] (ci-après, le « Plan de Restructuration 2020 »).
- (5) Le 29 novembre 2023, les autorités françaises ont fourni des informations supplémentaires, notamment quant à de possibles sources nouvelles de financement de la part de nouveaux investisseurs.
- (6) Le 15 décembre 2023, les autorités françaises ont informé la Commission de nouvelles modifications apportées au Plan de Restructuration 2020 ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Communication de la Commission — Lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (JO C 249 du 31.7.2014, p. 1).

⁽²⁾ Décision de la Commission du 11 décembre 2020 dans l'affaire SA.58463 (2020/N) — France — Aide à la restructuration en faveur de Corsair SA (JO C 41 du 5.2.2021, p. 8).

⁽³⁾ Décision de la Commission du 11 décembre 2020 dans l'affaire SA.58125 (2020/N) — France — Aide compensatoire à Corsair pour les dommages causés par la pandémie du Coronavirus (COVID-19) (JO C 242 du 24.6.2022, p. 1).

⁽⁴⁾ « Fiche d'information complémentaire sur les aides à la restructuration des entreprises en difficulté autres que les établissements financiers: aides individuelles » et de plusieurs annexes dont le document intitulé « Business Plan Update » préparé par des consultants externes pour le compte de la compagnie et daté du 30 novembre 2023.

2. LE BÉNÉFICIAIRE

2.1. Les activités de Corsair

- (7) Corsair est une société par actions simplifiée au capital social de 5 000 000,00 d'euros, dont le siège social est situé aéroport Pôle Caraïbes, zone de fret, 97139 Les Abymes, Guadeloupe, France. Elle est immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Pointe-à-Pitre sous le numéro 328 621 586.
- (8) Les titres de Corsair sont intégralement détenus, depuis fin 2020, par la société holding Outre-Mer R-Plane (OMRP). Corsair détient par ailleurs 75 % des titres, et 100 % des droits économiques, de la société de droit allemand MSN 1359 GmbH dans laquelle est logé un aéronef Airbus A330-300 exploité par Corsair.
- (9) À fin septembre 2023, Corsair, basée à l'aéroport de Paris-Orly disposait d'une flotte de neuf aéronefs desservant principalement les régions ultrapériphériques françaises des Antilles (Martinique, Guadeloupe), de l'Océan Indien (La Réunion, Mayotte), ainsi que l'Afrique (Bamako, Cotonou et Abidjan).
- (10) Par suite de la décision concernant l'aide à la restructuration, Corsair devait mettre en œuvre le Plan de Restructuration 2020 qui prévoyait une durée jusqu'à [...] et dont la mise en œuvre aurait dû rétablir sa viabilité à long terme.

2.2. Les difficultés rencontrées par Corsair

- (11) Dans sa requête de modification du Plan de Restructuration de 2020, les autorités françaises expliquent que le plan d'affaires qui sous-tendait le Plan de Restructuration 2020 reposait sur des hypothèses qui ne se sont pas confirmées et que des événements, dont l'ampleur était impossible à anticiper, ont eu un impact particulièrement défavorable sur Corsair.
- (12) Tout d'abord, les autorités françaises expliquent que parmi les difficultés rencontrées par Corsair depuis l'approbation du Plan de Restructuration 2020, les restrictions sanitaires maintenues jusqu'au début de l'exercice 2022/2023 ont pesé très lourd sur les performances commerciales et financières de Corsair.
- (13) En effet, la limitation, voire l'interdiction ponctuelle des vols, jusqu'en mars 2022 entre la Métropole et certains départements et territoires d'Outre-Mer (comme les Antilles et La Réunion) en raison de la nouvelle flambée de Covid-19 et de l'impossibilité de déployer le vaccin sur ces territoires ont rendu les activités de Corsair particulièrement difficiles voire impossibles.
- (14) À ce titre, les autorités françaises exposent que :
 - a. Depuis novembre 2020, la France métropolitaine, mais surtout les Antilles et la Réunion ont subi des confinements à répétition sur les périodes de novembre-décembre 2020, avril-mai 2021 et de nouveau en juillet-août 2021 pour les Antilles et la Réunion;
 - b. Les déplacements en France métropolitaine, aux Antilles et à la Réunion se sont vus strictement limités aux déplacements pour motifs impérieux sur la période février-mai 2021 et les motifs impérieux ont été maintenus pour les non vaccinés jusqu'en mai 2022;
 - c. La crise Omicron à la fin de l'année 2021 est encore venue alourdir les restrictions sur ces destinations, outre l'île Maurice classée dans la catégorie « rouge écarlate » pour quelques jours faisant flamber les annulations et s'écrouler les réservations; et
 - d. La reprise des vols vers le Canada n'a pu s'opérer qu'en juin 2022, les restrictions très fortes de voyage étant maintenues jusqu'au printemps 2022.
- (15) Les autorités françaises ajoutent par ailleurs que l'activité de Corsair a également été affectée par des mouvements sociaux aux Antilles entre novembre 2021 et janvier 2022, à la suite de l'instauration d'une obligation vaccinale pour les soignants ainsi que l'imposition du «pass» sanitaire dans plusieurs lieux publics.

- (16) Les autorités françaises concluent que, dans ces conditions, Corsair, qui anticipait un retour à des conditions normales de marché dès la fin de l'année 2021, a vu ses résultats s'écarter de ceux anticipés dans le plan d'affaires initial.
- (17) Ensuite, selon les autorités françaises, la récente crise liée à l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine et le contexte inflationniste mondial en résultant ont conduit à une très forte augmentation des charges au moment de la reprise d'une activité normale de la compagnie, avec (i) la très forte augmentation du cours du kérosène, celui-ci ayant dépassé les 1200 USD/tonne au plus haut, à comparer aux [500-900] USD/tonne initialement retenus dans le plan d'affaires, et (ii) l'affaiblissement de l'euro face au dollar américain, le plan d'affaires initial ayant été construit sur la base d'un taux de change EUR/USD à [0,9-1,3] à comparer aux 0,97 atteints au plus bas en octobre 2022.
- (18) À ce titre, les autorités françaises précisent que le coût du kérosène représentait dans le plan d'affaires initial [100-180] millions d'euros de charges sur l'horizon [...] et que l'augmentation du cours du kérosène ainsi que la faiblesse de l'euro par rapport au dollar américain ont conduit à un surcoût d'environ [80-120] millions d'euros par an sur ce seul poste.
- (19) Enfin, les autorités françaises soutiennent que si la compagnie a pu, en partie, augmenter ses prix afin de répercuter cette situation (conjuguée à l'effet inflationniste généralisé sur tous les coûts supportés par la compagnie), la compensation n'a été que partielle, la majorité des billets étant vendue plusieurs mois avant le vol. Ainsi, une augmentation agressive des coûts comme celle qui a été subie à la suite de la crise liée à l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine n'a pas pu être répercutée immédiatement sur le prix du billet et a nécessité un temps de mise en œuvre.
- (20) Dans ce contexte et sur base de ce qui précède, les autorités françaises expliquent que Corsair rencontre de fortes tensions de trésorerie et a vu sa marge opérationnelle enregistrer un repli net de [170-220] millions d'euros sur la période [...] par rapport au Plan de Restructuration 2020, et ce malgré les efforts de la société pour réduire ses coûts fixes à hauteur de [20-40] millions d'euros sur la période et les mesures de soutien complémentaire prises par l'État français et mises en place par ce dernier au profit du secteur dans son ensemble qui ont eu un impact positif pour Corsair de [20-40] millions d'euros sur la période. À cet égard, la France n'a pas informé la Commission de l'octroi d'aides additionnelles à Corsair au cours de la période de restructuration conformément au point 129 des lignes directrices S&R. La Commission souhaiterait obtenir toute précision utile, parmi les mesures de soutien pour le montant de 32 millions d'euros qui sont venues s'ajouter à l'aide à la restructuration initiale, sur celles qui seraient constitutives d'aide, notamment afin d'en tenir compte pour évaluer la compatibilité des aides nouvelles que la France envisage d'octroyer à Corsair.
- (21) Les autorités françaises exposent par ailleurs que, sur base des performances financières dégradées suite aux nouvelles difficultés rencontrées par Corsair depuis la décision concernant l'aide à la restructuration de décembre 2020 et telles que détaillées ci-dessus, le résultat opérationnel de la compagnie [...] (qui s'est terminé en septembre) [...] les fonds propres qui sont [...] d'euros et que, sur la base du plan d'affaires actualisé établi par la compagnie, Corsair n'est dès lors plus en mesure de respecter le Plan de Restructuration 2020.
- (22) Les autorités françaises précisent enfin que le prix du carburant et la parité euro/dollar connaissent encore une forte volatilité, et qu'il existe encore une grande incertitude, compte tenu du contexte géopolitique et économique mondial. De même, elles soulignent l'augmentation de l'ensemble des coûts libellés due à l'inflation, notamment la maintenance des avions et de leurs moteurs ([...] % en moyenne) ainsi que le catering ([...] %).
- (23) Sur base de ce qui précède, l'État français a donc modifié, en date du 15 décembre 2023, sa demande de modification du Plan de Restructuration 2020 sur le fondement du point 7.2.2 des lignes directrices S&R.

3. LE PLAN DE RESTRUCTURATION RÉVISÉ

3.1. Les hypothèses du Plan de Restructuration révisé

- (24) Les autorités françaises indiquent que le plan d'affaires actualisé (« ci-après le Plan de Restructuration révisé ») s'appuie sur les hypothèses suivantes:
- a. La fin de l'ensemble des restrictions liées à la crise sanitaire de la Covid-19;
 - b. La diminution progressive du prix du fuel de [800-1100] USD/tonne en moyenne sur l'exercice 2022/2023 à [600-900] USD/tonne à compter de septembre 2023;
 - c. La hausse des prix moyens sur l'ensemble des lignes permettant de compenser l'impact de la hausse des prix du carburant observée lors de l'exercice 2021-2022 et ayant fortement impacté la rentabilité de la compagnie. Du fait d'une compétition accrue sur les lignes opérées par Corsair, les compagnies n'ont pas été capables de rapporter immédiatement cette hausse du prix des carburants sur les prix de vente et l'impact positif de la hausse tarifaire s'est matérialisé progressivement entre avril 2022 et juin 2023;
 - d. Les hypothèses suivantes s'appliquent particulièrement à certaines lignes opérées par Corsair telles que:
 - i. Antilles : la densification du programme de vols vers la Guadeloupe et la Martinique (vols quotidiens) rendue possible par l'exploitation avec des appareils de plus petites capacités (A330s au lieu de B747s) qui ont déjà permis, en 2023, de dépasser le nombre de passagers transportés durant l'exercice 2018/2019, renforcé par le développement des lignes Province/Antilles;
 - ii. Océan Indien : le renforcement de l'offre vers La Réunion (et le développement de lignes Province/La Réunion) et l'île Maurice, supportés par la mise en œuvre de vols régionaux (notamment via La Réunion/Mayotte) qui permettent d'optimiser les taux de remplissage des vols longs courriers; et
 - iii. Afrique : le Plan de Restructuration révisé s'appuie également sur le redéploiement partiel des capacités de Corsair sur des routes africaines (Abidjan en vol quotidien, Bamako et Cotonou) déjà opérées en 2023 et le lancement de nouvelles lignes notamment vers [...] lors de l'exercice [...] en lieu et place des routes vers [...]. L'opération de ces lignes passerait également par le [...] ^(?);
 - e. La continuation du renouvellement de la flotte en remplaçant les avions A330-CEO par des avions A330-NEO lors de l'exercice [...] permettra une optimisation des cabines tout en consommant moins mais moyennant des loyers plus élevés;
 - f. La restructuration opérationnelle opérée entre 2020 et 2021 (entre autres au travers de d'une réduction de la masse salariale, de ruptures conventionnelles collectives et plan de sauvegarde de l'emploi, de la vente de trois Boeings 747, des arrêts de routes peu rentables telles que Paris-Miami, de la non-ouverture d'une nouvelle ligne Paris-New York, etc.), devrait permettre de conserver une structure de coûts optimisée sur l'horizon du Plan de Restructuration révisé.
- (25) Les autorités françaises ajoutent qu'en complément de ces hypothèses, des leviers opérationnels ont été identifiés par Corsair et pourraient sensiblement améliorer la performance de la compagnie. En particulier, les autorités françaises expliquent que le maintien de l'avion A330 F-HSKY, après l'arrivée des appareils commandés dans le cadre du Plan de Restructuration révisé (et portant la flotte à 10 appareils à compter de [...]), pourrait permettre d'opérer certaines lignes [...] et améliorer sensiblement la rentabilité de Corsair.

^(?) Les autorités françaises expliquent par ailleurs que l'exploitation de ces lignes repose notamment sur le maintien dans la flotte de l'appareil Airbus A330-300 (immatriculé F-HSKY) après l'arrivée des avions commandés dans le cadre du Plan de Restructuration initialement prévu, portant la flotte à 10 appareils à compter de [...]. Les autorités françaises estiment que cette situation permettant ainsi à Corsair de disposer d'un outil lui permettant de mieux absorber ses coûts fixes, ceux-ci ayant été négativement impactés par le contexte inflationniste générale.

3.2. Le financement du Plan de Restructuration révisé

- (26) Dans leur contribution du 27 septembre 2023, les autorités françaises proposaient que le Plan de Restructuration révisé s'étale sur une période de [...] ans jusqu'à la [...] contrairement à ce que stipule leur documentation fournie le 15 décembre 2023. En effet, dans ces derniers documents, les autorités françaises indiquent que la durée additionnelle envisagée pour le Plan de Restructuration révisé sera au maximum de [...] ans (et non plus [...] ans), c'est-à-dire jusqu'au [...] au maximum.
- (27) Par la même occasion, les autorités françaises estiment que, dans la mesure où la durée additionnelle envisagée pour le Plan de Restructuration révisé est sensiblement inférieure à la durée du Plan de Restructuration 2020, la présente procédure concerne bien une modification du Plan de Restructuration 2020 dont la Commission a été informée le 27 septembre 2023 et non un nouveau plan de restructuration.
- (28) Le Plan de Restructuration modifié tel que fourni par les autorités françaises repose dès lors essentiellement sur les hypothèses financières suivantes:
- a. Tout d'abord, une augmentation soutenue des bénéfices et flux financiers générés sur la durée du Plan de Restructuration révisé par l'amélioration des performances commerciales résultant notamment d'une augmentation de la flotte jusqu'à dix avions, de la fermeture de routes déficitaires et de leur substitution par de nouvelles routes vers l'Afrique;
 - b. Ensuite, des contributions financières externes prenant la forme, d'une part, de contributions propres pour un montant de [130-180] millions d'euros ⁽⁶⁾ et, d'autre part, du soutien financier de l'État français pour un total de 83,1 millions d'euros.
- (29) S'agissant des apports financiers privés, les autorités françaises expliquent qu'ils interviendront au travers, principalement, de: (i) un apport de [5-30] millions d'euros par certains actionnaires actuels d'OMRP et de nouveaux investisseurs, (ii) un apport de la République du Congo, en tant que nouvel actionnaire, pour un montant de [5-30] millions d'euros, (iii) la cession de trois avions Boeing 747 et deux moteurs de remplacement réalisée en 2020 pour un montant de [10-25] millions d'euros que la Commission a considéré, dans la Décision de décembre 2020, comme «*apportant une ressource propre à l'entreprise*», (iv) l'opération de [...] pour un montant estimé à ⁽⁷⁾ [10-50] millions d'euros, et (v) le financement par Corsair (via des conventions de location-bail) intervenu en juillet 2022 de quatre A330-NEO neufs pour un montant de [20-80] millions d'euros ⁽⁸⁾.
- (30) Les autorités françaises indiquent que, dans le cadre de la Décision, basée sur le Plan de Restructuration 2020, les apports privés à Corsair avaient pris, entre autres, la forme de (i) l'apport d'un montant de 30 millions d'euros par OMRP, (ii) concessions par le groupe TUI en qualité d'actionnaire sortant de Corsair pour un montant de l'ordre de [80-120] millions d'euros (consistant, entre autres, en [...]).
- (31) Sur cette base, les autorités françaises indiquent que, dans le cadre du Plan de Restructuration 2020 de Corsair, le montant de la contribution propre devant être retenu au titre de la demande de modification du Plan de Restructuration 2020 s'élève à [130-180] millions d'euros. Les autorités françaises concluent donc que, dans le cadre de la modification du Plan de Restructuration 2020 de Corsair, le montant total de la contribution propre s'élèverait par conséquent à [250-350] millions d'euros (c'est-à-dire en tenant compte de la contribution propre initiale).

⁽⁶⁾ Après l'écrasement total de l'actionnaire historique OMRP.

⁽⁷⁾ [...].

⁽⁸⁾ Correspondant au montant de la location mensuelle des avions jusqu'en [...], c'est-à-dire pendant la durée du Plan de Restructuration révisé.

- (32) S'agissant du soutien financier de l'État français, les autorités françaises expliquent qu'il interviendra au travers, principalement, de: (i) un nouvel apport de 3 millions d'euros ⁽⁹⁾ par le Conseil Départemental de la Guadeloupe, (ii) un crédit d'impôt outre-mer (CIOM) de 38,1 millions d'euros au titre du programme d'investissement de Corsair portant sur l'achat d'un avion ⁽¹⁰⁾, (iii) un rééchelonnement d'un montant de 19 millions d'euros correspondant à la dette publique non rémissible sur une durée de six ans [...] ⁽¹¹⁾, (iv) un abandon d'un montant de 23 millions d'euros correspondant à la dette publique rémissible pouvant faire l'objet d'un abandon, ainsi que (v) un abandon des dettes publiques correspondant au montant des prêts accordés dans le plan de restructuration initial. Toutefois, comme ce montant a déjà été pris en compte en totalité dans la Décision de 2020, il convient, selon les autorités françaises de ne pas l'ajouter à nouveau car cela aboutirait à comptabiliser deux fois la même aide. Par ailleurs, en contrepartie d'un tel abandon, Corsair consent à l'État français et aux créanciers publics concernés une clause de retour à meilleure fortune (ci-après «RMF») prioritaire selon les termes et conditions suivants: [...].
- (33) Il convient ici de rappeler que, dans le cadre de la Décision, basée sur le Plan de Restructuration 2020, l'aide d'État versée à Corsair avait pris la forme d'une aide à la restructuration de 105,7 millions d'euros comprenant (i) un moratoire sur le passif public constitué par Corsair à fin janvier 2021 estimé à 21,9 millions d'euros, (ii) 3,8 millions d'euros de CIOM sur l'achat d'avion(s) en 2021, (iii) un prêt direct de l'État à taux bonifié de 18 millions d'euros, ainsi que (iv) un prêt participatif de 62 millions d'euros ⁽¹²⁾.
- (34) Les autorités françaises précisent qu'en 2020, dans le cadre de l'investissement d'OMRP, 6 millions d'euros ont été versés par les collectivités locales dominiennes, ce dont ne tenait pas compte la Décision. Il est donc nécessaire d'ajouter ce montant au montant de l'aide d'État versée en 2020, ce qui conduirait à un montant total d'aides d'État de 111,7 millions d'euros.
- (35) Sur cette base, les autorités françaises indiquent que, dans le cadre de la modification du Plan de Restructuration 2020 de Corsair, le montant total actualisé de l'aide d'État s'élèverait donc à 194,8 millions d'euros (c'est-à-dire en tenant compte de l'aide initiale), soit [80-120] millions d'euros de moins que le montant total actualisé des contributions privées.
- (36) Sur base de ce qui précède et sans autre apport de détail, les autorités françaises estiment que l'aide sous forme d'abandon de dettes et de crédit d'impôt serait appropriée pour résoudre les problèmes de liquidité rencontrés actuellement par Corsair et que cet abandon, consenti avec une clause de retour à meilleure fortune pour un montant de [...] millions d'euros, permettrait de compenser les pertes subies et de répondre aux besoins de liquidité à moyen terme de Corsair. Les autorités françaises concluent que cela devra permettre à la compagnie de retrouver une position de trésorerie positive et de faire face à ses dettes, sans plus de détails quant au montant et/ou calendrier y relatifs ⁽¹³⁾.

3.3. Rétablissement de la viabilité à long terme

- (37) Selon le Plan de Restructuration révisé soumis par les autorités françaises en date du 27 septembre 2023, le chiffre d'affaires de Corsair, et en particulier celui provenant du transport des passagers, devrait croître de l'ordre de [...] % sur la durée du Plan de Restructuration révisé et atteindre aux environs de [500-1 000] millions d'euros à la fin [...].

⁽⁹⁾ Les autorités françaises précisent que les modalités juridiques de cet apport étaient encore en cours de finalisation à la date du 15 décembre 2023.

⁽¹⁰⁾ [...].

⁽¹¹⁾ Les autorités françaises précisent que le solde de la dette publique non-rémissible, soit [2-8] millions d'euros, sera remboursé concomitamment au versement du crédit d'impôt.

⁽¹²⁾ À ce titre, les autorités françaises précisent qu'il convient de relever que, dans le cadre de la Décision de décembre 2020, le montant total des prêts accordés par l'État (80 millions d'euros) et non uniquement l'avantage économique conféré à Corsair de prêts octroyés par l'État par rapport à des prêts analogues qui auraient été octroyés par un acteur privé ont été pris en compte au titre de l'aide d'État.

⁽¹³⁾ Section 4 de la « Fiche d'information complémentaire sur les aides à la restructuration des entreprises en difficulté autres que les établissements financiers: aides individuelles », page 29.

- (38) S'agissant des coûts (variables et fixes), les autorités françaises estiment qu'ils ne devraient croître que de [1-10] % sur la durée du plan et donc proportionnellement moins que les revenus escomptés de la compagnie d'ici à la fin [...]. En particulier les coûts fixes, [...] sont annoncés par les autorités françaises comme demeurant essentiellement stables sur la durée du Plan de Restructuration révisé. Cette situation permet donc aux autorités françaises de soumettre que la marge opérationnelle de la compagnie est attendue en croissance sur la durée du Plan de Restructuration révisé de [...] millions d'euros en 2023 à [...] millions d'euros à la fin [...], soit une croissance attendue de plus de [200-800] % sur la durée du Plan de Restructuration révisé ⁽¹⁴⁾. Les autorités françaises prévoient une progression du résultat net de Corsair dans les mêmes proportions avec une croissance de [...] millions d'euros aux environs de [...] millions d'euros sur la durée du plan.
- (39) Les autorités françaises expliquent par ailleurs que lorsque le Plan de Restructuration révisé prend en considération une flotte de Corsair de dix avions à compter du mois de [...] à la suite de la poursuite du renouvellement de sa flotte au travers des commandes des appareils Airbus A330-NEO neufs passées en [...] (initiative qu'elles caractérisent de premier levier opérationnel), l'impact sur le chiffre d'affaires à la fin de l'exercice [...] serait de l'ordre de [30-100] millions d'euros supplémentaires (et jusqu'à [30-100] millions d'euros à la fin de [...]). L'intégration de ce dixième avion devrait générer, selon les autorités françaises, de l'ordre [2-15] millions d'euros de marge opérationnelle supplémentaire sur l'exercice se clôturant à la fin du mois de septembre [...] et jusqu'à [5-20] millions d'euros supplémentaires sur le dernier exercice comptable du Plan de Restructuration révisé se terminant à la fin [...].
- (40) Dans leur documentation fournie le 15 décembre 2023, les autorités françaises présentent des projections quelque peu différentes (et plus optimistes) que certaines de celles communiquées le 27 septembre 2023. En effet, elles indiquent que le Plan de Restructuration révisé, qui prévoit toujours un retour à un résultat net positif dès l'exercice 2023-2024 grâce notamment à l'hypothèse de travail d'un abandon de dette de 103 millions d'euros au cours de l'exercice, serait positivement impacté par l'hypothèse de travail du versement de 38,1 millions d'euros de crédits d'impôt et que le résultat net s'établirait à [15-25] millions d'euros à partir de l'exercice [...] (par rapport à [10-25] million d'euros dans la communication des autorités françaises du 27 septembre 2023) grâce également à la meilleure absorption des coûts fixes.
- (41) Cela étant, ces hypothèses et développements ne permettraient pas [...].
- (42) Par ailleurs, bien que les autorités françaises semblent y faire référence à certains endroits de leur documentation, le Plan de Restructuration révisé présenté par les autorités françaises inclut uniquement un scénario « de référence » avec les limitations indiquées ci-dessus et pas de scénario « dégradé », en tant que tel, avec des hypothèses un peu plus pessimistes mais néanmoins toujours plausibles.
- (43) Enfin, les autorités françaises estiment que, sur base de i) la localisation du siège social de la compagnie, et ii) l'importance de ses activités dans des régions assistées ⁽¹⁵⁾ au sens du droit des aides d'État au titre de l'article 107, paragraphe 3, point a) du TFUE pour la période du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2027, l'appréciation par la Commission de la modification de l'aide et du plan de restructuration de Corsair devrait être moins stricte notamment au niveau de la contribution propre.

3.4. Mesures visant à limiter les distorsions de concurrence

- (44) Pour rappel, le Plan de Restructuration 2020 prévoyait des mesures structurelles et des mesures comportementales de nature à réduire les effets de la poursuite de l'activité de Corsair sur la concurrence, applicables pendant la durée de mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 soit jusqu'au [...] et notamment :

⁽¹⁴⁾ Les autorités françaises précisent que le taux de marge opérationnelle passerait ainsi de [...] % en 2023 à [...] % en [...] mais ne fournissent pas de comparaison de cet indicateur avec ceux d'autres compagnies aux activités comparables ou similaires.

⁽¹⁵⁾ La Guadeloupe, la Martinique, la Réunion et Mayotte sont considérées comme des régions assistées au sens du droit des aides d'État. Ces régions NUTS 2 figurent en zone dite « a » en tant que régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE éligibles aux aides d'État sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, points a) et c) du TFUE, et peuvent donc être qualifiées de « régions assistées ».

- a. La limitation de la flotte de la compagnie à 9 avions pendant la durée du Plan de Restructuration 2020 c'est-à-dire une capacité de sièges inférieure à celle prévue antérieurement à la mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 ;
- b. L'interdiction pour Corsair d'ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière limitant ainsi Corsair à desservir, pendant la durée du Plan de Restructuration 2020, uniquement Pointe-à-Pitre, Saint Martin, Fort de France, Cayenne, Punta Cana, Montréal, La Réunion, Mayotte, Maurice et Abidjan ⁽¹⁶⁾.

(45) Les autorités françaises ont proposé l'ajustement de ces mesures dans le cadre du Plan de Restructuration révisé.

3.4.1. Mesures structurelles

3.4.1.1. Réduction de la capacité

- (46) Les autorités françaises indiquent que Corsair propose de s'engager à abandonner jusqu'à [...] créneaux horaires de décollage et d'atterrissage et à les rendre, dans un délai de [...] à compter de la décision de la Commission, à l'association COHOR qui est en charge de la coordination des aéroports français.
- (47) Corsair renonce ainsi à tout droit sur ces créneaux et l'association COHOR pourra ainsi les réattribuer selon ses propres règles d'attribution lesquelles l'obligent notamment à réserver la moitié de ces créneaux à des nouveaux entrants.
- (48) Cette mesure structurelle est définitive, et s'étend donc au-delà de la durée du Plan de Restructuration révisé. Les autorités françaises expliquent que, en restituant des créneaux à COHOR, Corsair se disqualifie pour les éventuelles redistributions de créneaux futurs, en étant en toute fin de liste.
- (49) S'agissant plus spécifiquement de la période de restructuration du Plan de Restructuration révisé, les autorités françaises indiquent qu'elles prennent pour hypothèse une flotte de 10 avions à compter du mois de [...] dans la mesure où Corsair a poursuivi le renouvellement de sa flotte en commandant en [...] des appareils Airbus A330-NEO neufs qui seront livrés en [...]. Le Plan de Restructuration révisé prévoit donc la sortie de 3 appareils Airbus A330-300 en [...], pour être remplacés par 4 nouveaux A330-NEO en [...], portant la flotte de Corsair à 10 appareils au plus tôt en [...] (dans l'hypothèse où la compagnie ne subit aucun retard de livraison des avions par le constructeur). Les autorités françaises soumettent d'ailleurs que la conservation de l'appareil Airbus A330 F-HSKY ne remettrait pas en cause la mesure structurelle de limitation de la capacité de la flotte. En effet, les autorités françaises précisent à ce titre que la flotte de 10 avions portera la capacité de Corsair à [...] sièges et arguent donc qu'il s'agit d'un écart significatif de - [...] % de sièges ([...] sièges) par rapport à la capacité de la flotte de Corsair prévalant avant la mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 et qui était prévue de compter [...] sièges fin 2023.
- (50) Pour rappel, le Plan de Restructuration 2020 prévoyait la limitation de capacité de la flotte de Corsair au regard de celle prévue antérieurement comme suit:

Capacité totale annuelle (en sièges) avant le Plan de Restructuration 2020 :

Capacité totale à fin 2020: [...]	Capacité totale à fin 2021: [...]	Capacité totale à fin 2022: [...]	Capacité totale à fin 2023: [...]
--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

⁽¹⁶⁾ Néanmoins, si certaines dessertes n'atteignaient pas le niveau de rentabilité escompté dans le Plan de Restructuration 2020, ou si Corsair décidait d'opérer certaines d'entre elles en saisonnier, ou en cas d'événement exceptionnel, des redéploiements partiels ou total de capacités permettant le retour à la viabilité à long terme de Corsair seraient possibles sous réserve de ne pas induire des restrictions de concurrence indues sur les nouvelles lignes visées et sous réserve ultime de l'autorisation de la Commission. À ce titre, Corsair a commencé à opérer les destinations de Cotonou (Bénin) et Tananarive (Madagascar) [...].

Capacité totale annuelle (en sièges) prévue à la suite du Plan de Restructuration 2020 :

Capacité totale à fin 2020: [...]	Capacité totale à fin 2021: [...]	Capacité totale à fin 2022: [...]	Capacité totale à fin 2023: [...]
--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------	--------------------------------------

- (51) Les autorités françaises indiquent que les prévisions de Corsair relatives à sa capacité de sièges pour l'année 2024 avant restructuration, après restructuration (c'est-à-dire avec neuf avions comprenant trois des quatre nouveaux A330-NEOs commandés par Corsair en [...]) et avec dix avions (comprenant les quatre nouveaux A330-NEOs commandés par Corsair en [...]) sont les suivantes:

Capacité totale annuelle (en sièges) prévue à la fin de l'année [...]:

Avant restructuration: [...]	Avec 9 avions: [...]	Avec 10 avions:[...]
------------------------------	----------------------	----------------------

- (52) Les autorités françaises expliquent qu'il ressort des chiffres exposés ci-dessus qu'avec une flotte de dix avions, la capacité de sièges dont disposerait Corsair pour l'année 2024 serait très largement inférieure à sa capacité avant restructuration telle que prévue pour l'année 2024 puisque la différence s'élèverait à [...] sièges (soit une diminution de [...] %).
- (53) Les autorités françaises ajoutent que Corsair ne disposerait, en [...], c'est-à-dire postérieurement au terme initial du Plan de Restructuration 2020, que de [...] sièges de plus que le nombre de sièges prévu pour l'année [...] dans le cadre du Plan de Restructuration 2020 validé par la Commission (soit [...] sièges au lieu de [...] ⁽¹⁷⁾).
- (54) Les autorités françaises estiment donc que, dans la mesure où la capacité de sièges, resterait très largement inférieure à sa capacité avant restructuration, le poids concurrentiel de Corsair ne serait pas significativement modifié ou renforcé par le passage de sa flotte de neuf à dix avions et l'objectif des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence imposées par la Commission dans la Décision de décembre 2020 serait toujours respecté.
- (55) Ainsi, les autorités françaises estiment qu'il convient de tenir compte de l'effet très limité sur la capacité totale d'un passage de 9 à 10 avions dans la mesure où Corsair ne devait en principe recevoir livraison d'un dixième avion qu'au plus tôt en [...]. La période du plan de restructuration modifié pendant laquelle Corsair serait effectivement en mesure d'exploiter une flotte de 10 avions serait donc inférieure à [...] avec une capacité inférieure à sa capacité avant restructuration et à peine supérieure (de [...] sièges) à la capacité validée par la Commission dans le cadre du Plan de Restructuration 2020.
- (56) Les autorités françaises ajoutent que la capacité de sièges dont dispose une compagnie aérienne apparaît en définitive être un indicateur plus pertinent que le nombre d'avions pour mesurer le potentiel concurrentiel d'une entreprise et ainsi déterminer les mesures compensatoires qui peuvent être demandées à cette dernière et que, à cet égard, il ressortirait de la pratique décisionnelle de la Commission en matière d'aides à la restructuration octroyées à des compagnies aériennes qu'il est relativement fréquent pour la Commission de raisonner en nombre de sièges dont dispose une compagnie.
- (57) Les autorités françaises considèrent enfin que si Corsair n'était pas autorisé à opérer 10 avions, le déficit de sièges par rapport aux prévisions validées dans le Plan de Restructuration 2020 compromettrait les efforts de la compagnie pour assurer son retour à la viabilité alors que, selon les autorités françaises, les mesures compensatoires ne peuvent avoir pour effet de compromettre le retour à la viabilité de l'entreprise en restructuration.

⁽¹⁷⁾ C'est-à-dire une augmentation de [...] %.

3.4.1.2. Réduction du plan de dessertes

- (58) S'agissant des restrictions relatives aux dessertes prévues dans la décision concernant l'aide à la restructuration, les autorités françaises expliquent que le Plan de Restructuration révisé prend en compte un déploiement partiel de Corsair sur des lignes africaines et détaillent que ce redéploiement de capacités est intervenu dans le cadre d'un choix stratégique de la compagnie de se repositionner sur le continent africain francophone et dans un contexte marqué par l'extrême concurrence des compagnies opérant des vols, directs et avec escales, sur les Antilles françaises, la Réunion, et la Guyane française.
- (59) En plus des mesures déjà mises en œuvre dans le cadre du Plan de Restructuration 2020, et sous réserve d'un ajustement de sa flotte à 10 aéronefs (avec une limitation de capacité totale à [...] sièges), les autorités françaises indiquent que Corsair est disposé à arrêter, jusqu'au [...], les lignes [...] et [...] et que Corsair entend redéployer, sous réserve de l'accord de la Commission, les capacités correspondant à certaines dessertes de [...] vers d'autres destinations [...], ce qui signifie qu'il ne pourra en résulter non seulement aucune affectation de la concurrence mais également aucune affectation du commerce entre États-membres de l'Union européenne, [...] et les destinations concernées étant extra-européennes.
- (60) Les autorités françaises confirment que jusqu'au [...] Corsair ne pourra pas ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière qui ne sont pas prévues dans le Plan de Restructuration révisé. La compagnie sera donc limitée à la desserte de: [...].

3.4.2. Mesures comportementales

- (61) Le Plan de Restructuration tel que révisé le 15 décembre 2023 par les autorités françaises ne fournit aucune information particulière au sujet de possibles mesures comportementales autres que celle mentionnant l'interdiction pour Corsair d'ouvrir de nouvelles destinations à desserte régulière qui ne sont pas prévues dans le Plan de Restructuration révisé jusqu'au [...].

3.5. Rôle de Corsair dans l'Union européenne et scénario contrefactuel de l'aide

- (62) Dans le cadre de la décision concernant l'aide à la restructuration de décembre 2020, les autorités françaises expliquaient que, faute de recevoir une aide appropriée, Corsair risquait de disparaître du marché à très brève échéance et que sa défaillance aurait les conséquences principales suivantes:
- a. Un impact social négatif direct sur ses 1107 salariés;
 - b. Une augmentation des prix du transport aérien à destination des départements et régions d'outre-mer au profit d'Air France et d'Air Caraïbes alors que la clientèle pour ces destinations dispose souvent de moyens limités; et
 - c. Un impact social indirect au niveau de la continuité territoriale entre la métropole et les départements et régions d'outre-mer dans la mesure où Corsair joue un rôle essentiel dans l'économie des régions vers lesquelles et au départ desquelles elle opère des lignes régulières, en particulier Guadeloupe, Martinique et Réunion (Corsair traitant avec de nombreuses sociétés locales, dont certaines sont en situation de dépendance économique, et pourraient donc ne pas survivre à sa disparition).
- (63) Les autorités françaises soulignaient dans ce cadre que, au-delà des partenaires économiques directs de Corsair, c'est toute l'économie de ces régions ultra-marines qui bénéficie des liaisons aériennes assurées par Corsair dès lors que Corsair y achemine de nombreux touristes et que le tourisme représente plus de 8 % du PIB local. Elles concluaient donc que la disparition de Corsair ne ferait qu'accentuer la grave crise que connaissent ces territoires et limiterait les possibilités de reprise économique.
- (64) Les autorités françaises ne fournissent pas d'explications supplémentaires à ce titre dans le cadre du Plan de Restructuration révisé et encore moins suite à la réorientation partielle des routes de Corsair vers l'Afrique telle qu'envisagée et décrite dans la requête des autorités françaises.

4. APPRÉCIATION

4.1. Existence d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (65) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, *«sauf dérogations prévues par les traités, 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»*.
- (66) La qualification d'aide d'État d'une mesure au sens de cette disposition nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies: i) la mesure doit être imputable à l'État et financée au moyen de ressources d'État; ii) elle doit accorder un avantage à son bénéficiaire; iii) cet avantage doit être sélectif; et iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.

4.1.1. Les financements sous forme d'annulation de dettes, reconduction de prêts, garanties ou crédits d'impôt

- (67) Dans la décision concernant l'aide à la restructuration de décembre 2020, la Commission a conclu que l'octroi de financements au profit de Corsair par l'État français, par l'intermédiaire du Comité Interministériel pour la Réforme Industrielle est imputable à l'État et confère un avantage manifeste et sélectif à Corsair dans la mesure où les formes de financement ont été uniquement octroyées à la compagnie en vertu d'un Protocole de conciliation particulier.
- (68) Par ailleurs, la Commission a indiqué que ces mesures de financement allaient renforcer la position concurrentielle de Corsair par rapport aux autres compagnies aériennes opérant dans l'Espace Économique Européen, en particulier celles qui desservent les mêmes routes aériennes partant de Paris vers des destinations soit à l'intérieur du territoire français soit vers des pays tiers. La Commission a dès lors conclu que ces mesures allaient fausser ou menacer de fausser la concurrence entre compagnies aériennes et qu'elles étaient dès lors susceptibles d'affecter les échanges entre États-membres. Il s'ensuit que ces financements mobilisant les ressources budgétaires ou fiscales de l'État au profit de Corsair ont été considéré par la Commission comme constituant une aide d'État en faveur de Corsair au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (69) Pour les raisons qui sont exposées aux considérants 8 à 12 de la décision concernant l'aide à la restructuration, renforcées par le fait que la situation financière et opérationnelle de Corsair s'est détériorée par rapport à décembre 2020, lorsque l'aide à la restructuration a été initialement approuvée, la Commission estime qu'un soutien complémentaire de l'État prolongeant la durée des différentes mesures de financement et ajoutant de nouveaux abattements fiscaux pour le renouvellement d'une partie de la flotte constitue une nouvelle aide d'État dans la mesure où ces mesures prolongées satisfont également à l'ensemble des critères décrits au considérant (66) ci-dessus et cela malgré les modifications quantitatives, de forme et/ou temporelles y appliquées.

4.1.2. Conclusion sur l'existence d'une aide

- (70) À la lumière de l'appréciation, à ce stade, des conditions cumulatives de l'existence d'une aide d'État, la Commission conclut que la prolongation du soutien financier de l'État à Corsair sous forme d'annulation de dettes, reconduction de prêts, garanties ou crédits d'impôt constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La Commission appréciera donc sa légalité et sa compatibilité avec le marché intérieur.

4.2. Légalité de l'aide

- (71) Conformément à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, la Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à modifier des aides. Si elle estime qu'un tel plan n'est pas compatible avec le marché intérieur au regard de l'article 107, elle ouvre sans délai la procédure prévue au paragraphe 2 dudit article et l'État membre concerné ne met à exécution les mesures projetées qu'après que cette procédure ait abouti à une décision finale.

- (72) En outre, en vertu de l'article 1, point c), du règlement de procédure⁽¹⁸⁾, les modifications apportées à une aide existante constituent une «*aide nouvelle* » soumise à l'obligation de notification en vertu de l'article 2, paragraphe 1. L'article 3 de ce règlement contient l'obligation de suspension selon laquelle les aides soumises à l'obligation de notification ne sont pas mises à exécution avant que la Commission n'ait pris ou soit réputée avoir pris une décision autorisant une telle aide.
- (73) Dans la mesure où les autorités françaises ont notifié à la Commission leur demande de modification du plan de restructuration de Corsair qui visait à permettre à Corsair de se recentrer sur son cœur d'activité sur une période allant jusqu'au [...], et que l'exécution des mesures soutenant le Plan de Restructuration révisé est suspendue conformément à l'article 3, point c), du règlement de procédure, la Commission considère la nouvelle aide à la restructuration comme légale.

4.3. Compatibilité de l'aide et base juridique de l'appréciation

- (74) En vertu du point 7.2.2 des lignes directrices S&R, si une aide à la restructuration a été autorisée, l'État membre concerné peut, pendant la période de restructuration, demander à la Commission d'accepter des modifications du plan de restructuration et du montant de l'aide. La première communication relative à la demande de modification de plan de restructuration de Corsair a été introduite par la France auprès de la Commission le 27 septembre 2023, c'est-à-dire trois jours avant la fin de la période de restructuration de Corsair. Pourtant, des informations essentielles relatives à des modifications additionnelles à apporter au Plan de Restructuration 2020 ont été transmises par les autorités françaises le 15 décembre 2023.
- (75) Sur le fond, la Commission peut autoriser de telles modifications si elles respectent les règles suivantes: a) le plan révisé doit toujours prévoir un retour à la viabilité dans un délai raisonnable; b) si les coûts de restructuration sont augmentés, la contribution propre devra augmenter en conséquence; c) si le montant de l'aide est augmenté, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence devront être plus importantes que celles initialement imposées; d) si les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence proposées sont plus limitées que celles initialement imposées, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence; e) le nouveau calendrier de mise en œuvre des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence ne pourra être retardé par rapport à celui initialement adopté que pour des raisons non imputables au bénéficiaire ni à l'État membre; dans le cas contraire, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence (point 124 des lignes directrices S&R).
- (76) Si les conditions imposées par la Commission ou les engagements pris par l'État membre sont assouplis, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence ou d'autres conditions peuvent être imposées (point 125 des lignes directrices S&R).
- (77) Toutefois, le point 7.2.2 des lignes directrices S&R ne s'appliquant qu'à des modifications de plans de restructuration, et non à des plans concernant de nouvelles opérations de restructuration, à ce stade et plus particulièrement en l'absence de rapports semestriels sur les éventuelles mesures additionnelles prises pour remédier aux difficultés inattendues dont les autorités françaises font état, la Commission n'est pas en mesure d'évaluer si Corsair a pris des mesures additionnelles, dont le Plan de Restructuration révisé poursuivrait l'effort, ou s'il s'agit d'un nouveau plan de restructuration soutenu, trois ans après l'aide à la restructuration, par de nouvelles aides à la restructuration en violation du principe de non-récurrence énoncé aux points 70 à 75 des lignes directrices S&R. La Commission nourrit ainsi un doute sur la question de savoir si l'octroi d'aides nouvelles à la restructuration est conforme audit principe au vu, notamment, de l'envergure des modifications à apporter au Plan de Restructuration 2020, à savoir [...] et du moment tardif choisi pour introduire ces modifications, trois ans après la première aide à la restructuration et, de plus, que précisées le 15 décembre 2023, deux mois et demi après la fin de la période de restructuration antérieure.

⁽¹⁸⁾ Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).

- (78) Quoi qu'il en soit, la Commission considère qu'il est douteux que l'aide nouvelle soutenant le Plan de Restructuration révisé remplisse les critères de compatibilité énoncés dans les lignes directrices S&R, principalement pour les raisons suivantes.

4.3.1. Contribution au développement d'une activité ou d'une zone économique

4.3.1.1. Contribution à remédier à une défaillance du marché ou à éviter des difficultés sociales

- (79) Dans certaines situations, la restructuration d'une entreprise en difficulté peut contribuer au développement d'activités ou de zones économiques, y compris au-delà des activités exercées par le bénéficiaire. C'est le cas lorsque, en l'absence d'une telle aide, la défaillance du bénéficiaire entraînerait des situations de défaillance du marché ou de difficultés sociales, entravant le développement des activités et/ou des régions économiques qui seraient touchées par de telles situations. Le point 44 des lignes directrices S&R dresse une liste non exhaustive de ces situations. En permettant au bénéficiaire de poursuivre ses activités, l'aide empêche de telles défaillances du marché ou de telles difficultés sociales et, partant, contribue au développement des activités ou des zones qui auraient été affectées par la sortie du marché du bénéficiaire.
- (80) Bien que les autorités françaises soutiennent que l'aide d'État envisagée en faveur de Corsair contribuerait éviter une défaillance du marché ou des difficultés sociales ⁽¹⁹⁾ dans la mesure où de nombreuses sociétés du tissu économique des territoires ultra-marins de l'Union européenne (en particulier en Guadeloupe, Martinique, Réunion et Mayotte) sont en situation de dépendance économique ⁽²⁰⁾ vis-à-vis de Corsair, et pourraient donc ne pas survivre à une disparition à brève échéance de la compagnie, sur base de l'information disponible, à ce stade, dans le Plan de Restructuration révisé tel que soumis par les autorités françaises, la Commission considère qu'il est douteux que l'aide accordée à Corsair dans le cadre de la prolongation remplisse le critère du point 44 des lignes directrices S&R et note que le Plan de Restructuration révisé semble plutôt indiquer que les mesures commerciales prises par Corsair afin de renouer avec la rentabilité vont précisément dans le sens contraire.
- (81) En effet, comme expliqué au considérant (24), Corsair envisage un redéploiement partiel de certaines de ses capacités actuellement destinées à desservir des destinations au sein de l'Union européenne vers des destinations sur le continent africain francophone. Aux redéploiements de capacités des lignes prévues dans le Plan de Restructuration 2020 depuis [...] intervenus depuis la décision concernant l'aide à la restructuration (note en bas de page 16) viendra maintenant s'ajouter [...]. Les autorités françaises expliquent que cette réorientation résulte d'un choix stratégique intervenu notamment dans un contexte marqué par l'extrême concurrence des compagnies opérant des vols, directs et avec escales, sur les Antilles françaises, la Réunion, et la Guyane française (voir considérant (58)). Or, ces régions et la contribution de Corsair à leurs développements sociaux et économiques respectifs sont précisément les éléments sur lesquels s'appuyait l'appréciation positive de la Commission de l'aide initiale finançant le Plan de Restructuration 2020 comme expliqué au considérant (62).

⁽¹⁹⁾ Cela étant, les autorités françaises confirment qu'il n'existe pas *stricto sensu* de risque d'interruption de la continuité d'un service d'intérêt économique général dans la mesure où, même si des obligations de service public existent entre la métropole et les 3 territoires d'outre-mer desservis par Corsair, l'État français n'a pas décidé d'attribuer directement des compensations financières à Corsair pour lui permettre d'assurer ses liaisons aériennes.

⁽²⁰⁾ À ce titre, les autorités françaises ajoutent que, au-delà des partenaires économiques directs de Corsair, ce serait toute l'économie de ces régions qui bénéficient des liaisons aériennes assurées par Corsair vers ces destinations ultra-marines dès lors que Corsair y achemine de nombreux touristes et que le tourisme représente plus de 8 % du PIB de ces régions. Enfin, Corsair représenterait une part substantielle du fret aérien à destination et en provenance de ces territoires dans la mesure où, à l'export (hors poste) Corsair détient [10-20] % de parts de marché vers la Réunion, [30-40] % vers la Martinique ou encore [30-40] % vers la Guadeloupe.

- (82) Dans la mesure où les nouvelles destinations que Corsair envisage de développer dans le cadre du Plan de Restructuration révisé ne contribuent pas à maintenir la continuité territoriale et compte tenu de la présence de deux voire trois concurrents existants sur ces liaisons encore maintenues dans ces régions après la pandémie de Coronavirus, il est très douteux que la contribution de Corsair au développement d'une activité ou d'une zone économique grâce au maintien de la connectivité et de la continuité territoriale au sein de l'Union puisse demeurer comme une justification valable pour les (nouvelles) aides que les autorités françaises souhaitent apporter à Corsair. Cela sans préjuger que la France puisse démontrer que, même amoindrie, la contribution de Corsair à la continuité territoriale et la connectivité des régions concernées reste indispensable ou invoquer d'autres justifications prévues au point 44 des lignes directrices S&R.

4.3.1.2. Rétablissement de la viabilité à long terme

- (83) Conformément au point 124, sous a), des lignes directrices S&R, dans le cas d'une modification du plan de restructuration, la Commission exigera de l'État membre concerné qu'il présente un plan de restructuration permettant de rétablir la viabilité à long terme du bénéficiaire dans un délai raisonnable par rapport au plan de restructuration initialement soumis.
- (84) Par ailleurs, le plan de restructuration doit rétablir la viabilité à long terme du bénéficiaire sur la base d'hypothèses réalistes en ce qui concerne ses conditions d'exploitation futures et la viabilité à long terme n'est assurée que lorsqu'une entreprise est en mesure de fournir un rendement du capital prévisionnel approprié après avoir couvert tous ses coûts, y compris les amortissements et les charges financières.
- (85) Dans ce contexte, le Plan de Restructuration révisé tel que soumis par les autorités françaises présente un nombre de lacunes qui contribuent conjointement à ce qu'il soit raisonnable de considérer le rétablissement de la viabilité à long terme de Corsair comme douteux à ce stade.
- (86) Premièrement, s'agissant des hypothèses retenues par les autorités françaises ⁽²¹⁾ et qui sont supposées sous-tendre le Plan de Restructuration révisé, la Commission n'est pas en mesure, à ce stade et sur cette base, de juger si elles sont réalistes dans la mesure où aucune explication détaillée qui démontrerait et justifierait leurs choix n'est fournie par les autorités françaises.
- (87) Deuxièmement, les projections financières de base montrent des marges relativement étroites par rapport aux indicateurs de rentabilité et solvabilité traditionnels et sont donc vulnérables à toute dégradation future de certaines des hypothèses principales citées ci-dessus et qui les sous-tendent. En effet, les importantes fluctuations défavorables des prix du carburant connues ces derniers mois par exemple pourraient à elles-seules remettre en cause les projections financières seulement légèrement positives de Corsair et donc le rétablissement de sa viabilité si ces fluctuations devaient se répéter ou perdurer dans le temps.
- (88) Troisièmement, bien que les apports d'argent frais d'origine privée par certains des actionnaires d'OMRP (par l'intermédiaire d'une NewCo), pour l'équivalent de [5-30] millions d'euros et par des nouveaux investisseurs (la République du Congo-Brazzaville) pour l'équivalent de [5-30] millions d'euros ⁽²²⁾ soient considérés par les autorités françaises comme une des sources du financement des frais de restructuration dans le cadre du Plan de Restructuration révisé, ces contributions demeurent relativement limitées par rapport aux besoins de trésorerie à court et moyen termes de la compagnie, en particulier tenant compte des difficultés financières actuelles qu'elle rencontre. Ensuite, s'agissant des autres apports avancés par les autorités françaises comme permettant de contribuer au retour à la viabilité de la compagnie, la Commission constate que un certain nombre d'entre

⁽²¹⁾ Voir Section 3.1 ci-dessus.

⁽²²⁾ Et, par soucis de complétude, l'apport d'origine publique de 3 millions d'euros par le Conseil Départemental de la Guadeloupe.

eux, qu'ils soient d'origine privée ou publique, correspondent, en réalité, à des initiatives anciennes, c'est-à-dire ayant été mises en place bien avant la communication du Plan de Restructuration modifié, et apparaissent donc comme « recyclées » pour les besoins de la justification des nouvelles aides considérées lors de la présente procédure ⁽²³⁾. Le « recyclage » de ces initiatives soulève des doutes quant à leur capacité de contribuer effectivement au retour à la viabilité de la compagnie dans la mesure où leurs effets positifs attendus sur les performances économiques de Corsair et sur la situation de trésorerie qui en résulte ont soit déjà été enregistrés (et sont donc « passés » c'est-à-dire non pertinents pour les besoins de financement à rencontrer dans le cadre du Plan de Restructuration révisé), soit ne se sont pas matérialisés à un niveau suffisant dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Restructuration 2020 pour pouvoir éviter à la compagnie le besoin de recourir à de nouvelles aides. Finalement, il semblerait également que certaines autres initiatives ne soient pas encore réalisées ⁽²⁴⁾ et demeurent au stade des intentions. Sans indication concrète de leur mise en œuvre imminente ou, à tout le moins, dans le cadre du Plan de Restructuration révisé, il demeure hautement spéculatif de les prendre en considération comme éventuelles contributions fermes au retour à la viabilité de la compagnie. Par conséquent, sur base des limitations identifiées ci-dessus et à ce stade, la Commission ne peut pas considérer que les nouvelles contributions d'argent « frais » soient suffisamment importantes pour pouvoir être considérées comme un indice de réalisabilité du Plan de Restructuration révisé.

- (89) Quatrièmement, l'ampleur de la possible vulnérabilité du scénario « de référence » du Plan de Restructuration révisé telle que décrite ci-dessus ne peut à ce stade être adéquatement évaluée dans la mesure où les autorités françaises n'ont pas fourni de scénario « dégradé » du Plan de Restructuration révisé bien que cela soit exigé par le point 50 des lignes directrices S&R.
- (90) Enfin, les autorités françaises n'ont pas fourni d'états financiers prévisionnels de Corsair (ni l'ensemble des indicateurs financiers qui les accompagnent traditionnellement et nécessairement) autres qu'un sommaire compte de résultats, ni pour le scénario « de référence » et encore moins pour le scénario « dégradé » dans la mesure où ce dernier n'a tout simplement pas été communiqué (voir considérant (90) ci-dessus). Cependant, sur base de l'information sommaire fournie, le Plan de Restructuration révisé indique que l'évolution attendue des fonds propres de Corsair [...] au risque pour le bénéficiaire de continuer d'être qualifié comme entreprise en difficulté à la fin de la période prolongée de restructuration. Dans ce cas de figure, il serait exclu de considérer que le rétablissement de la viabilité à long terme soit acquis au terme du Plan de Restructuration révisé dans la mesure où Corsair serait toujours en difficulté selon les critères des lignes directrices S&R à l'issue de la période prolongée.
- (91) Sur base de ce qui précède, la Commission émet donc de sérieux doutes que le Plan de Restructuration révisé soit conforme aux critères énoncés dans les lignes directrices S&R et qu'il conduise au rétablissement de la viabilité de Corsair, car il n'est ni évident ni probable que Corsair apportera un rendement suffisant et que la compagnie soit en mesure de rester sur le marché sans aide supplémentaire. Étant donné que la viabilité à long terme de Corsair n'est pas assurée à ce jour, la Commission considère, à titre préliminaire, que le Plan de Restructuration révisé ne démontre pas que le bénéficiaire serait en mesure d'exercer une concurrence sur la base de ses propres mérites à la fin de la période de restructuration, et donc qu'en évitant sa sortie du marché par cette restructuration, l'aide à Corsair contribue au développement d'une activité ou d'une zone économique.

⁽²³⁾ Par exemple, [10-25] millions d'euros obtenus pour la cession de 3 appareils Boeing en 2020, [3-15] millions d'euros de réduction des loyers de 2 appareils Airbus 330-NEOs conclue en septembre 2020, ou encore l'abandon des prêts étatiques (« FDES & PP ») pour un montant de 80 millions d'euros et déjà pris en compte dans le cadre du Plan de Restructuration 2020.

⁽²⁴⁾ Par exemple, l'opération de [...] [10-30] millions d'euros » et pour laquelle aucune documentation (comme, par exemple, à tout le moins, une lettre d'intention signée).

4.3.2. Affectation des échanges et de la concurrence

4.3.2.1. Caractère approprié de l'aide, proportionnalité et contribution propre

- (92) Conformément au point 62 des lignes directrices S&R, une contribution importante aux coûts de restructuration est requise sur les ressources propres du bénéficiaire de l'aide, de ses actionnaires ou créanciers ou du groupe d'entreprises auquel il appartient, ou auprès de nouveaux investisseurs. Cette contribution propre doit normalement être comparable à l'aide octroyée en termes d'effets sur la solvabilité ou la position de liquidité du bénéficiaire, ladite aide devant être aussi dûment rémunérée (point 54 des lignes directrices S&R). Conformément au point 63 des lignes directrices S&R, être réelle et donc à l'exclusion des bénéfices futurs attendus tels que les flux de liquidités. Au demeurant, aux termes du point 124, sous b) des lignes directrices S&R, si dans le cadre d'une modification d'un plan de restructuration les coûts de restructuration sont augmentés, la contribution propre devra augmenter en conséquence.
- (93) Comme expliqué au considérant (32), les autorités françaises envisagent principalement de nouvelles aides pour un montant total de 83,1 millions d'euros essentiellement sous forme du rééchelonnement d'un montant de 19 millions d'euros, de l'abandon d'un montant de 23 millions d'euros dette publique, ainsi que de nouveaux abattements fiscaux [...] pour un montant de 38,1 millions d'euros.
- (94) En outre il est prévu une clause hypothétique de retour à meilleure fortune limitée à [...] millions d'euros alors que le montant total des aides étatiques avoisinerait les 200 millions d'euros depuis 2020. À supposer que la restructuration réussisse, la Commission observe que pratiquement tout le bénéfice de celle-ci reviendrait, dans la configuration actuelle, aux actionnaires (privés) existants et futurs, alors que l'État annule des dettes, ce qui améliore la solvabilité de Corsair et consent de nouveaux crédits d'impôt équivalents à une subvention à fonds perdu au profit des (nouveaux) actionnaires. Les instruments d'aide envisagés n'assurent donc pas une rémunération adéquate. À ce titre, il y a lieu de considérer que l'entrée de l'État dans le capital de la société par le biais de la conversion des créances en capital garantirait une rémunération adéquate de l'État et une symétrie relative par rapport aux autres apporteurs de fonds.
- (95) Comme prévu au point 124, sous b), des lignes directrices S&R, le Plan de Restructuration révisé doit prévoir une augmentation correspondante de la contribution propre. Cependant, dans leur requête, les autorités françaises n'ont pas fourni d'indices suffisamment pertinents pour permettre que certains des éléments de la contribution propre avancée puissent être considérés comme, d'une part, éligibles ou, d'autre part, réels et effectifs. En effet, l'opération de [...] reste hypothétique et sa possible conclusion non documentée à ce stade. Il en va de même pour l'opération de financement des 4 appareils Airbus A330-NEOs encore à réceptionner en [...] et au sujet duquel aucune documentation concluante n'a, à ce stade, été fournie à la Commission pour qu'elle puisse en évaluer la réalité. Enfin, il reste à confirmer que le financement intercalaire obtenu par l'étalement des paiements des cotisations accordé à Corsair en septembre 2023 par la Caisse de retraite du personnel navigant (CRPN) ⁽²⁵⁾ est bien éligible en tant que contribution propre.
- (96) Sur base des doutes soulevés ci-dessus, il apparaît que la contribution propre proposée dans le Plan de Restructuration révisé risque de demeurer très limitée dans l'hypothèse où les doutes soulevés quant à l'éligibilité ou la réalité de leur nature ne viendraient pas à être levés. Il en résulte qu'à ce stade, comparée aux montants des aides de l'État, la contribution propre de la part de Corsair et telle que décrite par les autorités françaises n'apparaît pas suffisamment importante pour pouvoir être considérée comme proportionnelle conformément aux lignes directrices S&R.
- (97) Il apparaît donc clairement que, à ce stade, la contribution propre proposée est non seulement très limitée par rapport aux critères énoncés aux points 64 et 124, sous b), des lignes directrices S&R, mais demeure également hypothétique à certains regards en l'absence d'engagements juridiquement contraignants de la part

⁽²⁵⁾ Par le biais de non-paiement de cotisations jusqu'à [...] avec un plan de remboursement échelonné sur 6 ans.

des contributeurs potentiels. Sur cette base, il est prématuré de prendre position sur l'application éventuelle des critères prévus au point 98 des lignes directrices S&R (voir considérant (43)) concernant la contribution propre de la part de bénéficiaires situés dans des régions éligibles à des aides régionales. Les autorités françaises n'ont, d'ailleurs, pas démontré que ce sont les circonstances spécifiques de la Guadeloupe ou des autres régions desservies par Corsair qui font obstacle à ce que Corsair apporte la contribution propre exigée. Elles n'ont notamment pas démontré que Corsair serait confronté à des difficultés particulières pour obtenir de nouveaux financements sur le marché du fait qu'il est situé dans une région assistée.

- (98) Sur base de ce qui précède, la Commission émet donc de sérieux doutes sur la proportionnalité et la rémunération de la nouvelle aide envisagée au regard des critères énoncés dans les lignes directrices S&R par rapport à la contribution propre dans la mesure où les montants considérés pour le moment demeurent insuffisants et, pour certains hypothétiques et ne constituent donc pas une contribution propre suffisante, réelle et effective aux coûts de restructuration.

4.3.2.2. Mesures visant à limiter les distorsions de concurrence

- (99) Conformément aux points 76 et suivants des lignes directrices S&R, lors de l'octroi d'une aide à la restructuration, des mesures doivent être prises pour limiter les distorsions de concurrence, de sorte que les effets négatifs sur les conditions des échanges soient réduits au minimum et que les effets positifs l'emportent sur les éventuels effets négatifs. En particulier, les mesures limitant les distorsions de concurrence devraient généralement prendre la forme de mesures structurelles, c'est-à-dire de cessions claires d'activités non déficitaires qui devraient de toute façon être abandonnées pour préserver la viabilité.
- (100) Conformément au point 124, sous c) et d) des lignes directrices S&R, dans le cas d'une modification du plan de restructuration, la Commission exigera de l'État membre concerné que, si le montant de l'aide est augmenté, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence devront être plus importantes que celles initialement imposées et que, si les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence proposées sont plus limitées que celles initialement imposées, le montant de l'aide doit être réduit en conséquence. En outre, conformément aux points 127 à 129 des lignes directrices S&R, lorsqu'une aide à la restructuration est examinée au regard de ces lignes directrices, l'octroi de toute autre aide pendant la période de restructuration, même conformément à un régime déjà autorisé, est susceptible d'influer sur l'appréciation par la Commission de l'importance nécessaire des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, de sorte que la Commission apprécie l'importance des mesures visant à limiter les distorsions de concurrence en tenant compte des autres aides de quelque type que ce soit octroyées au bénéficiaire durant la période de restructuration.
- (101) Comme expliqué aux considérants (45) et suivants, dans le Plan de Restructuration modifié, les autorités françaises proposent d'ajuster les mesures acceptées dans le cadre du Plan de Restructuration 2020 de la façon suivante :
- a. S'agissant des mesures structurelles, les autorités françaises indiquent qu'elles considèrent :
 - i. que Corsair s'engage à abandonner jusqu'à [...] créneaux horaires de décollage et d'atterrissage et à les rendre, dans un délai de [...] à compter de la décision de la Commission, à l'association COHOR qui est en charge de la coordination des aéroports français
 - ii. une augmentation de la flotte d'un appareil à une flotte de dix avions à compter du mois de [...] suite à la confirmation de commandes de quatre nouveaux avions en [...]. Les autorités françaises soumettent que, malgré l'augmentation de la flotte, la capacité de sièges dont disposerait Corsair pour l'année 2024 serait très largement inférieure à sa capacité avant restructuration telle que prévue pour l'année 2024.
 - b. S'agissant des mesures comportementales, les autorités françaises ne font aucune mention quant à la possibilité de reconduire ou renforcer les mesures actées dans la décision concernant l'aide à la restructuration

- (102) Sur base de ce qui précède, et en tenant compte du fait que Corsair aurait pu bénéficier durant la période de restructuration des aides d'État supplémentaires pouvant aller jusqu'à [20-40] millions d'euros (voir considérant (20)), la Commission émet de sérieux doutes que l'aide soutenant le Plan de Restructuration révisé soit conforme aux critères énoncés dans les lignes directrices S&R en ce qu'elle serait assortie de mesures adéquates visant à limiter les distorsions de concurrence. En effet, en vertu du point 124, sous c), des lignes directrices S&R, vu l'augmentation significative du montant de l'aide, de telles mesures doivent être plus importantes que celles initialement imposées. Or, d'une part, la France propose une augmentation de la flotte à dix avions suite à la poursuite de nouvelles commandes alors que la taille de la flotte devrait en principe être réduite avec l'augmentation du montant d'aide et l'extension de la période de restructuration. À cet égard, il convient d'observer qu'à supposer que la capacité de Corsair doive être calculée en termes des sièges disponibles, cette capacité reste en tout état de cause légèrement plus grande que celle prévue dans le Plan de Restructuration de 2020. D'autre part, la mesure relative à l'abandon des créneaux horaires ne semble pas être ni qualitativement, ni quantitativement plus significative que la mesure déjà prévue dans le Plan de Restructuration 2020 et consistant à une mise à disposition d'une compagnie tierce, à travers la signature d'un partenariat, d'un quota annuel de [...] créneaux à l'aéroport d'Orly. À cet égard, la Commission observe qu'elle n'a pas été sollicitée pour approuver un cahier de charges présenté par une telle compagnie tierce, conformément à la procédure prévue au considérant (88)(f) de la décision concernant l'aide à la restructuration. Par conséquent, les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence restant substantiellement les mêmes que celles déjà en place, malgré l'augmentation significative du montant de l'aide dans le Plan de Restructuration révisé, l'aide à la restructuration soutenant ce plan soulève des doutes sérieux quant à sa comptabilité avec les lignes directrices S&R.

4.3.3. *Mise en balance des effets positifs de l'aide et de son impact négatif sur le marché intérieur*

- (103) Une mesure d'aide d'État soigneusement conçue devrait garantir que l'équilibre global des effets évitant d'altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun soit positif. Les lignes directrices S&R énoncent les critères selon lesquels la Commission apprécie la compatibilité des aides à la restructuration d'une entreprise en difficulté avec le marché intérieur, en veillant à ce que le développement de l'activité économique en question n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (104) À la lumière des conclusions de l'appréciation ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que la nouvelle aide à la restructuration soit conforme aux principales exigences des lignes directrices S&R et, par conséquent, que les conditions des échanges au sein du marché intérieur ne soient pas affectées négativement dans une mesure contraire à l'intérêt commun, de sorte que l'aide à la restructuration n'est, à ce stade, pas compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. La Commission doute en particulier i) du rétablissement de la viabilité à long terme du bénéficiaire, ii) de sa contribution au développement d'une activité ou d'une zone économique, iii) de l'existence d'une contribution propre suffisante exempte d'aide de la part du bénéficiaire au regard du montant et de la très faible rémunération de l'aide envisagée, et iv) de l'existence de mesures suffisantes visant à limiter les distorsions de concurrence, en tenant également compte du fait que le bénéficiaire aurait potentiellement obtenu des aides d'État additionnelles durant la période de restructuration.

5. DÉCISION

Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission, statuant conformément à la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, demande à la France, dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente lettre, de présenter ses observations et de fournir toutes les informations utiles à l'appréciation de la nature, du montant, de la légalité et de la compatibilité des deux mesures d'aide à la restructuration faisant l'objet de la présente procédure.

Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

La Commission rappelle à la France que l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne a un effet suspensif et attire votre attention sur l'article 16 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil, qui prévoit que toute aide illégale peut être récupérée auprès de son bénéficiaire.

La Commission avertit la France qu'elle informera les parties intéressées en publiant la présente lettre et un résumé utile 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. Toutes ces parties intéressées seront invitées à présenter leurs observations dans un délai d'un (1) mois à compter de la date de cette publication.



C/2024/2835

24.4.2024

**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

SA.107688

(C/2024/2835)

Datum der Annahme der Entscheidung	19.3.2024	
Nummer der Beihilfe	SA.107688	
Mitgliedstaat	Belgien	
Region	REGION WALLONNE	
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Plan d'action agroenvironnemental (PAAE)	
Rechtsgrundlage	Arrêtés du Gouvernement wallon relatif aux contrôles des aides PAC	
Art der Beihilfe	Regelung	
Ziel	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, ländliche Gebiete, Beihilfen für Agrarumwelt- und Klimaverpflichtungen	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 1 050 000 EUR	
Beihilfehöchstintensität	100,0 %	
Laufzeit	bis zum 31.12.2027	
Wirtschaftssektoren	LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, FISCHEREI	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Service Public de Wallonie - Agriculture, Ressources naturelles et Environnement Avenue Prince de Liège, 15 à 5100 Jambes	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2858

24.4.2024

**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

SA.100746

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2024/2858)

Datum der Annahme der Entscheidung	7.12.2023	
Nummer der Beihilfe	SA.100746	
Mitgliedstaat	Frankreich	
Region	Frankreich	
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Aide d'État à La Poste en contrepartie du service universel postal au titre des années 2021 - 2025	
Rechtsgrundlage	Article L.2-2 du Code des postes et des communications électroniques	
Art der Beihilfe	Ad-hoc-Beihilfe	La Poste SA
Ziel	Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI)	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 2 600 000 000 EUR Jährliche Mittel: 520 000 000 EUR	
Beihilfehöchstintensität		
Laufzeit	1.1.2021 - 31.12.2025	
Wirtschaftssektoren	Postdienste von Universaldienstleistungsanbietern	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	MEF (Direction Générale des Entreprises) - DGE DGE, 61 boulevard Vincent Auriol, 75703 PARIS Cedex 13	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2859

24.4.2024

**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

SA.112501

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2024/2859)

Datum der Annahme der Entscheidung	26.3.2024	
Nummer der Beihilfe	SA.112501	
Mitgliedstaat	Bulgarien	
Region		
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	TCTF: Aid to road freight transport operators	
Rechtsgrundlage	Decree of the Council of Ministers for approval of additional expenditures under the budget of the Ministry of Regional Development and Public Works for 2024 and a draft Decision of the Council of Ministers approving an Aid program in support of expenditure for stabilization of the transport sector in the Republic of Bulgaria	
Art der Beihilfe	Regelung	
Ziel	Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 50 000 000 BGN Jährliche Mittel: 50 000 000 BGN	
Beihilfehöchstintensität		
Laufzeit	26.3.2024 - 30.6.2024	
Wirtschaftssektoren	Güterbeförderung im Straßenverkehr	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Bulgarian Road Infrastructure Agency бул. „Македония“ 3, 1606 София център, София, България	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2863

24.4.2024

**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

SA.111823

(C/2024/2863)

Datum der Annahme der Entscheidung	8.3.2024	
Nummer der Beihilfe	SA.111823	
Mitgliedstaat	Deutschland	
Region	Baden-Württemberg	
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Baden-Württemberg: Bio-Musterregionen	
Rechtsgrundlage	VwV Bio-Musterregionen	
Art der Beihilfe	Regelung	
Ziel	Landwirtschaft, Forstwirtschaft, ländliche Gebiete, Beihilfen für Zusammenarbeit im Agrarsektor	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 17 500 000 EUR Jährliche Mittel: 2 000 000 EUR	
Beihilfehöchstintensität	75,0 %	
Laufzeit	bis zum 28.2.2031	
Wirtschaftssektoren	Landwirtschaft, Jagd und damit verbundene Tätigkeiten	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Regierungspräsidium Stuttgart Ruppmannstraße 21, 70565 Stuttgart	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2864

24.4.2024

**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

SA.111887

(C/2024/2864)

Datum der Annahme der Entscheidung	9.2.2024	
Nummer der Beihilfe	SA.111887	
Mitgliedstaat	Vereinigtes Königreich	
Region	Northern Ireland	
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	Northern Ireland Regional Food Programme (2024-2025)	
Rechtsgrundlage	Agricultural Act (Northern Ireland) 1949	
Art der Beihilfe	Regelung	N/A
Ziel	Aid for knowledge transfer and information actions in the agricultural sector, Aid for promotion measures in favour of agricultural products	
Form der Beihilfe	Bezuschusste Dienstleistungen	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 340 000 GBP Jährliche Mittel: 170 000 GBP	
Beihilfehöchstintensität		
Laufzeit	bis zum 31.12.2025	
Wirtschaftssektoren	LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT, FISCHEREI	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Department for Agriculture, Environment and Rural Affairs First Floor, Clare House, 303 Airport Road West, Belfast, BT3 9ED	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2865

24.4.2024

**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

SA.102930

(C/2024/2865)

Datum der Annahme der Entscheidung	5.2.2024	
Nummer der Beihilfe	SA.102930	
Mitgliedstaat	Niederlande	
Region	Niederlande	
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	NL_LNV_NVLG_Subsidieregeling permanente reductie rechten op de inzet van staand net en zegen in het IJsselmeergebied	
Rechtsgrundlage	Kaderwet EZK- en LNV- subsidies (artikel 3); Regeling van de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit van [datum], nr. [...], houdende vaststelling van een subsidiekader ten behoeve van een permanente reductie van de rechten op de inzet van staand net en zegen in het IJsselmeergebied	
Art der Beihilfe	Regelung	
Ziel	Regionale Entwicklung (einschließlich der territorialen Zusammenarbeit), Fischerei und Aquakultur, Umweltschutz	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 8 000 000 EUR	
Beihilfehöchstintensität		
Laufzeit	bis zum 31.12.2024	
Wirtschaftssektoren	Süßwasserfischerei	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit Postbus 20401, 2500 EK, Den Haag	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2866

24.4.2024

**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

SA.109795

(C/2024/2866)

Datum der Annahme der Entscheidung	6.3.2024	
Nummer der Beihilfe	SA.109795	
Mitgliedstaat	Spanien	
Region	Spanien	
Titel (und/oder Name des Begünstigten)	PESCA - Ayudas a la liquidez por la restricción temporal de la actividad pesquera en República de Senegal durante el año 2022.	
Rechtsgrundlage	Orden APA/ /2023, de de , por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en régimen de concurrencia competitiva a buques y pescadores afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera en aguas bajo soberanía de la República de Senegal durante el año 2022.	
Art der Beihilfe	Regelung	
Ziel	Fischerei und Aquakultur	
Form der Beihilfe	Zuschuss	
Haushaltsmittel	Haushaltsmittel insgesamt: 750 000 EUR	
Beihilfehöchstintensität	100,0 %	
Laufzeit	bis zum 31.12.2024	
Wirtschaftssektoren	Meeresfischerei	
Name und Anschrift der Bewilligungsbehörde	Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación C/VELÁZQUEZ 144	
Sonstige Angaben		

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

<https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>



C/2024/2873

24.4.2024

**Veröffentlichung eines Antrags auf Eintragung eines Namens nach Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe b
der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über
Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel**

(C/2024/2873)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁾ innerhalb von drei Monaten ab dieser Veröffentlichung Einspruch gegen den Antrag zu erheben.

ANTRAG AUF EINTRAGUNG EINER GARANTIERT TRADITIONELLEN SPEZIALITÄT

„DÖNER“

EU-Nr.: TSG-TR-02843 – 20. Mai 2022

Mitgliedstaat oder Drittland: „Türkei“

1. Einzutragende(r) Name(n)

„Döner“

2. Art des Erzeugnisses [gemäß Anhang XI]

Klasse 1.2. Fleischerzeugnisse (gekocht, gepökelt, geräuchert usw.)

3. Gründe für die Eintragung

3.1. Es handelt sich um ein Erzeugnis, das

☒ eine Herstellungsart, Verarbeitungsart oder Zusammensetzung aufweist, die der traditionellen Praxis für jenes Erzeugnis oder Lebensmittel entspricht

☐ aus traditionell verwendeten Rohstoffen oder Zutaten hergestellt ist

[Bitte erläutern]

Das Erzeugnis „Döner“ ist ein traditionelles Fleischerzeugnis, das zubereitet wird, indem dünne Scheiben aus Rind-, Hammel- oder Hähnchenfleisch schichtweise auf einen senkrecht stehenden „Döner“-Spieß aus Edelstahl gesteckt werden und durch dessen Drehung um die eigene Achse vor einer Hitzequelle gegart werden. Vor dem Garen werden die dünnen Fleischscheiben in einer Mischung aus Joghurt oder Milch, Paprika- oder Tomaten-/Paradeiserpüree, Kräutern, Gewürzen und Salz mariniert. Zwischen die Fleischlagen auf dem Spieß werden Schichten aus Rinder- oder Schaffett geschichtet. Als Fleisch werden große Stücke Rind- oder Hammelfleisch, Hackfleisch/Faschiertes vom Rind oder Hammel oder eine Mischung daraus oder Hähnchenfleisch verwendet.

„Döner“ wurde seit Beginn der 1800er-Jahre von Istanbul aus bis in verschiedene Städte des Osmanischen Reiches verbreitet. „Döner“ wurde in Restaurants und Gasthäusern gegart und verkauft. Dem Manuskript von Takiyüddin zufolge stammt das Garverfahren von „Döner“ in einer senkrechten Position aus dem Jahr 1546. Die traditionellen Merkmale sind die Art der Zubereitung (Schneiden, Marinieren, Aufschichten auf einen Spieß) und das Garen in einer senkrechten Position während der Spieß gedreht wird.

Griechenland soll das erste Land in Europa gewesen sein, in dem „Döner“ im Jahr 1922 aufgrund eines Austauschs von Menschen aus der Türkei und aus Griechenland eingeführt wurde. In Griechenland wird er als „Gyros“ bezeichnet.

„Döner“ ist zu einem kulturellen Symbol der türkischen Einwanderung nach Europa, insbesondere nach Deutschland (vor allem zwischen 1962 und 1979), geworden. Nach Angaben des Vereins Türkischer Dönerhersteller in Europa (ATDID) wurde „Döner“ in Berlin erstmals 1972 von dem türkischen Arbeiter Kadir Nurman hergestellt. Seitdem blieben Name und Herstellungsverfahren unverändert und haben sich in Deutschland und anderen europäischen Ländern verbreitet.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1151/oj>.

Letztendlich ist „Döner“ zu einem der beliebtesten Ethno-Street-Food-Gerichte geworden. Nach 35 Jahren Forschung veröffentlichte der Deutsche Soziologe Eberhard Seidel 2022 ein Buch mit dem Titel „Döner“: Eine türkisch-deutsche Kulturgeschichte“, um den 50. Jahrestag von „Döner“ in Deutschland zu feiern.

3.2. *Es handelt sich um einen Namen, der*

- ☒ traditionell für das spezifische Erzeugnis verwendet worden ist
- ☐ die traditionellen oder besonderen Merkmale des Erzeugnisses festhält

[Bitte erläutern]

Der Begriff „Döner“ bezieht sich auf das traditionelle Garverfahren und nicht auf ein geografisches Gebiet. Das Wörterbuch der türkischen Sprache der Türk Dil Kurumu („Türkische Sprachgesellschaft“) beschreibt „Döner“ als einen Kebabtyp, bei dem Fleischscheiben horizontal auf einen Metallstab, bekannt als „Döner“-Spieß, aufgeschichtet werden und durch Drehung um dessen Achse in senkrechter Position vor einer Hitzequelle gegart werden. Der Begriff „Döner“ stammt von dem Verb *dönmek*, das im Deutschen „sich drehen“ bedeutet.

In Europa wurde „Döner“ jedoch als „Döner Kebab“ bekannt. „Kebab“ ist hier eine allgemeine Bezeichnung, die für alle Arten von Fleisch verwendet wird, das vor einer Hitzequelle gegart wird, und ursprünglich ein arabisches Wort. Es gibt mehrere Arten von Kebab, wie Adana Kebab, Urfa Kebab, Şiş Kebab, Patlıcan Kebab, Kuyu Kebab usw. Diese Kebabs, mit Ausnahme des „Döner Kebab“, werden entweder aus Hackfleisch/Faschiertem (Adana Kebab) oder gewürfeltem Fleisch (Patlıcan Kebab und Şiş Kebab, Tokat Kebab) oder als Ganzes (Kuyu Kebab) hergestellt. Vor dem Garen werden sie auf einen kurzen Stab gespießt und horizontal über einem Feuer oder vertikal in einem Schacht gegart.

Wie bereits im Buch des deutschen Soziologen Eberhard Seidel erwähnt, haben sich die Begriffe „Döner“ und „Döner Kebab“ seit 1972, dem Jahr der erstmaligen Herstellung von „Döner“ in Berlin, nicht verändert. Es gibt mehrere wissenschaftliche Artikel, aus denen hervorgeht, dass die Begriffe „Döner“ und „Döner Kebab“ in ganz Europa weithin akzeptiert und verwendet werden (siehe unten). Es gibt sogar Vereine von „Döner“-Herstellern in Deutschland und Europa.

4. **Beschreibung**

4.1. *Beschreibung des Erzeugnisses, das den unter Punkt 1 angegebenen Namen führt, unter anderem mit den wichtigsten physikalischen, chemischen, mikrobiologischen oder organoleptischen Eigenschaften, die die besonderen Merkmale des Erzeugnisses zum Ausdruck bringen (Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)*

„Döner“ ist ein traditionelles Fleischerzeugnis, das in einer senkrechten Position vor einer Hitzequelle gegart wird, während es um seine Achse gedreht wird, nachdem die dünnen Rind-, Hammel- oder Hähnchenfleischscheiben mit verschiedenen Gewürzen (schwarzer Pfeffer, weißer Pfeffer, roter Pfeffer), Thymian und Salz mariniert worden sind. Erforderlichenfalls werden Joghurt oder Milch und Zwiebeln zugesetzt. Zum Marinieren von Hähnchenfleisch wird keine Milch verwendet. Dann werden die Fleischscheiben zusammen mit dünnen Tierfettsscheiben (Rinder- oder Schaffett) auf einen Spieß geschichtet. Rinder- oder Hammelhackfleisch/-faschiertes oder eine Mischung daraus kann ebenfalls verwendet werden. Je nach verwendetem Fleisch kann „Döner“ als „Döner“ aus rotem Fleisch (aus Rind- und Hammelfleisch) und „Döner“ aus Hähnchenfleisch eingestuft werden.

Bei „Döner“ aus rotem Fleisch kann nach der Form des roten Fleisches weiter zwischen *Yaprak* (in Scheiben), *Kıyma* (Hackfleisch/Faschiertes) und *Karışık* (Mischung) unterschieden werden.

1. *Yaprak*-„Döner“ (Döner aus Scheiben) wird aus Rind- oder Hammelfleisch hergestellt, bei dem große Fleischstücke in Scheiben mit einer Dicke von 3 bis 5 mm geschnitten werden.
2. *Kıyma*-„Döner“ (Döner aus Hackfleisch/Faschiertem) wird aus rotem Hackfleisch/Faschiertem vom Rind und/oder Hammel hergestellt. Diese Art von „Döner“ enthält 100 % Hackfleisch/Faschiertes vom Rind oder Hammel.
3. *Karışık*-„Döner“ (gemischter Döner) wird aus dünnen Rindfleischscheiben (mindestens 60 %) und Hackfleisch/Faschiertem vom Rind oder Hammel (höchstens 40 %) hergestellt.

„Döner“ aus Hähnchenfleisch

Diese Art des „Döner“ wird aus 1 bis 2 cm dicke Hähnchenfleischscheiben (Schenkel und Brust) hergestellt.

Einige physikalische und chemische Eigenschaften von rohem „Döner“ sind unabhängig von der „Döner“-Art:

- Fettgehalt (Massenanteil): höchstens 25 % bei rotem Fleisch und 20 % bei Hähnchenfleisch
- pH-Wert: 5,2 bis 6,3 unabhängig von der „Döner“-Art
- Salzgehalt (Massenanteil): höchstens 2 %
- Kollagengehalt im gesamten Fleisch (Massenanteil): höchstens 15 % bei rotem Fleisch und 10 % bei Hähnchenfleisch
- Stärke und pflanzliches Eiweiß (Massenanteil): höchstens 1,0 %
- Ammoniakgehalt: höchstens 30 mg/100 g
- Peroxidzahl nur in Fett, das aus gefrorenem „Döner“ extrahiert wird: höchstens 1,5 mmol O₂/kg.

„Döner“ darf keine nicht-tierischen Eiweiße, Stärke, stärkehaltigen Stoffe, kein Soja und keine Sojaerzeugnisse enthalten. Der Gehalt an Stärke und pflanzlichem Eiweiß aus der Gewürzmischung darf 1 % des Gesamtgewichts nicht überschreiten. „Döner“ aus Hähnchenfleisch darf keine inneren Organe, Fremdgewebe und Separatorenfleisch enthalten. In dem Fleisch darf keine Hyperämie vorkommen und es darf keine Lymphknoten enthalten. Das gesamte Fleisch muss von gesunden Tieren stammen.

Unabhängig von der „Döner“-Art wird während des Garens die gegarte Oberfläche in 3 bis 5 mm dünnen Streifen von oben nach unten abgeschnitten. In dem gegarten und abgeschnittenen „Döner“-Streifen können die Fleisch- und Fettschichten deutlich voneinander unterschieden und leicht getrennt werden. Während des Garens wird der der Hitze zugewandte Teil des „Döner“ dunkelbraun und manchmal krustig, während die Schnittfläche eine hellere braune Farbe und eine weichere Textur aufweist.

Gegarter „Döner“ zeichnet sich durch den Geschmack von Grillfleisch aus. Je nach Hitzequelle kann der Geschmack unterschiedlich sein. Bei der Verwendung von Holzfeuer trägt Räucheraroma zum grillartigen Geschmack bei. Beim Garen über Feuer schmilzt ein Teil der Fettschicht und trägt zum Gesamtgeschmack bei. Die Verwendung von Zwiebelpaste und Joghurt beim Marinieren verleiht „Döner“ ein Aroma von gegrillter Zwiebel und einen leicht säuerlichen Geschmack. Je nach Menge an schwarzem, rotem und weißem Pfeffer, Thymian und Salz schmeckt „Döner“ auch scharf und salzig und weist eine leichte Thymiannote auf.

- 4.2. *Beschreibung der von den Erzeugern anzuwendenden Methode zur Herstellung des Erzeugnisses, das den unter Punkt 1 angegebenen Namen führt, einschließlich gegebenenfalls der Art und der Merkmale der verwendeten Rohstoffe oder Zutaten und der Zubereitungsmethode des Erzeugnisses (Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)*

Zubereitung des Rohstoffs und Herstellungsverfahren:

Zutaten

Für „Döner“ aus rotem Fleisch

- 100 kg Fleisch von mindestens sechzehn Monate alten Rindern oder Keulen- und/oder Rückenfleisch von mindestens sechs Monate alten Schafen,
- 8–10 kg tierisches Fett (Rinder- oder Schaffett),
- 2,0–3,0 kg Joghurt oder Milch, falls erforderlich,
- 2,0–3,0 kg Zwiebeln,
- 2,0–3,0 kg Salz,
- 100–200 g schwarzer Pfeffer,
- 100–200 g weißer Pfeffer,
- 100–200 g roter Pfeffer,
- 100–200 g Thymian.

Für „Döner“ aus Hähnchenfleisch

- 100 kg Hähnchenbrust und/oder -schenkel,
- 8–10 kg tierisches Fett (Rinder- oder Schaffett),
- 2,0–3,0 kg Joghurt, falls erforderlich, für „Döner“ aus Hähnchenfleisch wird keine Milch verwendet,
- 2,0–3,0 kg Zwiebeln,
- 2,0–3,0 kg Salz,
- 100–200 g schwarzer Pfeffer,
- 100–200 g weißer Pfeffer,
- 100–200 g roter Pfeffer,
- 100–200 g Thymian,
- 500–1 000 g Paprika- oder Tomaten-/Paradeisermark.

*Herstellung**Zubereitung des „Döner“-Blocks*

- Rotes Fleisch wird in 3 bis 5 mm dicke Scheiben geschnitten, Hähnchenfleisch wird mit Lebensmittelmaschinen oder Messern in 1 bis 2 cm dicke Scheiben geschnitten.
- Die Fleischscheiben werden beim Marinieren gründlich mit Gewürzen, Thymian und Salz vermischt. Außer Salz und Gewürzen werden erforderlichenfalls Zwiebeln, Milch und Joghurt verwendet.
- Hähnchenfleischscheiben werden beim Marinieren ebenfalls Gewürze, Thymian und Salz zugesetzt. Außer Salz und Gewürzen werden erforderlichenfalls Zwiebeln, Pfeffer, Tomaten-/Paradeisermark und Joghurt verwendet. Zum Marinieren von Hähnchenfleisch wird keine Milch verwendet.
- Anschließend ruht das Fleisch mindestens 10 Stunden bei +4 °C.
- Nach dem Marinieren werden die Fleischscheiben horizontal auf einen Edelstahlspieß, bekannt als „Döner“-Spieß, geschichtet. Zwischen jeweils drei bis fünf Fleischlagen wird eine Schicht aus Rinder- und/oder Schaffett von 3 bis 5 mm eingebracht, sodass keine Lücken bleiben. Der sogenannte „Döner“-Block wird so von unten nach oben aufgeschichtet.
- Der rohe „Döner“-Block wird dann mit einem speziellen Edelmesser (Länge ca. 55 cm), das als Dönermesser bekannt ist, ei-, pendel- oder kegelförmig zugeschnitten.
- Der rohe „Döner“-Block kann in einer Gefrierkammer bei -40 °C eingefroren und dann bis zu sechs Monate lang in Lagerräumen bei -18 °C aufbewahrt werden. Gefrorene Erzeugnisse werden mit Kühlfahrzeugen bei einer Temperatur von -18 °C ohne Unterbrechung der Kühlkette versandt. Rohe „Döner“-Blöcke können auf dem Betriebsgelände auch bis zu 12 Stunden lang bei 0 bis + 4 °C gelagert werden.

Garverfahren

- Der aus der Kühlung entnommene rohe „Döner“-Block wird vertikal vor einem „Döner“-Ofen mit verstellbarer Temperatur in einem Abstand von 10 bis 15 cm von der Hitzequelle platziert und mindestens 45 Minuten lang bei kontinuierlicher Drehung vorgegart, bis die gesamte Oberfläche leicht gegart und versiegelt ist.
- Zum Garen von „Döner“ kommen verschiedene Hitzequellsysteme wie Erdgas-, Elektro-, Rohr-, Holz- und Kohlesysteme zum Einsatz.
- Während die Oberfläche gegart wird, wird der „Döner“-Block so gedreht, dass rohe Teile der Hitze zugewandt sind. In der Zwischenzeit werden gegarte Teile von oben nach unten mit einem Edelmesser, bekannt als Dönermesser (Länge ca. 55 cm), oder einer mechanischen Vorrichtung in 3 bis 5 mm dicken Streifen abgeschnitten.

4.3. *Beschreibung der wichtigsten Faktoren, die den traditionellen Charakter des Erzeugnisses ausmachen (Artikel 7 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission)*

Einige traditionelle Merkmale von in der Türkei und in Europa hergestelltem „Döner“ sind:

- Schneiden des Fleisches in Scheiben einer Dicke von 3–5 mm bei rotem Fleisch und in einer Dicke von 1 bis 2 cm bei Hähnchen mit einem Messer.
- Verwendung verschiedener Arten von Gewürzen und Salz. Erforderlichenfalls werden beim Marinieren von „Döner“ aus rotem Fleisch Milch oder Joghurt verwendet. Bei „Döner“ aus Hähnchenfleisch wird keine Milch verwendet.
- Aufstecken des Fleisches auf den „Döner“-Spieß und Einbringen einer oder mehrerer Scheibe(n) Rinder- und Schaffett zwischen den Fleischlagen.
- Zuschnitt des „Döner“-Blocks mit einem Messer in Ei-, Pendel- oder Kegelform, nachdem das Fleisch und Fett am „Döner“-Spieß aufgeschichtet wurde.
- Garen des „Döner“-Blocks, vor einer Hitzequelle, während dieser vertikal um die eigene Achse gedreht wird.
- Abschneiden des Fleisches von oben nach unten in dünnen, 2 bis 5 mm dicken Streifen mit dem „Döner“-Messer.

Viele Dokumentarfilme, Berichte und verschiedene Videos von in Europa ansässigen Unternehmen zur „Döner“-Herstellung zeigen die traditionellen Merkmale von „Döner“ wie die Zubereitung von „Döner“-Blöcken mit Fleischscheiben und deren vertikale Garung. In dem Bericht der Deutschen Welle „Döner Kebab: eine türkisch-deutsche Erfolgsgeschichte“ aus dem Jahr 2021 von Max Modler und in dem ZDF-Dokumentarfilm von Sebastian Lege „Die Tricks der Lebensmittelindustrie“ aus dem Jahr 2021 wird auf den Weg von „Döner“ aus der Türkei nach Europa und seine traditionellen Eigenschaften eingegangen.

Darüber hinaus werden in der im Bundesanzeiger des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft am 28. Juli 2022 veröffentlichten Richtlinie für Fleisch und Fleischerzeugnisse die Produktionsschritte und Zutaten beschrieben, die in „Döner“ Kebab zu verwenden sind. Heute wird in einigen deutschen Bundesländern, z. B. Bayern, eine offizielle Schulung zum Thema „Döner-Kebab-Schlachter/in oder Döner-Kebab-Spezialist/in“ angeboten. In diesen Zentren werden die traditionelle Zubereitung von „Döner“-Blöcken und die vertikalen Gartechniken vermittelt.

Der „Döner“ ist nicht nur das beliebteste Street Food in Deutschland, sondern auch in anderen europäischen Ländern wie Frankreich beliebt, wo er an dritter Stelle steht. In den europäischen Medien finden sich zahlreiche Nachrichten, Berichte und Werbungen zum Thema „Döner“. İbrahim Sirkeci (2016) erklärte in seinem im Transnational Marketing Journal (TMJ) veröffentlichten Artikel mit dem Titel „Transnational Döner Kebab taking over the UK“ („Wie der transnationale Döner Kebab das Vereinigte Königreich übernimmt“), wie „Döner“ im Vereinigten Königreich populär geworden ist. In einem Buchkapitel mit dem Titel „MC Kebab: Döner Kebab and the Social Positioning Struggle of German Turks“ („MC Kebab: Döner Kebab und das Ringen der Deutschtürken um ihre soziale Stellung“) in „Changing food habits: case studies from Africa, South America and Europe“ („Änderung der Essgewohnheiten: Fallstudien aus Afrika, Südamerika und Europa“), herausgegeben von Carola Lentz, 1999, untersuchte Ayşe S. Çağlar ausschließlich die Geschichte des Döners in Europa und die damit verbundenen sozialen und wirtschaftlichen Aspekte. Das Kapitel unterstreicht den Erfolg von „Döner“ und seinen traditionellen Merkmalen in Europa. Maren Möhring beschreibt in ihren Buchkapiteln „Döner Kebab and West German Consumer (Multi-) Cultures“ („Döner Kebab und westdeutsche Verbraucher-(Multi-)Kulturen“) in „Hybrid Cultures-Nervous-States“ („Hybridkulturen – Nervöse Staaten“), 2011 herausgegeben von Ulrike Lindner, Maren Möhring, Mark Stein und Silke Stroh, den *dönerci* als die Person, die Fleisch auf einem senkrechten Spieß röstet und es mit einem scharfen, schwertähnlichen Messer schneidet.

In Europa trägt der Sektor im Zusammenhang mit „Döner“ rund 3,5 Mrd. EUR zur Wirtschaftsleistung bei. Der 1996 gegründete Verein Türkischer Dönerhersteller in Europa (ATDID) vertritt diesen Sektor in Europa.



C/2024/2879

24.4.2024

Aktualisierung der Richtbeträge für das Überschreiten der Außengrenzen gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) ⁽¹⁾

(C/2024/2879)

Die Veröffentlichung der Richtbeträge für das Überschreiten der Außengrenzen gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/399 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 2016 über einen Gemeinschaftskodex für das Überschreiten der Grenzen durch Personen (Schengener Grenzkodex) ⁽²⁾ erfolgt auf der Grundlage der Angaben, die die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 39 des Schengener Grenzkodexes mitteilen.

Neben der Veröffentlichung im Amtsblatt steht eine regelmäßig aktualisierte Fassung auf der Website der Generaldirektion „Migration und Inneres“ zur Verfügung.

VON DEN NATIONALEN BEHÖRDEN FÜR DAS ÜBERSCHREITEN DER AUSSENGRENZEN FESTGELEGTE RICHTBETRÄGE

BULGARIEN

Ersetzung der in ABl. C 153 vom 6.7.2007, S. 22, veröffentlichten Angaben.

Gemäß Artikel 17 der Verordnung über die Bedingungen für die Visaerteilung und die Festlegung der Visaregelung, die mit Dekret Nr. 198 vom 11. Juli 2011, letzte Änderung vom 13. Mai 2022, erlassen wurde, muss jeder Ausländer, der ein Visum für einen kurzfristigen Aufenthalt beantragt, nachweisen, dass er über ausreichende Mittel zur Bestreitung seiner Ausgaben während des Aufenthalts verfügt. Diese Mittel belaufen sich auf mindestens 50 EUR pro Tag für jeden Tag des mit dem Visumantrag beantragten Aufenthalts oder den Gegenwert in BGN oder in einer anderen frei konvertierbaren Währung, mindestens jedoch auf 500 EUR oder deren Gegenwert in BGN oder in einer anderen frei konvertierbaren Währung; es kann sich auch um ein Dokument über vorausbezahlte touristische Dienstleistungen handeln.

Außerdem muss er über die erforderlichen finanziellen Mittel für die Unterbringung verfügen: mindestens 50 EUR für jeden Tag des mit dem Visumantrag beantragten Aufenthalts, den Gegenwert in BGN oder in einer anderen frei konvertierbaren Währung, ein Dokument über vorausbezahlte Übernachtungen in einem Hotel oder einer Touristenunterkunft oder eine Einladungserklärung einer bulgarischen natürlichen oder juristischen Person, in der sich diese verpflichtet, alle Kosten für den Aufenthalt des Ausländers im Hoheitsgebiet der Republik Bulgarien zu übernehmen.

Außerdem ist ein Nachweis über die für die Ausreise erforderlichen finanziellen Mittel oder ein Ticket und – bei der Einreise mit einem von der betreffenden Person gelenkten Fahrzeug – ein Betrag von mindestens 100 EUR oder der Gegenwert in BGN oder in einer anderen frei konvertierbaren Währung vorzulegen.

Gemäß Artikel 16 der Verordnung über die Bedingungen für die Visaerteilung und die Festlegung der Visaregelung, die mit Dekret Nr. 198 vom 11. Juli 2011, letzte Änderung vom 13. Mai 2022, erlassen wurde, muss jeder Ausländer, der einen Antrag auf Erteilung eines Visums für einen kurzfristigen Aufenthalt zum Zwecke der Durchreise stellt, nachweisen, dass er über die erforderlichen Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts für jede Durchreise in Höhe von mindestens 50 EUR oder deren Gegenwert in BGN oder in einer anderen frei konvertierbaren Währung und – im Falle der Durchreise auf dem Landweg mit einem von der betreffenden Person gelenkten Fahrzeug – zusätzliche Mittel in Höhe von mindestens 200 EUR oder des Gegenwerts in BGN oder in einer anderen frei konvertierbaren Währung verfügt.

⁽¹⁾ Siehe die Liste früherer Veröffentlichungen am Ende dieser Aktualisierung.

⁽²⁾ ABl. L 77 vom 23.3.2016, S. 1.

LITAUEN

Ersetzung der in ABl. C 247 vom 13.10.2006, S. 19, veröffentlichten Angaben.

Gemäß dem Gesetz über den Rechtsstatus von Ausländern muss ein Ausländer, der in das Hoheitsgebiet der Republik Litauen einreist, nachweisen, dass er über ausreichende Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts oder über Quellen verfügt, aus denen er diese Mittel für seinen Aufenthalt in der Republik Litauen, für die Rückreise in sein Land oder für die Weiterreise in ein Land, in das er einreisen darf, beziehen kann.

Gemäß dem Erlass des Außenministers Nr. V-227 vom 4. Juli 2023 beläuft sich der Betrag der Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts, über die ein nach Litauen einreisender Ausländer verfügen muss, auf 50 EUR pro Tag. Diese Anforderung gilt nicht für Minderjährige, die zusammen mit einem erwachsenen Familienangehörigen reisen.

Ansonsten kann ein Ausländer den Besitz ausreichender Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts auch nachweisen, indem er ein Einladungsschreiben (*Tarpininkavimo raštas/Kvietimas*) vorlegt, in dem die einladende Person die Verpflichtung bestätigt, dafür zu sorgen, dass der Ausländer während seines Aufenthalts angemessen untergebracht und versorgt wird.

SPANIEN

Ersetzung der in ABl. C 143 vom 31.3.2022, S. 6, veröffentlichten Angaben.

Gemäß dem Erlass des Präsidialministeriums PRE/1282/2007 vom 10. Mai 2007 über die von Ausländern bei ihrer Einreise nach Spanien nachzuweisenden finanziellen Mittel müssen Ausländer den Besitz bestimmter finanzieller Mittel nachweisen, um nach Spanien einreisen zu können.

- a) Für ihren Lebensunterhalt während ihres Aufenthalts in Spanien müssen Ausländer pro Tag ihres in Spanien geplanten Aufenthalts und pro mitreisender Person, für deren Unterhalt sie aufkommen müssen, finanzielle Mittel in Höhe von 10 % des garantierten Bruttomindestlohns in Euro (113,40 EUR) oder den Gegenwert in Fremdwährung nachweisen. Dieser Betrag muss unabhängig von der geplanten Aufenthaltsdauer pro Person mindestens 90 % des nationalen Bruttomindestlohns (1 020,60 EUR) oder dem Gegenwert in Fremdwährung entsprechen.
- b) Für die Rückkehr in das Herkunftsland oder die Durchreise in ein Drittland sind die auf den Namen der Reisenden lautenden, nicht übertragbaren Fahrkarten mit Angabe des Reiseterrains für das entsprechende Transportmittel vorzulegen.

Für den Nachweis über die Mittel zur Bestreitung des Lebensunterhalts muss der Ausländer diese — sofern er darüber in bar verfügt — vorlegen oder bestätigte Schecks, Reiseschecks, Quittungen oder Kreditkarten zusammen mit einem aktualisierten Kontoauszug oder Sparbuch (Bankquittungen oder Kontoauszüge aus dem Internet werden nicht akzeptiert) oder andere Belege vorweisen, mit dem das auf der Kreditkarte oder auf dem Bankkonto verfügbare Guthaben glaubhaft nachgewiesen wird.

Liste der früheren Veröffentlichungen

ABl. C 247 vom 13.10.2006, S. 19.

ABl. C 37 vom 14.2.2009, S. 8..

ABl. C 77 vom 5.4.2007, S. 11.

ABl. C 98 vom 29.4.2009, S. 11.

ABl. C 153 vom 6.7.2007, S. 22.

ABl. C 35 vom 12.2.2010, S. 7.

ABl. C 164 vom 18.7.2007, S. 45.

ABl. C 304 vom 10.11.2010, S. 5.

ABl. C 182 vom 4.8.2007, S. 18.

ABl. C 24 vom 26.1.2011, S. 6.

ABl. C 57 vom 1.3.2008, S. 38.

ABl. C 157 vom 27.5.2011, S. 8.

ABl. C 134 vom 31.5.2008, S. 19.

ABl. C 203 vom 9.7.2011, S. 16.

ABl. C 331 vom 31.12.2008, S. 13..

ABl. C 11 vom 13.1.2012, S. 13.

ABl. C 33 vom 10.2.2009, S. 1.

ABl. C 72 vom 10.3.2012, S. 44.

ABl. C 36 vom 13.2.2009, S. 100.

ABl. C 199 vom 7.7.2012, S. 8.

ABl. C 298 vom 4.10.2012, S. 3.

ABl. C 56 vom 26.2.2013, S. 13.

ABl. C 98 vom 5.4.2013, S. 3.

ABl. C 269 vom 18.9.2013, S. 2.

ABl. C 57 vom 28.2.2014, S. 2.

ABl. C 152 vom 20.5.2014, S. 25.

ABl. C 224 vom 15.7.2014, S. 31.

ABl. C 434 vom 4.12.2014, S. 3.

ABl. C 447 vom 13.12.2014, S. 32.

ABl. C 38 vom 4.2.2015, S. 20.

ABl. C 96 vom 11.3.2016, S. 7.

ABl. C 146 vom 26.4.2016, S. 12.

ABl. C 248 vom 8.7.2016, S. 12.

ABl. C 111 vom 8.4.2017, S. 11.

ABl. C 21 vom 20.1.2018, S. 3.

ABl. C 93 vom 12.3.2018, S. 4.

ABl. C 153 vom 2.5.2018, S. 8.

ABl. C 186 vom 31.5.2018, S. 10.

ABl. C 264 vom 26.7.2018, S. 6.

ABl. C 366 vom 10.10.2018, S. 12.

ABl. C 459 vom 20.12.2018, S. 38.

ABl. C 140 vom 16.4.2019, S. 7.

ABl. C 178 vom 28.5.2020, S. 3.

ABl. C 102 vom 24.3.2021, S. 8.

ABl. C 486 vom 3.12.2021, S. 26.

ABl. C 139 vom 29.3.2022, S. 3.

ABl. C 143 vom 31.3.2022, S. 6.

ABl. C 258 vom 5.7.2022, S. 13.

ABl. C 281 vom 22.7.2022, S. 4.

ABl. C 107 vom 23.3.2023, S. 63.

ABl. C, C/2023/266 vom 19.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/266/oj>.

ABl. C, C/2023/793 vom 9.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/793/oj>.

ABl. C, C/2024/1120 vom 24.1.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1120/oj>.

ABl. C, C/2024/1951 vom 4.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1951/oj>.



C/2024/2887

24.4.2024

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache M.11448 — AGROFERT / EAST GRAIN GROUP)
Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2024/2887)

1. Am 12. April 2024 ist die Anmeldung eines geplanten Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- Agrofert, a.s. („Agrofert“, Tschechien),
- East Grain SRL („East Grain“, Rumänien).

Agrofert übernimmt im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die alleinige Kontrolle über East Grain.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

- Agrofert ist in den Bereichen Landwirtschaft, Nahrungsmittelproduktion, Verkauf und Vertrieb von landwirtschaftlichen Maschinen, Herstellung von Düngemitteln und Erzeugnissen der organischen und anorganischen Chemie sowie in der Forstwirtschaft und im Medienbereich tätig.
- East Grain bietet Kunden in Mittel- und Osteuropa ein komplexes Portfolio landwirtschaftlicher Erzeugnisse und damit verbundene Dienstleistungen an, wobei der Schwerpunkt auf dem Handel mit Mahlweizen liegt.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über die vereinfachte Behandlung bestimmter Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ⁽²⁾ infrage.

4. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

M.11448 — AGROFERT / EAST GRAIN GROUP

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 160 vom 5.5.2023, S. 1.

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Postanschrift:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË



C/2024/2888

24.4.2024

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache M.11491 — MT AEROSPACE / EGI / JV)
Für das vereinfachte Verfahren infrage kommender Fall

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2024/2888)

1. Am 16. April 2024 ist die Anmeldung eines geplanten Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁾ bei der Kommission eingegangen.

Diese Anmeldung betrifft folgende Unternehmen:

- E.ON Group Innovation GmbH, unter der alleinigen Kontrolle von E.ON SE („E.ON“, Deutschland),
- MT Aerospace AG, unter der alleinigen Kontrolle von OHB SE („OHB“, Deutschland).

E.ON und OHB werden im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 4 der Fusionskontrollverordnung die gemeinsame Kontrolle über E.ON 57. Verwaltungs GmbH erwerben.

Der Zusammenschluss erfolgt durch Erwerb von Anteilen an einem neu gegründeten Gemeinschaftsunternehmen.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:
 - E.ON ist ein Energieunternehmen, das hauptsächlich auf verschiedenen Stufen der Energieversorgungskette tätig ist, unter anderem in der Energieerzeugung, -übertragung und -verteilung, im Energiegroß- und -einzelhandel sowie in weiteren energiebezogenen Bereichen im EWR.
 - OHB ist hauptsächlich in der Entwicklung und Herstellung von Luft- und Raumfahrtkomponenten im EWR tätig.
3. Das Unternehmen E.ON 57. Verwaltungs GmbH wird in folgenden Geschäftsbereichen tätig sein:
 - Erforschung, Konzeption, Entwicklung, Herstellung, Vertrieb und Wartung von mit Flüssigwasserstoff betriebenen elektrischen Antriebssystemen, die für den weltweiten Verkauf bestimmt sind.

4. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass das angemeldete Rechtsgeschäft unter die Fusionskontrollverordnung fallen könnte. Die endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich vor.

Dieser Fall kommt für das vereinfachte Verfahren im Sinne der Bekanntmachung der Kommission über die vereinfachte Behandlung bestimmter Zusammenschlüsse gemäß der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ⁽²⁾ infrage.

5. Alle betroffenen Dritten können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1 („Fusionskontrollverordnung“).

⁽²⁾ ABl. C 160 vom 5.5.2023, S. 1.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens 10 Tage nach dieser Veröffentlichung eingehen. Dabei ist stets folgendes Aktenzeichen anzugeben:

Sache M.11491 — MT AEROSPACE / EGI / JV

Die Stellungnahmen können der Kommission per E-Mail oder Post übermittelt werden, wobei folgende Kontaktangaben zu verwenden sind:

E-Mail: COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu

Postanschrift:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Fusionskontrolle
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË



C/2024/2889

24.4.2024

**Veröffentlichung eines Antrags auf Eintragung eines Namens nach Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a
der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über
Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel**

(C/2024/2889)

Diese Veröffentlichung eröffnet die Möglichkeit, gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ innerhalb von drei Monaten ab dieser Veröffentlichung Einspruch gegen den Antrag zu erheben.

EINZIGES DOKUMENT

„BURSA SİYAH İNCİRİ / BURSA SİYAHİ“

EU-Nr.: PDO-TR-02838 – 19.4.2022

g. U. (X) g. g. A. ()

1. Name(n)

„Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“

2. Mitgliedstaat oder Drittland

Türkei

3. Beschreibung des Agrarerzeugnisses oder Lebensmittels

3.1. Art des Erzeugnisses

Klasse 1.6. Obst, Gemüse und Getreide, unverarbeitet oder verarbeitet

3.2. Beschreibung des Erzeugnisses, für das der unter Punkt 1 aufgeführte Name gilt

Die geschützte Ursprungsbezeichnung (g. U.) „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ bezeichnet frische Feigen der Sorte „Dürdane“. Die Früchte haben eine dunkelviolette Haut, sie haben rotes Fruchtfleisch und sind groß.

Die Früchte sind groß und rund und flach (abgeplattet), und sie lassen sich leicht schälen. Die Früchte sind mittelgroß, und die Höhle im Inneren der Frucht ist entweder nicht vorhanden oder sehr klein. Das Fruchtfleisch ist fest und intensiv aromatisch mit einem süß-säuerlichen Geschmack.

Die Frucht weist die folgenden physikalischen und chemischen Eigenschaften auf:

- Breite der Frucht: 55,0 – 65,0 mm
- Länge der Frucht: 45,0 – 55,0 mm
- Dicke der Haut: 1,2 – 1,8 mm
- Durchmesser des Ostiolums: 8,0 – 12,0 mm
- Anzahl der Früchte pro 1 kg: 11 ± 2 Früchte
- Brix-Wert: 17,00 – 18,50
- pH-Wert: 4,50 – 5,00

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/1151/oj?locale=de>.

3.3. *Futter (nur für Erzeugnisse tierischen Ursprungs) und Rohstoffe (nur für Verarbeitungserzeugnisse)*

—

3.4. *Besondere Erzeugungsschritte, die in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen müssen*

Alle Erzeugungsschritte müssen in dem geografischen Gebiet erfolgen.

3.5. *Besondere Vorschriften für Vorgänge wie Schneiden, Reiben, Verpacken usw. des Erzeugnisses mit dem eingetragenen Namen*

Die Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ ist eine empfindliche Frucht, die schnell verderben kann. Die Erzeugung, Lagerung, Sortierung/Einstufung und Verpackung müssen in dem abgegrenzten geografischen Gebiet erfolgen, um die Frische des Erzeugnisses zu erhalten, seine Beschädigung zu verhindern, den Ursprung des Erzeugnisses zu garantieren und die Kontrolle zu gewährleisten.

Die Früchte werden auf der Ebene des landwirtschaftlichen Betriebs oder der Genossenschaft in einem dafür vorgesehenen sauberen Bereich sortiert und eingestuft, um eine Verunreinigung der Früchte zu verhindern.

Die sortierten Feigen werden bei + 2 °C im Kühllager gelagert. Früh geerntete Feigen können bis zu 25 Tage und gereifte Feigen höchstens 10 Tage gelagert werden.

Die Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ muss für die Endverbraucher in Papp-/Kunststoff-/Holzkisten verpackt werden.

3.6. *Besondere Vorschriften für die Kennzeichnung des Erzeugnisses mit dem eingetragenen Namen*

Neben den in den Rechtsvorschriften für die Kennzeichnung und Verpackung von Lebensmitteln vorgesehenen Pflichtangaben muss das Etikett die folgenden Elemente enthalten:

- Angabe der Bezeichnung „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“,
- Handelsname und Anschrift oder Kurzname und Anschrift oder eingetragener Handelsname des Erzeugers,
- g. U.-Logo der Europäischen Union,
- darüber hinaus darf auf der Verpackung der Erzeugnisse mit der g. U. „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ das Logo der „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“-Erzeugnisse verwendet werden.



4. **Kurzbeschreibung der Abgrenzung des geografischen Gebiets**

Bursa ist eine Provinz in der Marmara-Region, die namensgebend für die schwarzen Feigen ist, die in den nachstehend aufgeführten Bezirken dieser Provinz angebaut werden:

- Gemlik; Kurtul, Muratoba, Katırlı, Hamidiye, Şükriye, Feyziye, Fındıcak, Kurşunlu
- Gürsu; Kazıklı, Iğdır, Karahıdır, Dışkaya

- Karacabey; Boğazköy, Çavuşköy, Taşpınar, Yeni Karaağaç, Eski Karaağaç, Orhaniye, İkizce, Dağkadı, Yeşiller, Bayramdere, Seyran, Çeşnigir, Ballıkaya, Çamlıca, Inkaya, Muratlı, Hürriyet, Karakoca
- Kestel; Barakfaki, Çataltepe, Kayacık
- Mustafa Kemal Paşa; Yenice, Gündoğdu, Alpagut, Karaorman, Melik, Kösehoroz, Devecikonağı, Çardakbelen, Döllük, Çavuşköy, Çamandar, Kurşunlu, Fındıcak, Bükköy, Yoncaagaç, Eskibalçık, Karacalar, Yenibalçık, Kestelek, Çaltılıbük, Osmaniye, Kazanpınar, Doğanalan, Akçapınar, Onaç, Köreken, Killik, Incealipınarı, Uğurlupınar, Taşpınar, Dorak, Işıklar, Çömlekçi, Çamlıca, Kabulbaba, Güller, Söğütalan, Kadirçeşme, Karaoglan, Çördük
- Mudanya; Esence, Dereköy, Mesudiye, Evciler, Çamlık, Eyerci, Emirleryenicesi, Söğütpınar, Çayönü, Yalıçiftliği, Yürük Yenicesi, Zeytinbağı, Kumyaka, Hançerli, Yaman, Kaymakoba, Mirzeoba, Orhaniye, Çekrice, Yaylacık, Küçükyenice, Dedeköy, Ipekyayla, Çepni, Işıklı, Akköy, Mudanya Merkez, Güzelyalı, Altıntaş, Aydınpınar, Göynüklü, Çağrısan, Mürselköy, Ülkü, Bademli, Hasköy
- Nilüfer; Gölyazı, Fadıllı, Çatalağıl, Karacaoba, Ayvaköy, Unçukuru, Akçalar, Çaylı, Konaklı, Başköy, Hasanağa, Görükle, Yolçatı, Doğanlı, Çalı, Yaylacık, Tahtalı, Badırğa
- Orhangazi; Orhangazi, Gemiç, Gürle, Yenigürle, Dutluca, Gölyaka, Akhareme, Yeniköy, Üreğil, Çakırlı
- Osmangazi; Osmangazi, Nilüfer, Aksungur, Ahmetbey, Gündoğdu, Çağlayan, Ovaakça, Dürdane, Karabalçık, Selçukgazi, Seçköy, Avdancık, Demirtaş, İsmetiye

5. Zusammenhang mit dem geografischen Gebiet

Besonderheit des geografischen Gebiets

„Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ ist eine Feige der Sorte „Dürdane“, bei der es sich um eine lokale Sorte der Provinz Bursa handelt. Die Sämlinge dieser Feigen müssen aus Baumschulen stammen, die sich in dem abgegrenzten geografischen Gebiet befinden, um die genetische Stabilität zu gewährleisten, da die Qualität der Früchte unmittelbar von den genetischen Merkmalen der lokalen Sorte und den spezifischen natürlichen Faktoren in dem abgegrenzten geografischen Gebiet abhängt.

Das geografische Gebiet ist geprägt durch den Wechsel von Ebenen und bergigem Terrain, was optimale Bedingungen für den Anbau ausgezeichneter Feigen bietet. Beim Boden in diesem Gebiet handelt es sich hauptsächlich um Schwemmland, sauer reagierenden Waldboden und Braunerde. Die Böden der Region sind von lehmiger Textur, nicht salzig und leicht alkalisch und sie enthalten unterschiedliche Anteile an Kalkstein. Die Böden sind fruchtbar und haben eine gute Wasserrückhaltung. Die Bodenbeschaffenheit des geografischen Gebiets begünstigt das Wachstum von Feigenbäumen mit kräftigen Wurzeln, sodass die Bäume einen besseren Zugang zu Nährstoffen haben. Daher werden die in diesem Gebiet angebauten Feigen besonders groß und süß.

Das geografische Gebiet weist ein Übergangsklima auf, in dem sich die Merkmale des Mittelmeers und des Schwarzen Meeres mischen, und gilt als besonderer Korridor zwischen diesen beiden Regionen. Die hohe Luftfeuchtigkeit (> 90 %) während der Reifung der Früchte und die hohen Temperaturen wirken sich auf Größe, Hautdicke und Haltbarkeit der Früchte aus. Die durchschnittliche jährliche Luftfeuchtigkeit in der Provinz Bursa beträgt 68,4 %, und diese Luftfeuchtigkeit lässt die Früchte besonders groß werden und verleiht ihnen eine längere Haltbarkeit. Die Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ wird groß und hat eine besonders dünne Haut, da die Durchschnittstemperatur während der Vegetationsperiode der Früchte 14,6 °C beträgt.

Die Feigen brauchen von Anfang Juli bis September reichlich Wasser, insbesondere wenn sie zu reifen beginnen. Dank der in der Provinz Bursa herrschenden Niederschlagszyklen gibt es dort gerade in diesen Monaten mehr Regen (705 mm im Jahresdurchschnitt) als in anderen Regionen. Ausreichende und regelmäßig verteilte Niederschlagsmengen, insbesondere während der Erzeugungssaison, tragen zu den besonderen Merkmalen der Früchte bei, insbesondere im Hinblick auf ihre beachtliche Größe.

Die durchschnittliche Windgeschwindigkeit in der Provinz Bursa liegt bei $< 4,5 \text{ ms}^{-1}$ aus den Richtungen Nordost, Südost und Ost-Nordost, was für den Feigenanbau sehr günstig ist, da ein leichter Luftstrom eine gute Bestäubung und damit das Wachstum von gleichmäßig geformten und großen Früchten ermöglicht.

Menschliche Einflüsse

Feigen werden in der Provinz Bursa schon seit sehr langer Zeit angebaut. In den Archiven des Osmanischen Reiches finden sich zwei Dokumente, in denen das Erzeugnis „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ erwähnt wird: das eine Dokument stammt aus dem Jahr 1913 und das andere aus dem Jahr 1915. Der mit der Kaprifikation einhergehende Bestäubungsprozess ist für die Feigenbäume dieses Gebiets kennzeichnend. Im Gegensatz zu vielen anderen Feigensorten ist „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ nicht selbstbestäubend. Bei dieser Sorte ist vielmehr eine Kaprifikation erforderlich, eine Methode zur künstlichen Bestäubung von Feigenbäumen. Im Gegensatz zu den meisten Obstbäumen, bei denen die Bestäubung durch Bienen erfolgt, benötigt die „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ die Hilfe einer parasitischen Wespe (*Blastophaga psenes*), die als Bindeglied zum männlichen Baum („ilek“) fungiert. Die Bestäubung erfolgt, indem die Wespe, nachdem sie in die männliche Feige eingedrungen ist, weiterfliegt und die Blüte des weiblichen Baums berührt. Wird die weibliche Feige nicht bestäubt, so fällt sie ab. Da bei „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ die männlichen Bäume weniger zahlreich sind als die weiblichen, ist zur Bestäubung menschliche Unterstützung erforderlich. Die Erzeuger der Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ haben ein besonderes Wissen und eine Technik entwickelt, die darin besteht, dass die männlichen Feigen von Hand gepflückt und in Säcken an den weiblichen Baum gehängt werden. Diese Technik, die zwischen Juni und 10. Juli angewandt und dreimal wiederholt wird, sorgt für die richtige Bestäubung und bringt die Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ hervor, die sich durch ihre besondere Form und Größe, ihre dunkelviolette Farbe und ihre Süße sowie dadurch auszeichnet, dass die Höhle im Inneren der Frucht nicht vorhanden oder sehr klein ist. Der menschliche Faktor wirkt sich auch auf die Haltbarkeit des Produkts aus. Die Erzeuger ernten die Feigen so, dass ein Teil des Feigenstiels, der sogenannte „Knopf“, erhalten bleibt. Dieser „Knopf“ verhindert Wasserverlust aus der Frucht und trägt dazu bei, die Feigen haltbar zu machen.

Besonderheit des Erzeugnisses

Die Feigen „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ weisen einzigartige Merkmale auf, die sie von anderen Feigen aus der Türkei unterscheiden. Sie sind in der Türkei und in vielen anderen Teilen der Welt wegen ihrer Größe (mit einer Breite von 55 bis 65 mm deutlich größer als eine herkömmliche Feige), ihrer dunkelvioletten, fast schwarzen Farbe und ihrer Süße hoch geschätzt.

Die Früchte sind groß, rund und von flacher Form (abgeplattet). Die Schale (Haut) ist dunkelviolett und leicht zu schälen. Die Kerne sind von mittlerer Größe, und die Höhle im Inneren der Frucht ist nicht vorhanden oder sehr klein.

Aus der sensorischen Analyse geht hervor, dass die in der Provinz Bursa erzeugten schwarzen Feigen ein intensiveres Feigenaroma, eine höhere Süße und eine höhere Festigkeit aufweisen als andere Feigen aus der Türkei. Die Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ zeichnet sich durch einen hohen Zuckergehalt (Brix-Wert zwischen 17,00 und 18,50) sowie eine ausgeprägte Säure mit einem pH-Wert zwischen 4,50 und 5,00 aus.

Ursächlicher Zusammenhang

Die besonderen Eigenschaften der Feige „Bursa Siyah İnciri / Bursa Siyahı“ ergeben sich aus den Merkmalen des geografischen Gebiets und den einzigartigen Kenntnissen, die die örtlichen Erzeuger im Laufe vieler Jahre entwickelt haben. Die lokale Sorte (Sämlinge), der lokale Boden und das lokale Klima (Temperatur, Feuchtigkeit, Niederschlag und Wind) sind die wichtigsten Faktoren, die die Qualität der Früchte beeinflussen.

Hinweis auf die Veröffentlichung der Spezifikation

—

—



C/2024/2969

24.4.2024

**Bekanntmachung der Kommission gemäß Artikel 17 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008
des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung
von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft**

**Ausschreibung für die Durchführung von Linienflugdiensten aufgrund gemeinwirtschaftlicher
Verpflichtungen**

(C/2024/2969)

Mitgliedstaat	Spanien
Betroffene Flugstrecken	Badajoz–Madrid Badajoz–Barcelona
Laufzeit des Vertrags	2 Jahre ab Aufnahme des Flugbetriebs
Frist für die Angebotsabgabe	Frühestens 2 Monate nach dem Datum der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung
Anschrift, bei der der Text der Ausschreibung und sonstige einschlägige Informationen und/oder Unter- lagen im Zusammenhang mit der öffentlichen Aus- schreibung und den gemeinwirtschaftlichen Ver- pflichtungen angefordert werden können	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible Dirección General de Aviación Civil Subdirección General de Transporte Aéreo Paseo de la Castellana 67 28071 Madrid SPANIEN Tel. +34 91 597 7505 Fax +34 91 597 8643 E-Mail: osp.dgac@transportes.gob.es

Bekanntmachung der Einleitung einer Untersuchung gemäß dem Instrument betreffend das internationale Beschaffungswesen in Bezug auf Maßnahmen und Praktiken der Volksrepublik China auf dem Markt für öffentliche Aufträge im Bereich Medizinprodukte

(C/2024/2973)

Die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) hat von Amts wegen beschlossen, in Bezug auf die mutmaßlichen Maßnahmen und Praktiken der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“), die zu einer schwerwiegenden und wiederholten Behinderung des Zugangs von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus der Union zum Markt für öffentliche Aufträge der VR China im Bereich Medizinprodukte geführt haben (im Folgenden „mutmaßliche Maßnahmen und Praktiken“), eine Untersuchung gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2022/1031 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juni 2022 über den Zugang von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus Drittländern zum Unionsmarkt für öffentliche Aufträge und Konzessionen und über die Verfahren zur Unterstützung von Verhandlungen über den Zugang von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus der Union zu den Märkten für öffentliche Aufträge und Konzessionen von Drittländern (Instrument betreffend das internationale Beschaffungswesen – IPI) ⁽¹⁾ (im Folgenden „IPI-Verordnung“) einzuleiten.

Eine indikative Liste der Kategorien von Medizinprodukten, die von diesen Maßnahmen und Praktiken betroffen sind, ist dieser Bekanntmachung als Anhang beigelegt.

1. Beschreibung der Maßnahmen und Praktiken der VR China

Die von der VR China sowohl auf zentraler als auch auf lokaler Ebene eingeführten mutmaßlichen Maßnahmen und Praktiken, die für alle Einrichtungen – einschließlich staatseigener Unternehmen wie z. B. öffentlicher Krankenhäuser – gelten, die Medizinprodukte beschaffen, beinhalten

- a) die Begünstigung der Beschaffung inländischer Medizinprodukte und inländischer medizinischer Dienstleistungen, u. a. im Einklang mit
 - Artikel 10 des Gesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen der VR China, mit dem die „Buy China“-Politik umgesetzt wird und in dem Folgendes festgelegt ist: „Regierungsstellen beschaffen inländische Waren, Dienstleistungen und Bauleistungen, es sei denn, a) die betreffenden Waren, Dienstleistungen und Bauleistungen stehen im Hoheitsgebiet der Volksrepublik China oder zu angemessenen kaufmännischen Bedingungen nicht zur Verfügung, b) die beschafften Waren, Dienstleistungen und Bauleistungen sind zur Verwendung außerhalb Chinas bestimmt und c) in anderen Rechts- und Verwaltungsvorschriften ist etwas anderes bestimmt.“ Durch die von lokalen Behörden umgesetzten „Buy local“-Initiativen werden lokal hergestellte Waren ebenfalls begünstigt;
 - der in der „Made in China 2025“-Strategie festgelegten Bedingung, wonach Krankenhäuser dafür Sorge tragen sollten, dass bis 2020 50 % und bis 2025 70 % der beschafften Medizinprodukte der mittleren und oberen Preisklasse im Inland hergestellt wurden;
 - der in der Bekanntmachung Nr. 551 von 2021 über Prüfungs- und Orientierungskriterien für die öffentliche Beschaffung eingeführter Produkte („Notice on Examination and Guidance Criteria for Government Procurement of Imported Products“) festgelegten Bedingung, wonach lokale Behörden im Zuge der öffentlichen Beschaffung den Anteil inländischer Produkte in Höhe von 315 Produkten, darunter 178 Medizinprodukte, steigern (für 137 Produkte wird verlangt, dass Produkte, die zu 100 % im Inland hergestellt wurden, beschafft werden müssen);
 - der in der Bekanntmachung über die Vertiefung der Reform des medizinischen Systems und des Gesundheitssystems ⁽²⁾ – Guo Ban Fa [2015] Nr. 34 festgelegten Bedingung, wonach öffentliche Krankenhäuser inländischen Medizinprodukten den Vorzug geben müssen, und der in der Bekanntmachung enthaltenen Aufforderung, hochwertige inländische Medizinprodukte im Rahmen einer Methode zur zentralisierten Beschaffung zu erwerben;
- b) die Beschränkung der Beschaffung eingeführter Waren, einschließlich Medizinprodukten, insbesondere durch die Verwaltungsmaßnahmen für die Beschaffung eingeführter Waren ⁽³⁾, in denen für die Beschaffung eingeführter Waren strengere Regeln als für die Beschaffung inländischer Waren festgelegt sind, wie etwa i) ein strenges Verfahren für die Bewerbung, Bewertung und Genehmigung im Hinblick auf die Beschaffung eingeführter Waren, mit dem Ziel, zu überprüfen, ob inländische Produkte verfügbar und vorhanden sind und anstelle der eingeführten Produkte beschafft werden sollten, ii) eine verbindliche Klausel über den Schutz nationaler Interessen und sozialer öffentlicher Interessen, die ausdrücklich in die Verträge über die Beschaffung eingeführter Waren aufgenommen werden soll und gemäß der eine Vertragskündigung aus ebendiesem Grund möglich ist, und iii) ausdrückliche Bestimmungen über die Gewährung

⁽¹⁾ ABL L 173 vom 30.6.2022, S. 9.

⁽²⁾ Bekanntmachung des Generalbüros des Staatsrats zum Drucken und Verteilen der Zusammenfassung der Tätigkeiten im Jahr 2014 und der Kernaufgaben im Jahr 2015 im Zusammenhang mit der Vertiefung der Reform des medizinischen Systems und des Gesundheitssystems – Guo Ban Fa [2015] Nr. 34.

⁽³⁾ Rundschreiben des Finanzministeriums über die Anordnung der Maßnahmen für die Verwaltung im Hinblick auf die öffentliche Beschaffung eingeführter Produkte – Caiku [2007] Nr. 119.

von Kompensationen im Zusammenhang mit der öffentlichen Beschaffung eingeführter Waren, wie z. B. eine Vorzugsbehandlung für Lieferanten eingeführter Produkte, die Technologie an chinesische Unternehmen weitergegeben haben, im Zuge der Beschaffung eingeführter Produkte;

- c) die Festlegung von Auflagen im Rahmen der zentralisierten Beschaffung von Medizinprodukten, die zu außergewöhnlich niedrigen Angeboten führen, die für gewinnorientierte Unternehmen nicht möglich sind.

Die Kommission behält sich das Recht vor, im Zusammenhang mit anderen einschlägigen Maßnahmen oder Praktiken der VR China, die zu einer schwerwiegenden und wiederholten Behinderung des Zugangs von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus der Union zum Markt für öffentliche Aufträge der VR China im Bereich Medizinprodukte führen und von denen sie im Zuge ihrer Untersuchung Kenntnis erhält, weitere Untersuchungen einzuleiten.

2. Vorläufige Bewertung der Kommission in Bezug auf die Maßnahmen und Praktiken der VR China

Durch die einfuhrbeschränkenden Maßnahmen und Praktiken werden die Wirtschaftsteilnehmer, Waren und Dienstleistungen aus der Union auf erhebliche und methodische Art und Weise benachteiligt, da die Beschaffung inländischer Produkte zulasten eingeführter Produkte systematisch begünstigt wird oder Wirtschaftsteilnehmer aus der Union bei der Teilnahme an Vergabeverfahren diskriminierend behandelt werden. Indem durch solche Einfuhrbeschränkungen und -praktiken die Beschaffung eingeführter Medizinprodukte verhindert wird, es sei denn beispielsweise, die zu beschaffenden Produkte „stehen im Hoheitsgebiet der Volksrepublik China nicht zur Verfügung“, werden Hersteller von Medizinprodukten aus der Union um sämtliche oder einen beträchtlichen Teil ihrer Geschäftsmöglichkeiten auf dem Markt für öffentliche Aufträge der VR China gebracht. Diese negativen Auswirkungen werden durch die Festlegung von Zielwerten für öffentliche Auftraggeber in Bezug auf die Beschaffung inländischer Produkte weiter verstärkt. Darüber hinaus ist der Zugang zu einem solchen Markt – sofern er gestattet wird – häufig an Bedingungen geknüpft, durch die den Herstellern aus der Union eine faire Chance auf Teilnahme genommen wird, wie etwa die Verpflichtung, Zugang zu ihren Technologien zu gewähren. Ferner führen die Praktiken im Rahmen der zentralisierten Beschaffung von Medizinprodukten dazu, dass Bieter außergewöhnlich niedrige Angebote abgeben, die für gewinnorientierte Unternehmen nicht möglich sind⁽⁴⁾. Des Weiteren geht aus öffentlich zugänglichen Dokumenten hervor, dass die zentralisierte Beschaffung zur Unterstützung inländischer Unternehmen genutzt wird⁽⁵⁾. Diese Praxis führt zu unlauterem Wettbewerb auf dem Markt für öffentliche Aufträge der VR China im Bereich Medizinprodukte und zu einem faktischen Ausschluss ausländischer Lieferanten.

Die oben genannten Maßnahmen und Praktiken sind entweder in allgemein geltenden Rechts-, Regulierungs- oder Verwaltungsvorschriften festgelegt oder werden in der Praxis regelmäßig angewandt und haben somit wiederkehrende Wirkung.

In ihrer vorläufigen Bewertung kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass die oben genannten Maßnahmen und Praktiken rechtlich und tatsächlich zu einer schwerwiegenden und wiederholten Behinderung des Zugangs von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus der Union zum Markt für öffentliche Aufträge der VR China im Bereich Medizinprodukte führen.

3. Verfahren

Auf der Grundlage dieser vorläufigen Bewertung leitet die Kommission hiermit eine Untersuchung nach Artikel 5 Absatz 1 der IPI-Verordnung ein.

Im Rahmen der Untersuchung wird geprüft, ob die mutmaßlichen Maßnahmen und Praktiken in der VR China existieren und zu einer schwerwiegenden und wiederholten Behinderung des Zugangs von Wirtschaftsteilnehmern, Waren und Dienstleistungen aus der Union zum Markt für öffentliche Aufträge der VR China im Bereich Medizinprodukte führen.

Im Einklang mit Artikel 5 Absatz 2 der IPI-Verordnung wird die Regierung von China (im Folgenden „chinesische Regierung“) aufgefordert, zu den mutmaßlichen Maßnahmen und Praktiken Stellung zu nehmen und sachdienliche Informationen zu übermitteln. Die chinesische Regierung wird ferner ersucht, Konsultationen mit der Kommission aufzunehmen, um die mutmaßlichen Maßnahmen und Praktiken zu beenden oder abzustellen.

⁽⁴⁾ So kam es im Rahmen der zentralisierten Beschaffung von Koronarstents und künstlichen Kniegelenken beispielsweise zu einer durchschnittlichen Preissenkung von 93 % bzw. 82 %.

⁽⁵⁾ Medical Insurance Letter [2022] Nr. 136 – Antwort der nationalen Verwaltung für medizinische Sicherheit (National Medical Security Administration) auf die Empfehlung Nr. 8427 der fünften Tagung des 13. Nationalen Volkskongresses – http://www.nhsa.gov.cn/art/2022/9/1/art_110_8940.html (Stand: 18. März 2024): In Punkt 2 „Zu einer zunehmenden Unterstützung für inländische Medizinprodukte“ wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass im Rahmen einer zentralisierten und mengenbasierten Beschaffung „objektiv gesehen, inländische Unternehmen mit hohen Standards, die Produkte mit der gleichen Qualität aber zu einem niedrigeren Preis als die Mitbewerber anbieten, bevorzugt werden“. In Punkt 3 des Dokuments wird das Ziel genannt, „die Entwicklung inländischer Unternehmen mit hohen Standards zu fördern“. Diesem Dokument zufolge handelte es sich bei sechs der acht im Rahmen der zentralisierten Beschaffung von Koronarstents ausgewählten Unternehmen um aus inländischen Mitteln finanzierte Unternehmen, und im Rahmen der zentralisierten Beschaffung künstlicher Kniegelenke handelte es sich bei 30 der 44 Unternehmen um aus inländischen Mitteln finanzierte Unternehmen.

Die Mitgliedstaaten und die Beteiligten im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 Buchstabe h der IPI-Verordnung werden gebeten, bei der Untersuchung mitzuarbeiten und innerhalb von 30 Kalendertagen nach dem Datum dieser Bekanntmachung sachdienliche Informationen über bestehende Maßnahmen und Praktiken der VR China und ihre Auswirkungen sowie über ein Interesse der Union an der Einführung von IPI-Maßnahmen zu übermitteln. Zu diesem Zweck werden sie gebeten, den Leitfaden für die Übermittlung von Informationen des Portals „Access2Markets“ zu nutzen, der unter folgender Adresse online abrufbar ist:

https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/form-assets/IPI_interested_parties_guidance.pdf

4. Hinweise für schriftliche Beiträge und Schriftwechsel

Alle von der VR China, den Mitgliedstaaten und den Beteiligten übermittelten schriftlichen Beiträge, die vertraulich behandelt werden sollen, müssen den Vermerk „Sensitive“ (zur vertraulichen Behandlung) ⁽⁶⁾ tragen; dies gilt auch für entsprechende mit dieser Bekanntmachung angeforderte Informationen. Jeder, der im Laufe dieser Untersuchung Informationen übermittelt, wird gebeten, eine nichtvertrauliche Zusammenfassung dieser Informationen vorzulegen, die die Kommission im Zuge der Untersuchung verwenden kann.

Die der Kommission für die Zwecke von Untersuchungen im Rahmen des IPI vorgelegten Angaben müssen frei von Urheberrechten sein. Bevor Beteiligte der Kommission Angaben und/oder Daten vorlegen, für die Urheberrechte Dritter gelten, müssen sie vom Urheberrechtsinhaber eine spezifische Genehmigung einholen, die es der Kommission ausdrücklich gestattet, die Angaben und Daten für die Zwecke dieser Untersuchung im Rahmen des IPI zu verwenden.

Alle Beiträge und Anträge sind per E-Mail an TRADE-EU-INTERNATIONAL-PROCUREMENT-INSTRUMENT@ec.europa.eu zu richten.

Postanschrift der Kommission:
Europäische Kommission
Generaldirektion Handel
Direktion E/Referat E4
Büro: CHAR 05/052
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

5. Zeitplan für die Untersuchung

Nach Artikel 5 Absatz 3 der IPI-Verordnung wird die Untersuchung binnen neun Monaten nach Veröffentlichung dieser Bekanntmachung abgeschlossen. In begründeten Fällen kann die Kommission diese Frist um fünf Monate verlängern, indem sie eine Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Im Einklang mit Artikel 5 Absatz 2 der IPI-Verordnung informiert die Kommission die Mitgliedstaaten in dem durch Artikel 7 der Verordnung (EU) 2015/1843 ⁽⁷⁾ eingesetzten Ausschuss „Handelshemmnisse“ regelmäßig über die Fortschritte bei der Untersuchung und den Konsultationen.

Gemäß Artikel 5 Absatz 4 der IPI-Verordnung macht die Kommission nach Abschluss der Untersuchung und der Konsultationen einen Bericht mit den wichtigsten Ergebnissen der Untersuchung und einem Vorschlag für das weitere Vorgehen öffentlich verfügbar. Die Kommission übermittelt diesen Bericht dem Europäischen Parlament und dem Rat.

6. Verlängerung der in dieser Bekanntmachung vorgesehenen Fristen

Verlängerungen der in dieser Bekanntmachung vorgesehenen Fristen sollten nur in Ausnahmefällen beantragt werden und werden nur bei Nachweis eines wichtigen Grundes gewährt.

⁽⁶⁾ Ein Dokument mit dem Vermerk „Sensitive“ ist nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43) geschützt.

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) 2015/1843 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Oktober 2015 zur Festlegung der Verfahren der Union im Bereich der gemeinsamen Handelspolitik zur Ausübung der Rechte der Union nach internationalen Handelsregeln, insbesondere den im Rahmen der Welthandelsorganisation vereinbarten Regeln (ABl. L 272 vom 16.10.2015, S. 1).

7. **Verarbeitung personenbezogener Daten**

Alle im Rahmen dieser Untersuchung erhobenen personenbezogenen Daten werden nach der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ verarbeitet.

⁽⁸⁾ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

ANHANG

Warenkategorie	HS-Code ⁽¹⁾
Medizinische, chirurgische, zahnärztliche oder tierärztliche Instrumente, Apparate und Geräte	901811, 901812, 901813, 901814, 901819, 901820, 901831, 901832, 901839, 901841, 901849, 901850 und 901890
Apparate und Geräte für Mechanotherapie; Massageapparate und -geräte; Apparate und Geräte für Psychotechnik; Apparate und Geräte für Ozontherapie, Sauerstofftherapie oder Aerosoltherapie, Beatmungsapparate zum Wiederbeleben und andere Apparate und Geräte für Atmungstherapie	901910 und 901920
Orthopädische Apparate und Vorrichtungen, einschließlich Krücken sowie medizinisch-chirurgische Gürtel und Bandagen; Schienen und andere Vorrichtungen zum Behandeln von Knochenbrüchen; künstliche Körperteile und Organe; Schwerhörigergeräte und andere Vorrichtungen zum Tragen in der Hand oder zum Implantieren in den oder zum Tragen am Körper, zum Beheben von Funktionsschäden oder Gebrechen	902110, 902121, 902129, 902131, 902139, 902140, 902150 und 902190
Röntgenapparate und -geräte und Apparate und Geräte, die Alpha-, Beta- Gamma- oder andere ionisierende Strahlen verwenden, auch für medizinische, chirurgische, zahnärztliche oder tierärztliche Zwecke, einschließlich Apparate und Geräte für Schirmbildfotografie oder Strahlentherapie, Röntgenröhren und andere Vorrichtungen zum Erzeugen von Röntgenstrahlen, Hochspannungsgeneratoren, Schalt-pulte, Durchleuchtungsschirme, Untersuchungs- und Behandlungstische, -essel und dergleichen	902212, 902213, 902214, 902219, 902221, 902229, 902230 und 902290
Möbel für die Human-, Zahn-, Tiermedizin oder die Chirurgie	940210 und 940290
Sterilisierapparate für medizinische oder chirurgische Zwecke oder für Laboratorien	841920
Rollstühle und andere Fahrzeuge für Behinderte, auch mit Motor oder anderer Vorrichtung zur mechanischen Fortbewegung	871310 und 871390
Watte, Gaze, Binden und ähnliche Erzeugnisse (z. B. Verbandzeug, Pflaster zum Heilgebrauch, Senfpflaster), mit medikamentösen Stoffen getränkt oder überzogen oder in Aufmachungen für den Einzelverkauf zu medizinischen, chirurgischen, zahnärztlichen oder tierärztlichen Zwecken	300510 und 300590
Verbrauchsmaterialien und Materialien für medizinische Zwecke	300630, 300640, 300650, 300691, 370110, 370210 und 401512
⁽¹⁾ HS-Nomenklatur 2022.	