ISSN 1977-091X

Official Journal of the European Union

C 130

English edition

Volume 55

4 May 2012

Information and Notices

Notice No | Contents | Page

IV *Notices*

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES

European Commission

2012/C 130/01 Commission communication in the framework of the implementation of the Directive 94/9/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994 on the approximation of the laws of the Member States concerning equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres [1] *(Publication of titles and references of harmonised standards under the directive)* 1

V *Announcements*

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION POLICY

European Commission

2012/C 130/02 State aid — France — State aid SA.26494 (12/C) (ex 12/NN) — La Rochelle Airport — Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union [1] 10

2012/C 130/03 State aid — Latvia — State aid SA.30704 (12/C) (ex NN 53/10) — Additional aid measures to the Latvian Mortgage and Land Bank — Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) TFEU [1] 42

EN

Price: EUR 4

[1] Text with EEA relevance

IV

(Notices)

NOTICES FROM EUROPEAN UNION INSTITUTIONS, BODIES, OFFICES AND AGENCIES

EUROPEAN COMMISSION

Commission communication in the framework of the implementation of the Directive 94/9/EC of the European Parliament and the Council of 23 March 1994 on the approximation of the laws of the Member States concerning equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres

(Text with EEA relevance)

(Publication of titles and references of harmonised standards under the directive)

(2012/C 130/01)

ESO [1]	Reference and title of the harmonised standard (and reference document)	First publication OJ	Reference of superseded standard	Date of cessation of presumption of conformity of superseded standard Note 1
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN 1010-1:2004+A1:2010 Safety of machinery - Safety requirements for the design and construction of printing and paper converting machines - Part 1: Common requirements	8.6.2011	EN 1010-1:2004 Note 2.1	Date expired (8.6.2011)
CEN	EN 1010-2:2006+A1:2010 Safety of machinery - Safety requirements for the design and construction of printing and paper converting machines - Part 2: Printing and varnishing machines including pre-press machinery	4.2.2011	EN 1010-2:2006 Note 2.1	Date expired (28.2.2011)
CEN	EN 1127-1:2011 Explosive atmospheres - Explosion prevention and protection - Part 1: Basic concepts and methodology	18.11.2011	EN 1127-1:2007 Note 2.1	31.7.2014
CEN	EN 1127-2:2002+A1:2008 Explosive atmospheres - Explosion prevention and protection - Part 2: Basic concepts and methodology for mining	20.8.2008	EN 1127-2:2002 Note 2.1	Date expired (28.12.2009)
CEN	EN 1710:2005+A1:2008 Equipment and components intended for use in potentially explosive atmospheres in underground mines	20.8.2008	EN 1710:2005 Note 2.1	Date expired (28.12.2009)
	EN 1710:2005+A1:2008/AC:2010			

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN 1755:2000+A1:2009 Safety of industrial trucks - Operation in potentially explosive atmospheres - Use in flammable gas, vapour, mist and dust	16.4.2010	EN 1755:2000 Note 2.1	Date expired (16.4.2010)
CEN	EN 1834-1:2000 Reciprocating internal combustion engines - Safety requirements for design and construction of engines for use in potentially explosive atmospheres - Part 1: Group II engines for use in flammable gas and vapour atmospheres	21.7.2001		
CEN	EN 1834-2:2000 Reciprocating internal combustion engines - Safety requirements for design and construction of engines for use in potentially explosive atmospheres - Part 2: Group I engines for use in underground workings susceptible to firedamp and/or combustible dust	21.7.2001		
CEN	EN 1834-3:2000 Reciprocating internal combustion engines - Safety requirements for design and construction of engines for use in potentially explosive atmospheres - Part 3: Group II engines for use in flammable dust atmospheres	21.7.2001		
CEN	EN 1839:2003 Determination of explosion limits of gases and vapours	12.8.2004		
CEN	EN 12581:2005+A1:2010 Coating plants - Machinery for dip coating and electrodeposition of organic liquid coating material - Safety requirements	17.9.2010	EN 12581:2005 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)
CEN	EN 12621:2006+A1:2010 Machinery for the supply and circulation of coating materials under pressure - Safety requirements	17.9.2010	EN 12621:2006 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)
CEN	EN 12757-1:2005+A1:2010 Mixing machinery for coating materials - Safety requirements - Part 1: Mixing machinery for use in vehicle refinishing	17.9.2010	EN 12757-1:2005 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)
CEN	EN 13012:2001 Petrol filling stations - Construction and performance of automatic nozzles for use on fuel dispensers	22.1.2002		
CEN	EN 13160-1:2003 Leak detection systems - Part 1: General principles	14.8.2003		
CEN	EN 13237:2003 Potentially explosive atmospheres - Terms and definitions for equipment and protective systems intended for use in potentially explosive atmospheres	14.8.2003		
CEN	EN 13463-1:2009 Non-electrical equipment for use in potentially explosive atmospheres - Part 1: Basic method and requirements	16.4.2010	EN 13463-1:2001 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)
CEN	EN 13463-2:2004 Non-electrical equipment for use in potentially explosive atmospheres - Part 2: Protection by flow restricting enclosure ‘fr’	30.11.2005		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN 13463-3:2005 Non-electrical equipment for use in potentially explosive atmospheres - Part 3: Protection by flameproof enclosure 'd'	30.11.2005		
CEN	EN 13463-5:2011 Non-electrical equipment intended for use in potentially explosive atmospheres - Part 5: Protection by constructional safety 'c'	18.11.2011	EN 13463-5:2003 Note 2.1	31.7.2014
CEN	EN 13463-6:2005 Non-electrical equipment for use in potentially explosive atmospheres - Part 6: Protection by control of ignition source 'b'	30.11.2005		
CEN	EN 13463-8:2003 Non-electrical equipment for potentially explosive atmospheres - Part 8: Protection by liquid immersion 'k'	12.8.2004		
CEN	EN 13616:2004 Overfill prevention devices for static tanks for liquid petroleum fuels	9.3.2006		
	EN 13616:2004/AC:2006			
CEN	EN 13617-1:2004+A1:2009 Petrol filling stations - Part 1: Safety requirements for construction and performance of metering pumps, dispensers and remote pumping units	7.7.2010	EN 13617-1:2004 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)
CEN	EN 13617-2:2012 Petrol filling stations - Part 2: Safety requirements for construction and performance of safe breaks for use on metering pumps and dispensers	4.5.2012	EN 13617-2:2004 Note 2.1	30.9.2012
CEN	EN 13617-3:2012 Petrol filling stations - Part 3: Safety requirements for construction and performance of shear valves	4.5.2012	EN 13617-3:2004 Note 2.1	30.9.2012
CEN	EN 13760:2003 Automotive LPG filling system for light and heavy duty vehicles - Nozzle, test requirements and dimensions	24.1.2004		
CEN	EN 13821:2002 Potentially explosive atmospheres - Explosion prevention and protection - Determination of minimum ignition energy of dust/air mixtures	20.5.2003		
CEN	EN 14034-1:2004+A1:2011 Determination of explosion characteristics of dust clouds - Part 1: Determination of the maximum explosion pressure pmax of dust clouds	8.6.2011	EN 14034-1:2004 Note 2.1	Date expired (31.7.2011)
CEN	EN 14034-2:2006+A1:2011 Determination of explosion characteristics of dust clouds - Part 2: Determination of the maximum rate of explosion pressure rise (dp/dt)max of dust clouds	8.6.2011	EN 14034-2:2006 Note 2.1	Date expired (31.7.2011)
CEN	EN 14034-3:2006+A1:2011 Determination of explosion characteristics of dust clouds - Part 3: Determination of the lower explosion limit LEL of dust clouds	8.6.2011	EN 14034-3:2006 Note 2.1	Date expired (31.7.2011)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN 14034-4:2004+A1:2011 Determination of explosion characteristics of dust clouds - Part 4: Determination of the limiting oxygen concentration LOC of dust clouds	8.6.2011	EN 14034-4:2004 Note 2.1	Date expired (31.7.2011)
CEN	EN 14373:2005 Explosion suppression systems	9.3.2006		
CEN	EN 14460:2006 Explosion resistant equipment	15.12.2006		
CEN	EN 14491:2006 Dust explosion venting protective systems	20.7.2006		
	EN 14491:2006/AC:2008			
CEN	EN 14492-1:2006+A1:2009 Cranes - Power driven winches and hoists - Part 1: Power driven winches	16.4.2010	EN 14492-1:2006 Note 2.1	Date expired (30.4.2010)
	EN 14492-1:2006+A1:2009/AC:2010			
CEN	EN 14492-2:2006+A1:2009 Cranes - Power driven winches and hoists - Part 2: Power driven hoists	16.4.2010	EN 14492-2:2006 Note 2.1	Date expired (16.4.2010)
	EN 14492-2:2006+A1:2009/AC:2010			
CEN	EN 14522:2005 Determination of the auto ignition temperature of gases and vapours	30.11.2005		
CEN	EN 14591-1:2004 Explosion prevention and protection in underground mines - Protective systems - Part 1: 2-bar explosion proof ventilation structure	9.3.2006		
	EN 14591-1:2004/AC:2006			
CEN	EN 14591-2:2007 Explosion prevention and protection in underground mines - Protective systems - Part 2: Passive water trough barriers	12.12.2007		
	EN 14591-2:2007/AC:2008			
CEN	EN 14591-4:2007 Explosion prevention and protection in underground mines - Protective systems - Part 4: Automatic extinguishing systems for road headers	12.12.2007		
	EN 14591-4:2007/AC:2008			
CEN	EN 14677:2008 Safety of machinery - Secondary steelmaking - Machinery and equipment for treatment of liquid steel	20.8.2008		
CEN	EN 14678-1:2006+A1:2009 LPG equipment and accessories - Construction and performance of LPG equipment for automotive filling stations - Part 1: Dispensers	16.4.2010	EN 14678-1:2006 Note 2.1	Date expired (16.4.2010)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CEN	EN 14681:2006+A1:2010 Safety of machinery - Safety requirements for machinery and equipment for production of steel by electric arc furnaces	8.6.2011	EN 14681:2006 Note 2.1	Date expired (8.6.2011)
CEN	EN 14756:2006 Determination of the limiting oxygen concentration (LOC) for flammable gases and vapours	12.12.2007		
CEN	EN 14797:2006 Explosion venting devices	12.12.2007		
CEN	EN 14973:2006+A1:2008 Conveyor belts for use in underground installations - Electrical and flammability safety requirements	7.7.2010	EN 14973:2006 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)
CEN	EN 14983:2007 Explosion prevention and protection in underground mines - Equipment and protective systems for firedamp drainage	12.12.2007		
CEN	EN 14986:2007 Design of fans working in potentially explosive atmospheres	12.12.2007		
CEN	EN 14994:2007 Gas explosion venting protective systems	12.12.2007		
CEN	EN 15089:2009 Explosion isolation systems	16.4.2010		
CEN	EN 15188:2007 Determination of the spontaneous ignition behaviour of dust accumulations	12.12.2007		
CEN	EN 15198:2007 Methodology for the risk assessment of non-electrical equipment and components for intended use in potentially explosive atmospheres	12.12.2007		
CEN	EN 15233:2007 Methodology for functional safety assessment of protective systems for potentially explosive atmospheres	12.12.2007		
CEN	EN 15268:2008 Petrol filling stations - Safety requirements for the construction of submersible pump assemblies	27.1.2009		
CEN	EN 15794:2009 Determination of explosion points of flammable liquids	16.4.2010		
CEN	EN 15967:2011 Determination of maximum explosion pressure and the maximum rate of pressure rise of gases and vapours	18.11.2011	EN 13673-2:2005 EN 13673-1:2003 Note 2.1	Date expired (29.2.2012)
CEN	EN 16009:2011 Flameless explosion venting devices	18.11.2011		
CEN	EN 16020:2011 Explosion diverters	18.11.2011		
CEN	EN ISO 16852:2010 Flame arresters - Performance requirements, test methods and limits for use (ISO 16852:2008, including Cor 1:2008 and Cor 2:2009)	17.9.2010	EN 12874:2001 Note 2.1	Date expired (31.12.2010)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Cenelec	EN 50050:2006 Electrical apparatus for potentially explosive atmospheres - Electrostatic hand-held spraying equipment	20.8.2008		
Cenelec	EN 50104:2010 Electrical apparatus for the detection and measurement of oxygen - Performance requirements and test methods	4.2.2011	EN 50104:2002 and its amendment Note 2.1	1.6.2013
Cenelec	EN 50176:2009 Stationary electrostatic application equipment for ignitable liquid coating material - Safety requirements	16.4.2010		
Cenelec	EN 50177:2009 Stationary electrostatic application equipment for ignitable coating powders - Safety requirements	16.4.2010		
Cenelec	EN 50223:2010 Stationary electrostatic application equipment for ignitable flock material - Safety requirements	17.9.2010		
Cenelec	EN 50241-1:1999 Specification for open path apparatus for the detection of combustible or toxic gases and vapours - Part 1: General requirements and test methods	6.11.1999		
	EN 50241-1:1999/A1:2004	12.8.2004	Note 3	Date expired (12.8.2004)
Cenelec	EN 50241-2:1999 Specification for open path apparatus for the detection of combustible or toxic gases and vapours - Part 2: Performance requirements for apparatus for the detection of combustible gases	6.11.1999		
Cenelec	EN 50271:2010 Electrical apparatus for the detection and measurement of combustible gases, toxic gases or oxygen - Requirements and tests for apparatus using software and/or digital technologies	4.2.2011		
Cenelec	EN 50281-2-1:1998 Electrical apparatus for use in the presence of combustible dust - Part 2-1: Test methods - Methods for determining the minimum ignition temperatures of dust	6.11.1999		
	EN 50281-2-1:1998/AC:1999			
Cenelec	EN 50303:2000 Group I, Category M1 equipment intended to remain functional in atmospheres endangered by firedamp and/or coal dust	16.2.2001		
Cenelec	EN 50381:2004 Transportable ventilated rooms with or without an internal source of release	9.3.2006		
	EN 50381:2004/AC:2005			
Cenelec	EN 50495:2010 Safety devices required for the safe functioning of equipment with respect to explosion risks	17.9.2010		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Cenelec	EN 60079-0:2009 Explosive atmospheres - Part 0: Equipment - General requirements IEC 60079-0:2007	16.4.2010	EN 60079-0:2006 + EN 61241-0:2006 Note 2.1	1.6.2012
Cenelec	EN 60079-1:2007 Explosive atmospheres - Part 1: Equipment protection by flameproof enclosures 'd' IEC 60079-1:2007	20.8.2008	EN 60079-1:2004 Note 2.1	Date expired (1.7.2010)
Cenelec	EN 60079-2:2007 Explosive atmospheres - Part 2: Equipment protection by pressurized enclosure 'p' IEC 60079-2:2007	20.8.2008	EN 60079-2:2004 Note 2.1	Date expired (1.11.2010)
Cenelec	EN 60079-5:2007 Explosive atmospheres - Part 5: Equipment protection by powder filling 'q' IEC 60079-5:2007	20.8.2008	EN 50017:1998 Note 2.1	Date expired (1.11.2010)
Cenelec	EN 60079-6:2007 Explosive atmospheres - Part 6: Equipment protection by oil immersion 'o' IEC 60079-6:2007	20.8.2008	EN 50015:1998 Note 2.1	Date expired (1.5.2010)
Cenelec	EN 60079-7:2007 Explosive atmospheres - Part 7: Equipment protection by increased safety 'e' IEC 60079-7:2006	11.4.2008	EN 60079-7:2003 Note 2.1	Date expired (1.10.2009)
Cenelec	EN 60079-11:2012 Explosive atmospheres - Part 11: Equipment protection by intrinsic safety 'i' IEC 60079-11:2011	4.5.2012	EN 60079-11:2007 + EN 60079-27:2008 + EN 61241-11:2006 Note 2.1	4.8.2014
Cenelec	EN 60079-15:2010 Explosive atmospheres - Part 15: Equipment protection by type of protection 'n' IEC 60079-15:2010	8.6.2011	EN 60079-15:2005 Note 2.1	1.5.2013
Cenelec	EN 60079-18:2009 Explosive atmospheres - Part 18: Equipment protection by encapsulation 'm' IEC 60079-18:2009	7.7.2010	EN 60079-18:2004 + EN 61241-18:2004 Note 2.1	1.10.2012
Cenelec	EN 60079-20-1:2010 Explosive atmospheres - Part 20-1: Material characteristics for gas and vapour classification - Test methods and data IEC 60079-20-1:2010	17.9.2010		
Cenelec	EN 60079-25:2010 Explosive atmospheres - Part 25: Intrinsically safe electrical systems IEC 60079-25:2010	8.6.2011	EN 60079-25:2004 Note 2.1	1.10.2013
Cenelec	EN 60079-26:2007 Explosive atmospheres - Part 26: Equipment with equipment protection level (EPL) Ga IEC 60079-26:2006	20.8.2008		

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Cenelec	EN 60079-28:2007 Explosive atmospheres - Part 28: Protection of equipment and transmission systems using optical radiation IEC 60079-28:2006	11.4.2008		
Cenelec	EN 60079-29-1:2007 Explosive atmospheres - Part 29-1: Gas detectors - Performance requirements of detectors for flammable gases IEC 60079-29-1:2007 (Modified)	20.8.2008	EN 61779-1:2000 + A11:2004 + EN 61779-2:2000 + EN 61779-3:2000 + EN 61779-4:2000 + EN 61779-5:2000 Note 2.1	Date expired (1.11.2010)
Cenelec	EN 60079-29-4:2010 Explosive atmospheres - Part 29-4: Gas detectors - Performance requirements of open path detectors for flammable gases IEC 60079-29-4:2009 (Modified)	8.6.2011	EN 50241-1:1999 and its amendment + EN 50241-2:1999 Note 2.1	1.4.2013
Cenelec	EN 60079-30-1:2007 Explosive atmospheres - Part 30-1: Electrical resistance trace heating - General and testing requirements IEC 60079-30-1:2007	20.8.2008		
Cenelec	EN 60079-31:2009 Explosive atmospheres - Part 31: Equipment dust ignition protection by enclosure 't' IEC 60079-31:2008	7.7.2010	EN 61241-1:2004 Note 2.1	1.10.2012
Cenelec	EN 60079-35-1:2011 Explosive atmospheres - Part 35-1: Caplights for use in mines susceptible to firedamp - General requirements - Construction and testing in relation to the risk of explosion IEC 60079-35-1:2011	18.11.2011	EN 62013-1:2006 Note 2.1	30.6.2014
	EN 60079-35-1:2011/AC:2011			
Cenelec	EN 61241-4:2006 Electrical apparatus for use in the presence of combustible dust - Part 4: Type of protection 'pD' IEC 61241-4:2001	20.8.2008		
Cenelec	EN 62013-1:2006 Caplights for use in mines susceptible to firedamp - Part 1: General requirements - Construction and testing in relation to the risk of explosion IEC 62013-1:2005	20.8.2008	EN 62013-1:2002 Note 2.1	Date expired (1.2.2009)
Cenelec	EN ISO/IEC 80079-34:2011 Explosive atmospheres - Part 34: Application of quality systems for equipment manufacture ISO/IEC 80079-34:2011 (Modified)	18.11.2011	EN 13980:2002 Note 2.1	25.5.2014

(1) ESO: European Standards Organisation:
— CEN: Avenue Marnix 17, 1000 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË, Tel. +32 25500811; fax +32 25500819 (http://www.cen.eu)
— Cenelec: Avenue Marnix 17, 1000 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË, Tel. +32 25196871; fax +32 25196919 (http://www.cenelec.eu)
— ETSI: 650 route des Lucioles, 06921 Sophia Antipolis, FRANCE, Tel. +33 492944200; fax +33 493654716, (http://www.etsi.eu)

Note 1: Generally the date of cessation of presumption of conformity will be the date of withdrawal ('dow'), set by the European Standardisation Organisation, but attention of users of these standards is drawn to the fact that in certain exceptional cases this can be otherwise.

Note 2.1: The new (or amended) standard has the same scope as the superseded standard. On the date stated, the superseded standard ceases to give presumption of conformity with the essential requirements of the directive.

Note 2.2: The new standard has a broader scope than the superseded standard. On the date stated the superseded standard ceases to give presumption of conformity with the essential requirements of the directive.

Note 2.3: The new standard has a narrower scope than the superseded standard. On the date stated the (partially) superseded standard ceases to give presumption of conformity with the essential requirements of the directive for those products that fall within the scope of the new standard. Presumption of conformity with the essential requirements of the directive for products that still fall within the scope of the (partially) superseded standard, but that do not fall within the scope of the new standard, is unaffected.

Note 3: In case of amendments, the referenced standard is EN CCCCC:YYYY, its previous amendments, if any, and the new, quoted amendment. The superseded standard (column 3) therefore consists of EN CCCCC:YYYY and its previous amendments, if any, but without the new quoted amendment. On the date stated, the superseded standard ceases to give presumption of conformity with the essential requirements of the directive.

NOTE:

— Any information concerning the availability of the standards can be obtained either from the European Standardisation Organisations or from the national standardisation bodies of which the list is annexed to the Directive 98/34/EC of the European Parliament and Council [1] amended by the Directive 98/48/EC [2].

— Harmonised standards are adopted by the European Standardisation Organisations in English (CEN and Cenelec also publish in French and German). Subsequently, the titles of the harmonised standards are translated into all other required official languages of the European Union by the National Standards Bodies. The European Commission is not responsible for the correctness of the titles which have been presented for publication in the Official Journal.

— Publication of the references in the *Official Journal of the European Union* does not imply that the standards are available in all the Community languages.

— This list replaces all the previous lists published in the *Official Journal of the European Union*. The Commission ensures the updating of this list.

— More information about harmonised standards on the Internet at

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/european-standards/harmonised-standards/index_en.htm

[1] OJ L 204, 21.7.1998, p. 37.
[2] OJ L 217, 5.8.1998, p. 18.

V

(Announcements)

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF COMPETITION POLICY

EUROPEAN COMMISSION

STATE AID — FRANCE

State aid SA.26494 (12/C) (ex 12/NN) — La Rochelle Airport

Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union

(Text with EEA relevance)

(2012/C 130/02)

By letter dated 8 February 2012, reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified France of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union concerning the above-mentioned aid measures.

Interested parties may submit their comments on the measures in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

The comments will be communicated to France. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

I. PROCEDURE

By letters dated 28 July 2008, 20 September 2008, 22 September 2008, 23 September 2008, 1 October 2008, 21 October 2008 and 20 November 2008, complaints were lodged with the Commission by a number of citizens concerning advantages which had allegedly been granted to the airline Ryanair at La Rochelle Airport, and the financial contributions allegedly received by the airport's manager, the Chamber of Commerce and Industry of La Rochelle (hereinafter 'the CCILR'). These complaints were based on a report on the management of La Rochelle Airport by the Chambre Régionale des Comptes de Poitou-Charentes (the court of auditors for the Poitou-Charentes region) of 13 May 2008.

By a letter dated 17 March 2011, the Commission sent the French authorities a non-confidential version of the complaints and asked them for explanations concerning the measures at issue. Owing to logistical problems this letter was sent again by the Commission on 25 May 2011. By letter of 20 June 2011, the French authorities requested an extension of the deadline for a reply set by the Commission until 26 July 2011, to which the Commission agreed by letter of 21 June 2011. The French authorities asked for a further extension of the deadline to 26 August 2011, which the Commission again accepted in its letter of 28 July 2011. The French authorities finally sent their answers by letter dated 30 August 2011.

By letter of 11 April 2011, the Commission asked for additional information from Ryanair, which replied by letter of 22 July 2011. The Commission forwarded these comments to France for its remarks by letter of 14 October 2011. In the absence of any response, the Commission sent a reminder on

16 November 2011. By letter of 21 November 2011, the French authorities informed the Commission that they did not wish to make any comments on those observations.

II. DESCRIPTION OF THE MEASURES IN RESPECT OF WHICH THE COMMISSION IS INITIATING THE FORMAL INVESTIGATION PROCEDURE

After analysing the information available to it, the Commission considers that it is necessary to open a formal investigation procedure in order to examine all the financial contributions to the airport from various public bodies from 2001 to the present, and to assess potential aid to the airlines which have operated from the airport from 2001 to the present.

First, the CCILR received subsidies of some EUR 3 million over the period 2002-05 from public bodies (the ERDF, the Poitou-Charente Region, the Charente Maritime *département* and the Communauté d'agglomération de La Rochelle) to finance airport infrastructure. Moreover, the CCILR as operator of the airport appears to have benefited from repayable advances from its general section amounting to at least €8.77 million and from the underinvoicing of services provided by the general section, while overinvoicing the services it provided to Rochefort Saint-Aignan Airport.

Second, the CCILR signed a number of contracts with airlines which appear to involve aid measures for those airlines, in particular by way of payments and marketing support. In addition, airlines operating new routes from La Rochelle have benefited from start-up support, in the form of a reduction in airport charges for a period of three years, and marketing aid.

III. ASSESSMENT OF THE MEASURES/AID

With respect to the financial contributions to the airport, the Commission is of the view, at this stage, that it cannot rule out the possibility that all of the investment support measures and various financial transfers which have helped to lower the airport's operating costs might constitute state aid. The Commission has doubts as to the necessity and proportionality of any aid to funding infrastructure, and as to the prospects for use of the infrastructure in the medium term.

With respect to the contracts signed between the CCILR and the airlines, the Commission has doubts as to whether the airport and the public bodies behaved as prudent market-economy investors in signing the contracts.

In particular, the Commission is of the opinion that, in assessing the agreements made with Ryanair and its subsidiary AMS, the airport service contracts and the marketing service contracts must be considered jointly, since Ryanair and AMS in fact constituted a sole beneficiary of these measures at the time when each of the contracts was signed. The Commission has concluded that, on the basis of the information available to it, it cannot rule out the possibility that Ryanair/AMS benefited from state aid under the contracts examined, but it considers that it does not have enough information to enable it to come to a final decision on the matter. With a view to conducting this assessment, the Commission is of the opinion at this stage, on the basis of the information available to it, that the conduct of the airport's management, the CCILR and other public entities must be considered jointly in their relationship with Ryanair/AMS. Similarly, the Commission cannot rule out the possibility that the contracts signed by the CCILR with the airlines Buzz and Easyjet grant state aid to those airlines.

As for the start-up aid for new routes, the Commission has doubts as to whether the CCILR behaved as a prudent, market-economy investor in making those commitments. The Commission is also of the view, at this stage, that the compatibility criteria laid down in the 2005 guidelines for start-up aid have not been met, because, in particular, the payments are not in proportion to the start-up costs borne by the airlines in launching new routes. The Commission therefore has doubts as to the compatibility of any such aid with the internal market.

In accordance with Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999 [1], any unlawful aid can be subject to recovery from the beneficiary.

TEXT OF LETTER

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

1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 28 juillet 2008, du 22 septembre 2008, du 23 septembre 2008, du 20 septembre 2008, du 1er octobre 2008, du 21 octobre 2008 et du 20 novembre 2008, la Commission a été saisie de plaintes de la part de plusieurs citoyens au sujet d'avantages que la compagnie aérienne Ryanair recevrait à l'aéroport de La Rochelle, ainsi que d'apports financiers dont l'aéroport aurait été bénéficiaire. Les plaintes font référence au rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes (ci-après "la CRC") du 13 mai 2008 sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle (ci-après "la CCI").

2. Par courrier du 17 mars 2009, la Commission a envoyé aux autorités françaises une version non-confidentielle des plaintes et a également invité les autorités françaises à apporter des clarifications quant aux mesures dénoncées. En raison de problèmes logistiques, ce courrier a été renvoyé par la Commission le 25 mai 2011. Par lettre du 20 juin 2011, les autorités françaises ont demandé l'extension du délai de réponse qui leur avait été imparti au 26 juillet 2011, délai que la Commission a accepté par courrier du 21 juin 2011. Les autorités françaises ont demandé une nouvelle extension du délai jusqu'au 26 août 2011, délai que la Commission a de nouveau accepté par courrier du 28 juillet 2011. Les autorités françaises ont finalement apporté les éléments de réponse par lettre du 30 août 2011.

3. Par lettre du 11 avril 2011, la Commission a demandé des informations complémentaires à Ryanair qui a répondu par lettre du 22 juillet 2011. La Commission a transmis ces observations à la France pour commentaires par lettre du 14 octobre 2011. Faute de réponse, la Commission

[1] OJ L 83, 27.3.1999, p. 1.

a envoyé un rappel le 16 novembre 2011. Par lettre du 21 novembre 2011, les autorités françaises ont informé la Commission qu'elles ne souhaitaient pas transmettre de commentaires en réponse à ces observations.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT

4. L'aéroport de La Rochelle - île de Ré (ci-après "l'aéroport") est un aéroport situé à La Rochelle, dans le département de la Charente-Maritime, en France. Cet aéroport est ouvert au trafic national et international commercial.

5. L'exploitation de l'aéroport est assurée par la CCI, qui en est également le propriétaire. Le "service aéroport" fait l'objet d'une comptabilité séparée par rapport au service général de la CCI.

6. Le trafic passager de l'aéroport de La Rochelle pour les dernières années est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous. En 2010, l'aéroport a accueilli 191 599 passagers. Aux termes du point 15 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005 [1] (ci-après les "lignes directrices de 2005"), l'aéroport de La Rochelle est donc un aéroport de catégorie D, soit un "petit aéroport régional".

7. L'aéroport est utilisé majoritairement par les compagnies aériennes à bas coût. Actuellement, les compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle sont les suivantes:

— Ryanair avec une ligne entre La Rochelle et Londres Stansted,

— Airlinair (filiale d'Air France) avec des lignes reliant La Rochelle à Lyon et Paris,

— Flybe avec des vols entre La Rochelle et Southampton.

8. L'aéroport ouvre également de nombreuses lignes saisonnières. D'autres compagnies aériennes utilisent ou ont utilisé l'aéroport dans la période sous examen (à savoir depuis 2001 jusqu'à présent), au nombre desquelles figurent Aer Arann, Buzz, Easyjet et Jet2, ainsi que des compagnies charters.

Tableau 1

Trafic et mouvements de l'aéroport de la Rochelle [2]

	2006	2007	2008	2009	2010
Passagers locaux	180 964	220 088	214 338	168 724	191 429
dont internationaux	164 854	201 122	194 163	151 884	172 435
dont nationaux	16 110	18 966	20 175	16 840	18 994
Transit	16	489	807	245	170
Total passagers	180 980	220 577	215 145	168 969	191 599
dont low cost	163 920	199 739	191 144	147 421	170 510
Mouvements commerciaux	2 729	3 398	3 464	2 650	2 925
Mouvements non commerciaux	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811
Total mouvements	32 689	32 974	33 212	30 145	29 736

3. LES MESURES IDENTIFIÉES PAR LE RAPPORT DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES DE POITOU-CHARENTES EN DATE DU 13 MAI 2008

9. Les plaintes déposées s'appuient sur le rapport de la CRC en date du 13 mai 2008 (ci-après le "rapport"). Le rapport a été publié sur Internet [3].

10. Le rapport a été effectué lors du contrôle des chambres de commerce et d'industrie, délégué aux chambres régionales des comptes par arrêtés du Premier Président de la Cour des comptes en dates des 17 janvier 2003 et 13 octobre 2006. Ce contrôle s'inscrit dans le cadre d'une enquête nationale thématique sur les aéroports.

[1] JO C 312 du 9 décembre 2005, p. 1.
[2] D'après http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/stats-la-rochelle-ile-de-re.php
[3] Le texte du rapport est disponible à l'adresse suivante: http://www.ccomptes.fr/fr/CRC21/documents/ROD/PCR200801-V2.pdf.

11. Ce rapport identifie différentes mesures dont auraient bénéficié l'aéroport et les compagnies aériennes.

3.1. **Contrôle de gestion de l'aéroport**

12. Le rapport examine la gestion de l'aéroport entre 2001 et 2006. Les principales conclusions du rapport sont les suivantes.

3.1.1. *Sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport*

13. Le tableau 3 du rapport présente les résultats financiers de l'aéroport entre 2001 et 2006. Selon ce tableau, l'aéroport a été déficitaire pendant la période examinée. Le résultat à la clôture de l'exercice 2006 (– 0,74 million EUR) a été aggravé d'un facteur 10 par rapport au niveau constaté en 2001 (– 0,07 million EUR).

14. Selon le rapport, ce déficit est de plus minoré en raison de la sous-évaluation des prestations de services assurées par le service général de la CCI pour le compte du service aéroport. Selon le rapport, la facturation de ces services en fonction de l'application des clés retenues par la comptabilité analytique de la CCI aurait conduit à porter ce déficit à – 1 million EUR en 2006.

3.1.2. *Surfacturation présumée des services octroyés par la CCI à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant*

15. Selon le rapport, le directeur de l'aéroport de la Rochelle et une secrétaire ont contribué à assurer la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant ([1]) entre 2002 et 2006. L'aéroport de La Rochelle aurait perçu 293 264 EUR au titre de cette prestation de services, comme l'expose le tableau 22 du rapport. Sur cette somme, 40 000 EUR ne correspondent pas à la couverture de coûts encourus par la CCI du fait des prestations, mais à une "rémunération du prestataire", ce qui correspond à un taux moyen de 16 % du montant total facturé pour ces services.

16. La CRC relève que "globalement, le montant de cette prestation de services, notamment les charges de personnel, apparaît en décalage par rapport aux missions réelles qui se limitent à assurer la permanence de la plateforme en l'absence de trafic commercial".

3.1.3. *Contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes*

17. Le rapport mentionne, entre autres, que l'excédent brut d'exploitation de l'aéroport (ci-après "l'EBE") ([2]) a été multiplié par 7,3 pour atteindre 1,32 million EUR en 2006 "en raison de la forte progression des subventions qui ont été multipliées par 4,2 (335 000 EUR en 2001 contre 1,407 millions EUR en 2006)."

18. La multiplication par deux des subventions entre 2005 et 2006 (0,71 million EUR en 2005 contre 1,41 millions EUR en 2006) s'explique selon le rapport par l'émission de titres de recettes à hauteur de 506 867 EUR correspondant à la participation financière du Conseil Général de Charente Maritime pour les aides à certaines liaisons aériennes ([3]).

19. Le tableau 4 du rapport compare l'EBE et les subventions versées aux compagnies aériennes. Selon ce tableau, la croissance de l'EBE sur la période 2002/2006 n'a pas permis d'améliorer les résultats d'exploitation en raison des subventions allouées aux compagnies aériennes.

20. Le rapport conclut que ces résultats conduisent à renforcer la dépendance financière du service aéroport vis-à-vis du service général de la CCI avec un quasi doublement des pertes cumulées, qui ont atteint 2,92 millions EUR à la clôture de l'exercice 2006 contre 1,61 millions EUR en 2001.

3.1.4. *Avances remboursables par le service général de la CCI*

21. Selon le rapport, les pertes cumulées de l'aéroport s'établissent à 4,58 millions EUR après prise en compte des déficits antérieurs à l'exercice 1992, auxquelles s'ajoutent 8,77 millions EUR d'avances du service général au 31 décembre 2006.

22. Le rapport mentionne ensuite que ces avances, "qui s'apparentent à des subventions à l'aéroport", contreviennent à l'article R. 224-6 du code de l'aviation civile qui autorise, à titre exceptionnel et avec l'autorisation des tutelles, les chambres de commerce et d'industrie à financer au moyen de l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle les dépenses d'équipement, d'entretien et d'exploitation leur incombant sur les aérodromes qu'ils ont créés, l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle n'ayant pas vocation à financer des activités à caractère industriel et commercial.

3.2. **Mesures en faveur des compagnies aériennes**

23. Le rapport examine les redevances aéronautiques fixées par l'aéroport et les différents versements financiers en faveur des compagnies aériennes pendant la période 2001-2006.

3.2.1. *Contrôle des redevances aéronautiques*

24. Le rapport examine les redevances aéronautiques perçues auprès des compagnies aériennes et ayant pour vocation de rémunérer les services rendus pour l'activité aéronautique pendant la période 2001-2006 ([4]).

([1]) Ces services ont été fournis en vertu d'un marché conclu entre un groupement constitué de la CCI de Rochefort et la CCI de la Rochelle d'une part, et le Syndicat Mixte de l'aéroport de Saint-Agnant d'autre part.

([2]) L'excédent brut d'exploitation mesure la ressource tirée de l'exploitation indépendamment des immobilisations utilisées et des aspects financiers.

([3]) Le tableau actualisé des subventions par les différents entités publiques figure en annexe 1 de la présente décision.

([4]) Les principales redevances aéronautiques identifiées sont selon le rapport: la redevance d'atterrissage calculée en fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef exprimée en tonnes; la redevance de balisage applicable aux mouvements d'aéronefs (décollage ou atterrissage) de six tonnes et plus; la redevance de stationnement et la redevance "passager" pour l'usage des installations aéroportuaires.

3.2.1.1. Fixation des tarifs des redevances aéroportuaires

25. Selon le rapport, les tarifs des redevances aéronautiques à l'aéroport de La Rochelle ne sont pas véritablement fixés en fonction de l'évolution de l'assiette des coûts qui sont mal appréhendés, comme l'attestent les échanges au sein de la commission consultative économique ([1]) qui se bornent à une présentation de la situation financière de l'aéroport, des investissements à réaliser et des prévisions d'investissements. Le rapport mentionne que l'action de la commission consultative économique, instance non obligatoire en application de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, conduit de surcroît systématiquement la CCI à revoir à la baisse sa proposition tarifaire.

26. Le rapport fait observer que depuis 2001, la redevance "passager" reste stable à 5,34 EUR pour les passagers à destination d'un aéroport communautaire et à 8,08 EUR pour les passagers à destination d'un aéroport international. L'absence de revalorisation de la redevance "passager" vise à ne pas pénaliser la clientèle qui contribue à l'accroissement du trafic et est compensée par le prélèvement de la taxe d'aéroport destinée à financer les missions régaliennes.

27. Le rapport mentionne également que la CCI a confirmé ne pas avoir déterminé le niveau des redevances par rapport aux coûts mais en fonction du rendement des redevances et des tarifs des aéroports concurrents.

3.2.1.2. Redevance balisage

28. Le rapport examine plus en détail l'évolution de la redevance balisage ([2]) et le rendement de cette redevance.

29. À cet égard, le rapport mentionne qu'en application de la convention rétroactive passée avec la compagnie Ryanair, signée le 10 décembre 2003 avec effet au 1er mai 2003, cette dernière a été exonérée du paiement de cette redevance. Selon le rapport, le manque à gagner pour l'aéroport et le gain pour Ryanair peuvent être évalués à 3 000 EUR en année pleine pour la seule période hivernale soit une perte de recettes balisage de 24 % en 2004 (3 000 EUR/12 464 EUR).

30. Le rapport mentionne que l'examen des factures de la compagnie Ryanair en 2005 montre qu'elle n'acquittait aucune redevance balisage même durant la saison hivernale ([3]). Par extension, toutes les compagnies à bas prix opérant sur la plateforme auraient, selon le rapport, été exonérées de redevance balisage. La compagnie Airlinair serait la seule à payer la redevance balisage alors que les compagnies à bas prix en seraient exonérées durant la saison hivernale, voire en été pour des horaires correspondant à la nuit aéronautique.

31. Selon le rapport, "cette politique tarifaire n'est pas conforme au principe de l'égalité de traitement des usagers de la plateforme dans la mesure où certaines compagnies exploitent des liaisons saisonnières et pratiquent des horaires compatibles avec l'absence de recours au balisage lumineux alors que d'autres pratiquent des horaires qui justifient le recours au balisage lumineux."

3.2.1.3. Conclusion sur les redevances aéronautiques

32. Le rapport conclut que "la politique tarifaire en matière de redevance aéronautique, adaptée aux compagnies à bas prix pour les dispenser partiellement de participer au financement des infrastructures utilisées, prive l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier (…)."

33. En raison de l'insuffisance du trafic de la plateforme pour atteindre l'équilibre d'exploitation, la CRC recommande à la CCI "d'utiliser les données de sa comptabilité analytique pour identifier l'assiette des coûts des services rendus en matière aéronautique comme l'exige l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile selon lequel les exploitants tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des redevances à compter du 1er janvier 2007" ([4]).

3.2.2. *Versements financiers aux compagnies aériennes sur la période 2001-2006*

34. Le rapport dresse l'état des lieux des différentes subventions qui ont été versées aux compagnies à bas coût dans la période 2001-2006 ainsi que des subventions qui ont été versées à la CCI par différentes entités publiques pour contribuer à ces subventions.

3.2.2.1. Subventions marketing à Ryanair/AMS

35. Le rapport fait notamment l'état des lieux des subventions marketing à la compagnie aérienne Ryanair et à sa filiale à 100 % Airport Marketing Services (ci-après "AMS"), et réalise une analyse des différents contrats qui ont été conclus avec cette dernière pour évaluer les conditions des opérations de Ryanair à partir de l'aéroport de La Rochelle.

36. Selon le rapport, les subventions pour différentes campagnes marketing sur le site web de Ryanair, accordées du fait de contrats conclus d'abord directement avec Ryanair et ensuite (à partir de 2006) avec AMS, constituent des aides qui ne sont pas conformes aux conditions établies dans les lignes directrices de 2005 sur les aides au démarrage.

([1]) Cette commission est, selon la législation en vigueur, composée de l'exploitant, des usagers aéronautiques et de représentants d'organisations professionnelles du transport aérien. Cette commission est consultée sur les tarifs de redevances de l'aéroport.

([2]) La redevance balisage est perçue lorsque les mouvements d'avions interviennent durant la nuit aéronautique, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises ou à la demande du pilote.

([3]) Il est mentionné, à titre d'exemple, que les horaires d'atterrissage des vols en provenance de Londres-Stansted à 21h55 le samedi 13 octobre 2007 ou de Dublin à 22h05 le jeudi 13 septembre 2007 auraient été de nature à justifier le recours au balisage lumineux.

([4]) Chapitre 3.1 Les redevances aéronautiques.

37. Le rapport a notamment conclu que:

> "La convention passée entre la chambre de commerce et d'industrie et la compagnie Ryanair en 2003 prévoyait que la compagnie devait réaliser au minimum 500 000 EUR d'actions de promotions touristiques et communiquer à la chambre de commerce et d'industrie un justificatif des dépenses effectives pour bénéficier du solde de la subvention. En exonérant la compagnie du respect de ses engagements, l'organisme consulaire a encouragé Ryanair à solliciter des aides sans rapport avec les dépenses marketing réalisées pour le démarrage de la ligne comme l'atteste l'augmentation de 70 % du niveau de l'aide annuelle (578 000 EUR) sollicitée à partir de 2004. Dans ces conditions, l'aide prévue par la convention de 2004 liée à un coefficient de remplissage [1] constitue en fait un soutien à l'exploitation, prohibé par la réglementation européenne [2]."

38. Le rapport ajoute sur ce point que les subventions sont "assimilables à une aide d'État" et que "la pérennisation de l'aide allouée à Ryanair pour exploiter la liaison sur Londres, qui ne peut être assimilée à une aide au démarrage, contribue en fait à abaisser les coûts d'exploitation de cette compagnie" et qu'"elle génère des distorsions de concurrence avec les autres opérateurs à bas prix basés à La Rochelle qui ne bénéficient d'aucune aide." La CRC a émis les mêmes conclusions sur la convention passée avec la société AMS en avril 2006.

3.2.2.2. Subvention marketing à la compagnie Easyjet

39. Le rapport mentionne également, entre autres, que la compagnie Easyjet "a sollicité une aide marketing de 70 000 EUR" pour la ligne vers Bristol en 2006, aide marketing qui aurait fait l'objet d'un accord oral à la date de conclusion du rapport.

3.2.2.3. Subvention marketing à la compagnie Buzz

40. Selon la CRC, la compagnie Buzz, filiale de KLM, a inauguré la première liaison à bas coût entre La Rochelle et Londres Stansted au printemps 2001 [3]. Le rapport indique que si Buzz a été soumis aux redevances aéroportuaires dans le respect des grilles tarifaires en vigueur, la CCI "a réalisé des actions de promotion au profit de la compagnie à hauteur de 1 702 855 EUR HT" en 2001 et "des dépenses de communication pour un montant de 38 702 EUR HT" en 2002. La CRC mentionne également que la compagnie Ryanair a de facto repris la liaison en 2003, la CCI lui facturant ses services aux mêmes conditions que Buzz jusqu'à la fin de l'année.

3.2.3. *Contributions financières par les différentes entités publiques destinées à contribuer à l'opération de différentes compagnies aériennes*

41. Le rapport fait un état des lieux des différentes contributions des entités publiques au profit de l'aéroport, destinées selon ce rapport à contribuer à l'opération de différentes compagnies aériennes à partir de l'aéroport de La Rochelle. Les montants de ces subventions ainsi que les entités publiques contributrices sont mentionnés dans le chapitre 5 du rapport. L'information contenue dans ce chapitre a été actualisée par la France dans sa soumission du 30 août 2011 (voir l'annexe 1).

42. Ces subventions ont servi, d'une part, à contribuer au financement des liaisons comportant des obligations de service public et, d'autre part, à contribuer aux versements "marketing" aux compagnies Ryanair/AMS.

4. INFORMATIONS SOUMISES PAR LA FRANCE

43. Dans son courrier en date du 17 mars 2011, la Commission a demandé des renseignements complémentaires par rapport aux conclusions du rapport de la CRC précité ainsi que des informations concernant la période postérieure à la période visée dans le rapport. L'information soumise par la France porte notamment sur:

— les aides financières au gestionnaire de l'aéroport,

— les conditions de l'opération des compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle pendant la période sous examen.

44. La France a également rappelé [4] qu'elle estime que les aéroports de moins de 1 million de passagers annuels devraient être dans leur ensemble considérés comme des services d'intérêt économique général compte tenu de leur rôle important en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et social pour leur région et de l'imbrication de leurs activités. Les autorités françaises considèrent également que l'activité de ces aéroports n'a qu'un impact très limité sur le marché intérieur. Elles estiment dès lors que les financements qui leurs sont apportés ne devraient pas être considérés comme des aides d'État ou bien qu'ils devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de notification. Dès lors, elles considèrent que les financements apportés l'ont été dans le cadre d'un SIEG.

4.1. Aides financières à l'aéroport

45. Selon la France, le gestionnaire de l'aéroport a bénéficié des soutiens publics mentionnés dans le tableau 2 ci-dessous:

[1] Selon le rapport, la condition relative à l'obligation d'opérer les vols avec un certain coefficient de remplissage (60 %) n'a néanmoins pas été contraignante pour Ryanair, dont les taux de remplissage ont toujours été supérieurs à 75 %.

[2] Chapitre 5.3.3 du rapport.

[3] Selon la Chambre, "l'ouverture de la liaison La Rochelle/Londres Stansted en 2001 a fait l'objet d'un accord de services rétroactif en date du 8 novembre 2002 (…) pour une durée de 3 ans prenant effet au 25 mars 2001".

[4] Les autorités françaises précisent à ce propos que les points de ce paragraphe ont été indiqués dans leur réponse officielle à la consultation de la Commission européenne sur la révision des lignes directrices de 2005.

Tableau 2

Montant des financements reçus par l'exploitant de l'aéroport de La Rochelle

Nature Subvention	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A) Subvention État (Missions Régaliennes)	201 826	266 000	428 443	508 149	348 788	683 194	813 616	1 030 323	1 010 031	1 972 783
B) Subvention Equipement Europe (FEDER) Dotation d'équipement					485 260					
Conseil Général de Charente Maritime Dotation d'équipement		45 735				744 000				
Conseil Régional Poitou Charente Dotation d'équipement					744 000					
Communauté d'Agglomération de La Rochelle Dotation d'équipement					967 000					
Total Subvention d'Equipement de tiers		45 735			2 196 260	744 000				
CCI (Propriétaire et Exploitant unique Avances Remboursables finançant les immobilisations	405 887	195 417		754 145	1 756 644		396 880	1 082 563	257 384	109 924
Investissements réalisés	414 670	195 387	137 309	754 145	4 144 349	1 308 420	396 886	1 082 563	257 384	109 924
Piste, Balisage, Aire de stationnement				418 455	3 815 469	146 015				
Parking véhicules						490 284		203 846		
Extension Aérogare et Aménagements				230 219			144 481			
Extension Hall d'arrivée et départ aérogare			50 639			206 192		795 609		
Bâtiment SSLÏA						349 357		7 500	15 834	
Matériel de transport	414 670	195 387	86 670		245 244	116 572	252 399	75 608	241 550	109 924
Autres investissements				105 471	353 968					

46. D'après ce tableau, l'aéroport a notamment bénéficié de soutiens apportés par le FEDER et certaines collectivités locales pour la construction d'infrastructures et d'équipements aéroportuaires. L'aéroport a également reçu des subventions destinées à des équipements relevant selon la France de missions régaliennes au cours de la période 2002-2010.

4.1.1. *Investissements dans l'infrastructure*

47. En ce qui concerne les investissements réalisés sur les infrastructures aéroportuaires en 2005 et 2006, ceux-ci se sont élevés selon la France à 4 379 940 EUR, dont environ 3 000 000 EUR ont été financés par des entités publiques (FEDER, Région Poitou-Charentes, Département de la Charente Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle), l'aéroport finançant le solde par emprunt.

48. Les autorités françaises mentionnent que ces investissements étaient destinés à garantir la sécurité des vols pour les aéronefs communément utilisés par les compagnies aériennes européennes en portant la largeur de la piste à 45 m (La Rochelle étant un des seuls aéroports commerciaux disposant d'une piste de 30 mètres de large), en l'allongeant de 115 m à l'Ouest, et en adaptant les voies de circulation et les aires de trafic pour permettre leur écoulement en toute sécurité. En l'absence de ces investissements, l'aéroport de La Rochelle n'aurait plus été, selon la France, en mesure de présenter les caractéristiques techniques suffisantes pour attirer des compagnies capables de développer le trafic aérien.

49. La France indique que ces travaux ont été réalisés sur la base des délibérations de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle en date du 29 octobre 2004 et de la CCI du 21 février 2003 ainsi que la délibération n° 512 du Conseil Général de Charente Maritime relative aux décisions de financement de ces travaux.

50. Les travaux d'extension d'aérogare avaient notamment pour objectif de satisfaire aux normes réglementaires applicables aux établissements recevant du public. Ils ont été financés par emprunts dont le remboursement des annuités est couvert par la CCI.

51. Les fonds versés étaient selon les autorités françaises des dotations d'équipement versées par le FEDER et les collectivités territoriales dans le cadre d'une mise en sécurité technique des infrastructures aéroportuaires nécessaire pour permettre à l'aéroport de recevoir un trafic européen et de continuer ainsi à jouer son rôle de pôle de développement économique régional.

52. La France fait également d'observer que 67 % des investissements aéroportuaires effectués sur la période 2002-2010 d'un montant total de 8 801 000 EUR ont été financés par la CCI, propriétaire et exploitant de l'aéroport, en vue d'en améliorer la rentabilité indépendamment des effets positifs pour l'économie locale et régionale. La France indique que, fort d'une croissance élevée et d'une diversification importante de son activité, l'aéroport de La Rochelle est d'ailleurs approché par un groupe privé qui envisage de s'impliquer financièrement dans sa gestion.

53. Selon la France, les entités publiques contribuant au financement de l'infrastructure (la région Poitou-Charentes, le département de la Charente Maritime et la communauté d'agglomération de La Rochelle) n'ont aucun lien de propriété avec l'opérateur aéroportuaire. Il est selon eux toutefois clair qu'elles ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de La Rochelle compte tenu du lien étroit qui existe entre le développement du trafic aérien et l'activité économique ou le développement touristique de la région. Pour les autorités françaises, ces collectivités perdraient une source de revenus si l'aéroport cessait son activité [1].

54. La France se réfère également au plan stratégique élaboré en novembre 2008 par la Chambre de Commerce et d'Industrie et fourni à la Commission, qui a défini, sur la base d'un diagnostic du trafic, les lignes d'action en matière d'investissements, d'infrastructures, de services à offrir aux passagers et de développement marketing pour pouvoir accueillir 300 000 passagers à l'échéance 2020 sur les différents courants de trafic (liaisons OSP, liaisons à bas coût pour le développement du tourisme, vols charters, etc.).

4.1.2. *Financement des coûts liés aux missions d'intérêt général*

55. Selon la France, les sommes versées par l'État pour la couverture des dépenses d'équipement de sécurité (véhicules incendie de type VIM61P2.5, véhicule péril animalier et aviaire, travaux d'aménagement du poste incendie) et de sûreté (équipements destinés aux contrôles des passagers, de leurs bagages à main, de leurs bagages de soute, surveillance des accès et installation de clôtures de sûreté) relèvent de missions d'intérêt général à la charge de l'État et celles-ci sont couvertes au rythme des dotations aux amortissements par la taxe d'aéroport et des subventions complémentaires du Fond d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (ci-après "FIATA") (remplacées par une majoration de la taxe d'aéroport à compter de 2008).

4.1.3. *Subventions d'exploitation*

56. Selon la France, à l'exception des coûts de gestion, d'exploitation et de maintenance des infrastructures et équipements aéroportuaires relevant des missions régaliennes exécutées par l'exploitant et financés par l'État et à l'exclusion des transferts financiers aux compagnies aériennes, la CCI fait face à l'ensemble des coûts normaux liés à la gestion et à la maintenance de l'infrastructure aéroportuaire au moyen des redevances perçues sur les usagers et d'avances remboursables consenties par le budget général de la CCI à son service aéroportuaire. Selon la France, cette avance remboursable fait l'objet d'une inscription dans la comptabilité des deux services (créance pour le service général et dette pour l'aéroport).

57. À part les subventions susmentionnées, l'aéroport n'a pas reçu selon la France entre 2002 et 2011 de subventions en faveur de l'exploitation ou de la maintenance des infrastructures aéroportuaires.

[1] Les autorités françaises font référence au point 20 des lignes directrices de 2005 indiquant que "des points d'accès plus nombreux à des vols intra européens favorisent la mobilité des citoyens européens" et que "le développement de ces aéroports contribue à celui des économies régionales concernées".

4.2. **Modalités de fixation des redevances à l'aéroport et contrats passés avec les compagnies aériennes desservant l'aéroport**

4.2.1. *Modalités de fixation des redevances à l'aéroport de La Rochelle*

58. La France rappelle ([1]) que selon l'article L.6325-1 du code des transports, le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service ([2]).

59. La France mentionne que les dispositions réglementaires du code de l'aviation civile précisent l'application de ces principes, dans ses articles R.224-1 et suivants. L'article R.224-3-1 expose notamment les bases sur lesquelles doivent être établis les tarifs des redevances aéroportuaires:

"Les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome ou les aérodromes considérés ainsi que des éléments suivants:

— les objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant,

— les prévisions d'évolution des recettes,

— les programmes d'investissements et leur financement."

Il peut être aussi tenu compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant autres que les services mentionnés à l'article R. 224-1.

60. Selon cet article, "l'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital".

61. Ainsi, selon la France, au-delà de l'obligation légale prévoyant que les produits des redevances aéroportuaires ne peuvent excéder le coût correspondant des services rendus par l'aéroport, les exploitants aéroportuaires ont la possibilité de tenir compte des revenus extra aéronautiques pour fixer les tarifs des redevances aéroportuaires selon le principe de la "caisse unique". Ces activités extra aéronautiques ayant traditionnellement des marges d'exploitation assez élevées, cela peut selon la France conduire à modérer les tarifs des redevances ([3]).

62. Enfin, la France indique que le cadre français de régulation des redevances aéroportuaires prévoit une consultation régulière des usagers par l'exploitant aéroportuaire sur l'évolution des redevances ([4]).

63. En ce qui concerne l'aéroport de La Rochelle, les autorités françaises mentionnent que le trafic de l'aéroport de la Rochelle a dépassé le seuil de 200 000 passagers annuels, notamment sur les périodes allant de 2006 à 2008 et de 2007 à 2009, et il est doté d'une commission économique consultative (ci-après "Cocoeco"). Les usagers de la plateforme ont donc pu être consultés sur les tarifs en vigueur sur l'aéroport par l'intermédiaire de la Cocoeco. Chaque proposition tarifaire de l'exploitant est notifiée au préfet de département, accompagnée de l'avis de cette commission.

64. Dans le cadre général ainsi décrit, l'aéroport de La Rochelle a donc selon la France pris en compte les éléments suivants pour la fixation de ses redevances aéroportuaires:

— Le coût réel du service rendu. Selon la France de nombreux investissements ont été réalisés au cours des décennies passées (installation d'un balisage lumineux de haute intensité et d'une aide visuelle plus performante, remplacement du groupe électrogène de secours en 1991, réfection de la totalité de la piste et des aires de stationnement des avions en

([1]) Selon la France, les redevances aéroportuaires, en tant que prélèvements effectués pour financer un service public, relèvent par nature du régime juridique général (jurisprudentiel) des redevances pour services rendus, qui impose certains principes, notamment le lien avec les coûts du service public aéroportuaire et l'égalité de traitement des usagers. Le cadre de la régulation économique des aéroports est décrit dans le code des transports (textes législatifs) et le code de l'aviation civile (textes réglementaires).

([2]) Article L.6325-1 stipule: "Les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.
Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport."

([3]) Ce principe de "caisse unique" s'inscrit selon la France pleinement dans le cadre communautaire, puisqu'il est écrit dans le second considérant de la directive 2009/12 du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires qui stipule que:
"Il est nécessaire de mettre en place un cadre commun régulant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de fixation, faute de quoi certaines exigences de base concernant la relation entre les entités gestionnaires d'aéroports et les usagers d'aéroport risquent de ne pas être respectées. Un tel cadre ne devrait pas exclure la possibilité, pour un État membre, de déterminer si et dans quelle mesure les revenus provenant des activités commerciales d'un aéroport peuvent être pris en compte pour fixer les redevances aéroportuaires."

([4]) L'article R.224-3 du code de l'aviation civile prévoit à cet effet que: "(…) Les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 200 000 passagers, ou qui ont accueilli, pendant cette même période, au moins deux transporteurs aériens représentant en moyenne 50 000 passagers par an chacun, sont dotés d'une commission consultative économique où sont notamment représentés l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien; le nombre de représentants de ces deux dernières catégories est au moins égal à celui des représentants de l'exploitant.(…). La commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome. Elle peut être consultée sur tout sujet relatif aux services rendus par l'exploitant d'aérodrome (…)".

1989, agrandissement de la totalité de la piste et des aires de stationnement des avions en 1979, mise en service de feux à éclats et allongement de la piste à 2 140 mètres en 1977) et sont donc amortis, plafonnant de facto le niveau maximal autorisé des redevances de service public aéronautique. En revanche, l'aéroport n'a pas mis en œuvre une compatibilité analytique exhaustive par service ce que n'impose d'ailleurs pas selon la France l'article R.224-2 du code de l'aviation civile.

— Il est à noter que selon la France, hormis l'avitaillement des aéronefs, l'exploitant n'assure aucune autre prestation d'assistance en escale ([1]). Les usagers contractent directement avec un tiers privé pour l'assistance en escale. Par ailleurs, l'exploitant de l'aérodrome n'applique pas les possibilités offertes par les dispositions de l'article R.224-2 du code de l'aviation civile lui permettant de regrouper certaines redevances secondaires avec certaines redevances aéronautiques principales.

— Le principe de la caisse unique selon lequel la totalité des recettes, y compris non aéronautiques, finance les coûts d'exploitation de l'aéroport (le produit des redevances dites de service public aéronautique ne devant en aucun cas financer des prestations autres que ces services publics). Autrement dit, l'aéroport a pris en compte, pour la fixation de ses redevances aéronautiques, un périmètre élargi comprenant des activités extra aéronautiques.

— Enfin, l'aéroport fait selon la France régulièrement évoluer le taux des redevances après avoir recueilli l'avis des usagers (compagnies aériennes, syndicats professionnels, entreprises de travail aérien, associations) dans le cadre de la Cocoeco. La France mentionne qu'il est donc important pour l'aéroport, s'il veut maintenir ou développer l'utilisation de ses infrastructures, de présenter, dans le cadre légal décrit plus haut, des mesures tarifaires adaptées à ses projets de développement, c'est-à-dire acceptables pour ses usagers et susceptibles de convaincre de nouvelles compagnies utilisatrices de venir s'y implanter.

65. Dès lors, selon la France, grâce notamment à cette stratégie, l'aéroport a pu lancer de nouveaux services aériens, diversifier les compagnies utilisant ses infrastructures (5 compagnies régulières en 2011 contre 2 il y a dix ans) et faire croître son trafic de manière importante (66 000 passagers en 2000 et 191 000 en 2010).

66. Selon la France, l'ensemble des prestations aéroportuaires fournies par l'exploitant aux différents usagers s'effectue sur la base des dispositions de son barème aéroportuaire présenté à l'avis de la commission consultative économique et notifié au Préfet de département avant mise en application.

([1]) La stratégie de la CCI a selon la France très tôt consisté à confier les prestations d'assistance en escale à un opérateur privé. Aujourd'hui, ce service est assuré par la société Aviapartner, leader sur les aéroports de province. L'aéroport de La Rochelle est selon la France un des seuls aéroports avec ce niveau de trafic à avoir un assistant en escale qui rentabilise son activité. Ceci a été rendu possible grâce à la stratégie de diversification des compagnies et des lignes menée par la CCI et constitue une validation par un investisseur privé des prévisions de croissance de l'aéroport.

67. La France a communiqué les barèmes applicables en 2003, 2006 et 2008 ainsi que celui du 22 mars 2010, applicable à compter du 1er juin 2010. Sur la base de la décision tarifaire du 26 mars 2008 également communiquée à la Commission, les compagnies aériennes Jet2, Flybe et Air Arann bénéficient d'une réduction dégressive, limitée à 3 ans de leurs redevances aéronautiques pour le lancement de nouvelles lignes ou la poursuite de l'exploitation de lignes existantes pendant la saison aéronautique hivernale.

68. La France a également indiqué que la redevance de balisage est payée par les compagnies en fonction de l'application du règlement d'aviation civile en cas de mouvement de nuit ou par conditions de mauvaise visibilité (le service de la navigation aérienne est alors l'autorité compétente pour juger de l'obligation d'allumer ou non le balisage) et à la demande du pilote. Les éléments relatifs à l'utilisation ou non du balisage lors du mouvement de l'aéronef permettant la facturation par l'exploitant à la compagnie sont, selon les autorités françaises, fournis par le service de la navigation aérienne de La Rochelle.

69. Selon la France, l'aéroport perçoit les redevances extra aéronautiques suivantes:

— redevances domaniales (part fixe et part variable en fonction du chiffre d'affaires généré) pour les activités suivantes: parkings auto, loueurs de voiture, hangars avions, restaurant, boutiques, publicité,

— diverses prestations pour débours.

70. Le relèvement du taux des redevances extra aéronautiques est, selon la France, présenté chaque année à la commission consultative économique.

4.2.2. *Contrats passés avec Ryanair/AMS*

71. Les contrats fixant les redevances aéroportuaires et les tarifs de prestation d'assistance en escale conclus entre la CCI et Ryanair pendant la période sous examen ont été les suivants:

— *"Handling contract" conclu le 10 décembre 2003 pour les vols La Rochelle/Londres* Stansted. Selon la France, les mêmes dispositions ont été reprises dans le contrat passé le 13 janvier 2010 susmentionné,

— Un contrat intermédiaire "*Operation contract*" passé le 1er février 2007 pour les vols La Rochelle/Londres Stansted,

— Un "*Operation contract*" conclu le 13 janvier 2010 pour les vols La Rochelle/Londres-Stansted, Dublin et Bruxelles-Charleroi et appliqué rétroactivement au 1er mai 2009,

— Un avenant au contrat précédent signé le 1er février 2010, en étendant les termes aux vols entre la Rochelle et Oslo,

— Un avenant au contrat précédent signé le 28 janvier 2011 pour les vols entre La Rochelle et Porto.

72. Selon la France, les taux de redevances fixés dans ces contrats sont ceux sur lesquels la Cocoeco s'est prononcée, et sont soumis au contrôle du préfet.

73. Hormis ces contrats, l'aéroport a également conclu plusieurs conventions marketing. Entre 2003 et 2006, ces conventions ont été signées entre la CCI et Ryanair et, à partir de 2006, avec la société AMS, filiale à 100 % de Ryanair. Les contrats suivants ont été signés:

— Le 1er décembre 2003 entre Ryanair et la CCI pour la période du 1er mai 2003 jusqu'au 31 décembre 2003,

— le 1er janvier 2004 entre Ryanair et la CCI pour la période du 1er janvier 2004 jusqu'au 30 avril 2006,

— le 1er avril 2006 entre la CCI et la société AMS pour la période du 1er avril 2006 jusqu'au 31 mars 2009 sur la Grande Bretagne et sur l'Irlande,

— le 17 septembre 2009 entre la CCI et la société AMS pour la période 01/2009-05/2012 sur la Grande Bretagne sur l'Irlande et sur la Belgique,

— le 25 février 2010 entre la CCI et la Société AMS pour la période du 31 mars 2010 au 31 mars 2013 renouvelable pour 3 ans sur le Royaume Uni, l'Irlande, la Belgique et la Norvège.

74. Le tableau 3 ci-dessous fait l'état des lieux des sommes versées par la CCI à Ryanair/AMS jusqu'en 2010.

Tableau 3

Sommes versées à Ryanair/AMS entre 2001-2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	total
Ryanair			[…] (*)	[…]	[…]						[…]
AMS						[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…] EUR
total											[4-5 millions] EUR

(*) Information couverte par le secret professionnel.

75. Il a été également indiqué par la France que diverses collectivités locales ont contribué au financement de ces coûts marketing (ainsi qu'aux liaisons avec des obligations de service public) ([1]). Les montants de ces contributions sont indiqués dans le tableau figurant à l'annexe 1 à cette décision.

76. En contrepartie de ces contributions, ces conventions permettent à la CCI de devenir annonceur sur le site web de Ryanair, visant selon la France des zones géographiques ou des pays (par exemple, l'Irlande, la Belgique, …) depuis lesquels Ryanair assure des liaisons régulières avec l'Aéroport de la Rochelle Ile de Ré.

77. Selon les autorités françaises, les contrats avec AMS permettent d'augmenter la proportion des passagers originaires des différentes destinations étrangères desservies par Ryanair, ces passagers générant un chiffre d'affaires par tête pour l'aéroport et le département de la Charente Maritime plus important que celui des touristes français. Elles mentionnent que ces passagers sont en effet à l'origine de ressources extra aéronautiques importantes (restauration, péage de parking, location de véhicule, boutique duty free) permettant d'améliorer les conditions financières de la gestion de l'aéroport.

78. La France indique que, tandis que pendant la période 2003-2006, les contrats de marketing ont été conclus directement avec la compagnie Ryanair, depuis 2006, le partenaire de la CCI est la société AMS qui a compétence pour négocier et définir les prestations à prendre en compte (liens entre les sites, définition de pages, de textes, de bandeaux, etc.). Elle mentionne que, en vertu des différents contrats signés avec AMS, il revient à l'aéroport de fournir le contenu éditorial et de contrôler la mise en ligne des éléments fournis.

79. Du point de vue de la CCI, le site de Ryanair présente de nombreux avantages: la fréquentation record du site, la nature et la motivation de ses visiteurs, la valeur des offres commerciales et l'impact financier sur les destinations desservies. La CCI estime qu'aucun autre support ne serait susceptible d'attirer autant de clientèle dans la région. Des moyens alternatifs de publicité tels que l'affichage urbain, la presse écrite ou la télévision auraient été bien plus coûteux pour un ciblage bien moins précis du public décidé à voyager par avion vers l'aéroport et la Charente Maritime.

([1]) La CCI de La Rochelle avait été mandatée selon la France par les autres partenaires locaux pour procéder à la signature des conventions de délégation de service public avec l'État et la compagnie aérienne. Ces liaisons ont fait selon la France l'objet d'obligations de service public imposées par la France et publiées au Journal officiel de l'Union européenne et d'appels d'offres publiés au Journal officiel de l'Union européenne. Ces obligations auraient été imposées au titre de l'article 4 paragraphe 1 point a) du règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992 (JO L 240 du 24 août 1992, p. 3), concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires puis de l'article 16 du règlement (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008 (JO L 293 du 31 octobre 2008, p. 3). Les liaisons concernées sont les liaisons assurées par Air Jet sur Paris et sur Lyon effectuées par Airlinair. Des conventions successives de délégation de service public ont été conclues entre l'État, la CCI de La Rochelle, la CCI de la Vienne et le transporteur.

80. La France indique qu'aucun contrat de ce type n'a été conclu avec une autre compagnie.

4.2.3. *Contrats passés avec Jet2, Flybe et Aer Arann*

81. La décision tarifaire sur les redevances du 27 mars 2008 visée par la Cocoeco mentionne des taux de redevances ainsi que des mesures incitatives pour l'ouverture de nouvelles lignes régulières. Les mesures incitatives mentionnées dans cette décision porte notamment sur:

— L'ouverture de nouvelles lignes régulières [1] soumise aux conditions suivantes: nouvelle ligne régulière (saisonnière ou annuelle), mise en service en 2008 et offre de sièges supérieure à 2000 pour la saison IATA printemps-été.

	Année 1	Année 2	Année 3
Redevance d'atterrissage	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Balisage	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Stationnement	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Redevance passager	– 75 %	– 50 %	– 25 %

— Exploitation des lignes en hiver soumise aux conditions suivantes: ligne existante mais n'ayant jamais été exploitée en saison hiver IATA avant 2008, mesures applicable uniquement sur la période hiver. Les mêmes abattements de redevance s'appliquent.

	Année 1	Année 2	Année 3
Redevance d'atterrissage	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Balisage			
Stationnement			
Redevance passager			

82. Selon la France, des conventions ont été conclues dans le cadre des conditions établies dans cette décision tarifaire avec:

— la compagnie Jet2 pour les dessertes d'Édimbourg et de Leeds [2],

— la compagnie Flybe pour la liaison sur Glasgow,

— la compagnie Aer Arann pour la liaison sur Cork.

83. D'après les autorités françaises, il s'agit de mesures d'abattement appliquées lors du démarrage de nouvelles liaisons, établies contractuellement avec les compagnies et dont les taux d'abattement annuels ont été exposés en Cocoeco. Selon la France, toute compagnie aérienne répondant aux critères définis (ouverture d'une nouvelle ligne ou extension d'une liaison régulière en période hivernale) bénéficie d'une réduction dégressive du taux des redevances aéronautiques sur une période de trois ans, après avoir conclu avec l'exploitant une convention instituant le dispositif d'abattement.

84. La France indique que l'article R.224-2-2 du code de l'aviation civile autorise des modulations limités qui visent à favoriser la création de nouvelles liaisons [3]. Elle fait toutefois observer que ces mesures ne correspondent pas aux modulations prévues aux articles précités pour des motifs d'intérêt général puisque l'aéroport n'a notamment pas invoqué de motif d'intérêt général dans sa décision tarifaire du 27 mars 2008 et n'a pas défini d'indicateur de suivi correspondant.

85. Selon la France, ces mesures présentent bien un caractère dégressif et limité dans le temps puisque les abattements ne dépassent pas trois années pour une liaison donnée. La France expose que ces mesures ont été déterminées dans des conditions transparentes et non discriminatoires, puisque les taux contenus dans les contrats ont été soumis à la consultation des usagers dans le cadre de réunions de la Cocoeco de l'aéroport.

86. Les autorités françaises précisent que ces mesures n'ont pas nécessité d'investissement et qu'il n'y a donc pas de coût de capital à prendre en compte. Selon la France, la décision de mettre en œuvre les mesures incitatives est directement liée aux perspectives d'apport net de ressources pour l'aéroport. Selon la France, les plans d'affaires faisant apparaître les revenus et les coûts additionnels prévisionnels liés à ces mesures permettent en effet de mettre en évidence une valeur actuelle nette (VAN) positive même dans le scénario le plus défavorable envisagé.

87. La France a soumis à ce propos une projection des revenus et des coûts opérationnels additionnels liés à ces mesures, réalisée depuis leur mise en place en 2008 et jusqu'en 2012, en formulant les hypothèses ci-après:

[1] La définition de la nouvelle ligne régulière est selon la France celle figurant dans la directive européenne 2005/C312/01 du 9 décembre 2005.

[2] Le contrat du 12 mai 2008 entre la CCI et Jet2 mentionne également une ligne entre La Rochelle et Belfast, qui aurait été prévue pour la saison 2009; cependant, les récapitulatifs fournis par la France n'en font pas mention. La Commission ne dispose d'aucune autre information corroborant l'ouverture de cette ligne.

[3] L'article R.224-2-2 du code l'aviation civile stipule que "les modulations limitées prévues au I de l'article L. 224-2 sont déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent. Ces modulations peuvent viser:
(…)
— à favoriser la création de nouvelles liaisons; dans ce cas, les redevances peuvent faire l'objet d'une réduction temporaire pour des transporteurs aériens qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome et dont les zones de chalandise au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante;
(…)
Préalablement à l'introduction d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante, la personne chargée de la fixation des tarifs des redevances précise l'objectif d'intérêt général recherché, fixe la période d'application de la modulation, définit les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et évalue l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome."

— Il n'a pas été tenu compte d'amortissements additionnels, compte tenu de l'ampleur marginale du trafic attendu des nouvelles liaisons visées par ces mesures, qui n'impliquent pas d'investissement additionnel,

— les coûts de personnels se fondent sur l'hypothèse selon laquelle ils augmentent de 50 % de la hausse du nombre de passagers par an, multiplié par le taux d'inflation annuelle,

— selon l'hypothèse retenue, les coûts de consommation d'énergie (gaz et électricité) et d'eau augmentent à un taux de 25 % de la hausse prévue du nombre de passagers, multiplié par le taux d'inflation annuelle,

— les coûts de réparation et d'entretien se fondent sur l'hypothèse selon laquelle ils augmenteront à un taux de 50 % de l'augmentation prévue du nombre de passagers, multiplié par le taux d'inflation annuelle,

— les revenus extra aéronautiques ont été évalués sur la base du montant de ces revenus par passager observé en 2007, à hauteur de 1,7 EUR, multiplié par le nombre de passagers et par le taux d'inflation annuelle,

— l'inflation annuelle se fonde sur une valeur de 2 %, couramment utilisée en France en 2008.

88. Concernant les coûts de personnels, de consommation d'énergie (gaz et électricité) et d'eau, et de réparation et d'entretien, les données de référence auxquelles sont appliquées les indexations sur le trafic et l'inflation précitées sont celles de l'année 2007:

Tableau 3

Exploitation 2007

Exploitation 2007 hors régalien	Coûts en euros
Coûts personnel 2007	278 166
Coûts énergie 2007	39 729
Coûts entretien 2007	73 195

89. Ces coûts n'incluent pas les dépenses liées à la sûreté, qui ont selon la France leur propre système de financement par la taxe d'aéroport, et n'ont pas d'impact financier pour l'aéroport. Ces tâches relèvent de la compétence des pouvoirs publics et ne sont pas dès lors, selon l'avis de la France, une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

90. Deux scénarii ont été étudiés selon la France, avec des prévisions de trafic différentes. Le scénario dit "*haut*" correspond à un développement soutenu et régulier des nouvelles liaisons sur les cinq années suivant leur mise en place. Le scénario dit "*bas*" correspond à un développement moins soutenu pendant les trois premières années suivant leur mise en place, puis une stagnation de ce trafic.

91. La France considère ainsi que ces mesures incitatives contribuent de manière positive aux résultats financiers de l'aéroport de La Rochelle, avec une valeur actuelle nette du bénéfice s'élevant à 149 000 EUR dans le scénario le moins favorable, et 338 000 EUR avec un trafic plus soutenu. La France fait observer que compte tenu des résultats nets négatifs de l'aéroport sur cette période, et ce même avec l'impact de ces nouvelles liaisons, les bénéfices additionnels qui en sont issus ne sont pas soumis à l'impôt sur les sociétés.

92. Selon la France, aucune autre réduction de redevances à part celles basées sur la décision tarifaire du 27 mars 2008 n'a été appliquée.

5. RÉSUMÉ DES MESURES FAISANT L'OBJET DE LA PRÉSENTE OUVERTURE DE PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

93. À la suite de l'analyse des informations à sa disposition, la Commission estime nécessaire d'ouvrir la procédure formelle d'examen aux fins:

— d'examiner l'ensemble des apports financiers de différents organismes publics à l'aéroport depuis 2001 jusqu'à présent dont notamment ceux décrits ci-dessus,

— d'apprécier les aides potentielles aux compagnies aériennes depuis 2001 jusqu'à présent.

94. L'analyse qui suit concerne dès lors les apports financiers à l'aéroport ainsi que les aides potentielles aux compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle.

6. APPRÉCIATION DES MESURES

95. Pour l'appréciation des mesures, il y a lieu de distinguer entre les aides potentielles à l'aéroport sous forme d'apports financiers (Section 6.1 de la présente décision) et les aides potentielles accordées aux compagnies aériennes sous examen (Section 6.2 de la présente décision).

6.1. Apports financiers à l'aéroport

96. Entre 2001 et 2010, la CCI a reçu de différentes autorités publiques et du FEDER des subventions d'équipement pour un montant total d'approximativement 3 millions EUR. Elle a en outre reçu une subvention de 7,3 millions EUR destinée à couvrir les coûts qui relèvent selon les autorités françaises de missions régaliennes exécutées par l'aéroport. La liste de ces subventions figure dans le tableau 1 de la présente décision.

97. Selon les informations contenues dans le Rapport du CRC en date du 13 mai 2008, la CCI a été également bénéficiaire de diverses subventions d'exploitation (sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport, surfacturation présumée des services octroyés par la CCI à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant, contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes et avances remboursables par le service général de la CCI).

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

98. Aux termes de l'article 107 paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le traité, 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 faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.

99. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en question confère un avantage au moyen de ressources d'État, 2) cet avantage soit sélectif et 3) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres ([1]).

100. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leur bénéficiaire.

6.1.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

101. Aux fins de déterminer si les subventions susmentionnées constituent des aides d'État, il convient de déterminer si leur bénéficiaire, l'aéroport, est une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

102. Dans ce contexte, il convient de rappeler tout d'abord que, selon une jurisprudence constante, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ([2]), et que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné. Or, dès lors qu'un exploitant d'aéroport exerce des activités économiques, quel que soit son statut juridique ou son mode de financement, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

103. Selon la France les soutiens publics apportés pour le renforcement et la sécurisation des infrastructures de l'aéroport de La Rochelle ont été décidés avant l'intervention de la décision de la Commission du 28 novembre 2005 ([3]) et avant la mise en application des lignes directrices du 9 décembre 2005. Or, les lignes directrices de 1994 ([4]) alors applicables excluaient explicitement de leur champ d'application les infrastructures aéroportuaires ([5]). Ainsi, les autorités françaises estiment qu'en l'absence de base juridique clairement applicable à l'époque, elles ont pu légitimement estimer que cet aéroport remplissait globalement une mission d'intérêt économique général et que celle-ci ne relevait pas du régime des aides d'État.

104. Dans ce contexte, il convient néanmoins de rappeler que ce principe, selon lequel l'exploitation d'un aéroport est une activité économique, a été déjà établi dans l'arrêt du 12 décembre 2000 "Aéroports de Paris" ([6]) où le Tribunal a dit pour droit que les activités de gestion et d'exploitation d'aéroports, comprenant la fourniture de services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services dans un aéroport, constituent des activités économiques puisque, d'une part, "elles consistent dans la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services d'installations aéroportuaires moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par le gestionnaire lui-même et, d'autre part, elles ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique et sont dissociables des activités se rattachant à l'exercice de ces dernières". À compter de cet arrêt, les autorités françaises ne sauraient donc se prévaloir d'une insécurité juridique quant à la qualification de cette activité comme non-économique, les mesures en cause ayant été adoptées postérieurement à son prononcé.

105. Par ailleurs, la Commission fait observer que l'infrastructure financée par les subventions susmentionnées, à savoir notamment l'extension de la piste et les aérogares ont fait l'objet d'une exploitation commerciale par l'aéroport, qui facture des frais aux utilisateurs de cette infrastructure.

106. Il s'ensuit que l'aéroport est une entreprise au sens du droit de la concurrence de l'UE et que le financement de

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

([2]) Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 21; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, p. I-4013, point 14 et arrêt du 11 décembre 1997 dans l'affaire C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, p. I-7119, point 21.

([3]) Décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de service d'intérêt économique général, JO L 312 du 29.11.2005, p. 67.

([4]) Application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur d'aviation, JO C 350, 10.12.1994, p. 5.

([5]) Point 12 des lignes directrices de 1994 stipule notamment que: "La réalisation de projets d'infrastructure (aéroports, autoroutes, ponts, etc.) constitue une mesure de politique économique générale que la Commission ne peut contrôler au titre des règles du traité relatives aux aides d'État".

([6]) Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88. Ce principe a été également confirmé par l'arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119.

cette infrastructure ainsi que de potentielles aides au fonctionnement sont essentiellement destinés à contribuer au financement de cette activité économique.

107. S'agissant de la subvention de 7,3 millions EUR destinée à couvrir les coûts relevant, selon les autorités françaises, de missions régaliennes ([1]), il convient de rappeler que toutes les activités d'un aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. En effet, ne présentent pas de caractère économique, justifiant l'application des règles de concurrence du traité, les activités qui se rattachent à l'exercice de prérogatives de puissance publique. La qualification d'activité relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique ou d'activité économique doit ainsi être faite à part pour chaque activité exercée par une entité donnée ([2]).

108. Les activités relevant de prérogatives de puissance publique sont par exemple celles liées à la sûreté ([3]), au contrôle du trafic aérien et à la police ou aux douanes ([4]). Leur financement sert uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques ([5]). Leur financement et celui des infrastructures qui y sont directement liées ne recèlent en principe pas d'éléments d'aide d'État ([6]).

109. À ce stade, la Commission ne dispose pas d'information détaillée sur la nature exacte des coûts qui relèvent des activités régaliennes. Dès lors la Commission n'est pas en mesure de confirmer que ces coûts relèvent des activités non économiques précitées.

110. En outre, les divergences éventuelles entre le niveau de couverture de ces coûts dans la définition des coûts susceptibles d'être couverts entre les aéroports en France (ainsi qu'avec les aéroports concurrents sur le marché ouvert à la concurrence) ne permettent pas d'exclure qu'un avantage soit octroyé à l'aéroport sous forme de la couverture desdits coûts.

111. Les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés sont invitées à formuler des observations à cet égard et à fournir toute information susceptible de permettre à la Commission de se prononcer à cet égard.

6.1.1.2. Ressources d'État et imputabilité à l'État

a) Présence de ressources d'État

112. Le Conseil Général de Charente Maritime a accordé à la CCI pour l'aéroport des subventions financées par des ressources du département de Charente Maritime, collectivité territoriale décentralisée. Les ressources des collectivités territoriales sont des ressources d'État aux fins de l'application de l'article 107 du TFUE ([7]).

113. Il en est de même pour les subventions reçues du Conseil Régional Poitou-Charentes et de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle.

114. Les subventions pour couvrir les éventuelles missions régaliennes sont financées par le FIATA, fonds géré par l'État, ou directement par le budget d'État donc constituent des ressources d'État.

115. Le développement de l'infrastructure est en partie financé par le FEDER. Or, ce financement est considéré comme constituant des ressources d'État puisque son bénéfice est accordé sous le contrôle de l'État membre concerné ([8]).

116. Les versements pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Rochefort-Saint-Agnant ont été effectués par le Syndicat Mixte de l'Aéroport, qui réunissait diverses collectivités locales ([9]), et constituent donc également des ressources d'État.

117. Les avances remboursables et les sous-facturations présumées sont octroyées à l'aéroport par le service général de la CCI. Il faut donc déterminer si les ressources de la CCI constituent des ressources d'État.

118. À ce titre, la Commission observe que la CCI (comme toute Chambre de Commerce et d'Industrie en France) est un établissement public à caractère administratif qui constitue une entité autonome, soumise à un contrôle très étroit de l'administration française. Les Chambres de

([1]) La France mentionne que les subventions pour les dépenses d'approximativement 7,3 million EUR pendant la période 2000-2010 sont destinées à financer des activités qui sont de nature régalienne.

([2]) Voir Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, Recueil 2011, p. II-0000, point 98 et Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil 1994, p. I-43.

([3]) Conformément au règlement (CE) n°2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile «on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite». Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.

([4]) Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

([5]) Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

([6]) Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, point 98.

([7]) Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, non encore publié, point 108.

([8]) En ce qui concerne la qualification des ressources du FEDER comme une aide d'État, voir la décision de la Commission dans l'affaire N 514/2006 South Yorkshire Digital Region Broadband Project, point 29 et décision de la Commission dans l'affaire N 44/2010, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, points 69 à 70.

([9]) Le syndicat mixte réunissait jusqu'en 2007 le conseil général de Charente-Maritime, la communauté d'agglomération du Pays Rochefortais, la communauté de communes du Pays Royannais, la communauté de communes de l'Ile d'Oléron, la communauté de communes du Sud Charente et la communauté de communes du bassin de Marennes.

Commerce et d'Industrie sont, pour l'essentiel, régies par la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises De manière générale, une Chambre de Commerce et d'Industrie représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de sa circonscription. Les missions et prérogatives des Chambres de Commerce et d'Industrie sont fixées par la loi et elles sont soumises à la tutelle administrative et financière de l'État, par l'intermédiaire du Ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans leur domaine de compétence. "La tutelle des chambres de commerce et d'industrie de région et des chambres de commerce et d'industrie territoriales est assurée par le préfet de région, assisté par le responsable régional des finances publiques" (Art. R 712-2 du Code de Commerce). L'autorité de tutelle dispose d'un droit d'information. Elle doit donc être destinataire de tous les actes (délibérations, arrêtés) ou des plus importants d'entre eux. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription. En outre, le budget général de la CCI est abondé par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés. Ces éléments suffisent pour justifier que les Chambres de Commerce et d'Industrie soient considérée comme relevant du secteur public de sorte que ses ressources constituent des ressources d'État ([1]).

b) Imputabilité des mesures à l'État

119. Les autorités ayant octroyé les subventions visées (Conseil Général de Charente Maritime, Conseil Régional Poitou-Charentes et Communauté d'Agglomération de La Rochelle) font partie de l'administration publique française, la Commission considère donc que leurs décisions quant à l'octroi des subventions en cause sont nécessairement imputables à l'État français ([2]). Les décisions quant à l'utilisation de fonds du FEDER étant également prises par les autorités françaises, les subventions du FEDER sont pareillement imputables à l'État français.

120. La Commission observe par ailleurs que le Syndicat Mixte est une entité publique et que, dans la mesure où il n'a aucun employé, il est totalement intégré administrativement aux collectivités locales qu'il regroupe. Elle considère par conséquent que sa décision de passer le marché donnant lieu à la surfacturation supposée est selon toute vraisemblance imputable à l'État.

121. Concernant les mesures mises en place par la CCI de la Rochelle, la Commission note que pour les raisons exposées au point 118 le comportement de Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements publics de l'État est soumis à la tutelle des autorités centrales de l'État. Dans le cas d'espèce, la Commission considère que les décisions du service général de la CCI sont imputables à l'État ([3]).

6.1.1.3. Avantage sélectif

122. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché ([4]).

123. Cependant, dans le cas présent la France considère que l'aéroport devrait être considéré dans son ensemble comme un service d'intérêt économique général. Dès lors, selon la France, les financements précités ont été apportés dans le cadre d'un service d'intérêt économique général et ne constituent pas une aide d'État ou bien ces aides éventuelles devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur.

Sur la possibilité de déclarer la gestion de l'ensemble de l'aéroport comme un service d'intérêt économique général et d'exclure la présence d'un avantage dans les mesures en question à la lumière de la jurisprudence Altmark

124. Dans l'arrêt *Altmark* ([5]), la Cour a dit pour droit que les compensations de services publics ne constituent pas une aide au sens de l'article 107 du TFUE lorsque quatre critères sont cumulativement remplis:

— l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (critère 1),

— les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes (critère 2),

— la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 3),

([1]) Voir mutatis mutandis Arrêt du Tribunal de première instance du 12 décembre 1996, affaire T-358/94, Air France/Commission, Rec. 1996 pag,. II-2109, points 58-61.

([2]) Arrêt du Tribunal de première instance du 6 mars 2002, Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava, Comunidad Autónoma del País Vasco et Gasteizko Industria Lurra et Daewoo Electronics Manufacturing España/Commission, Affaires jointes T-127/99, T-129/99, T-140/99, Rec. 2002, page II-1330, point 142.

([3]) Cf. Aide d'État N 563/2005 – France - Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, points 12 à 18; Aide d'État SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) – France - Aides d'État à l'aéroport de Marseille-Provence et aux compagnies aériennes utilisant l'aéroport et bénéficiant d'aides au démarrage,, point 255; Aide d'État SA.22614 (ex-C53/07) – France - Aéroport de Pau Pyrénées., point 30.

([4]) Affaire C-301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

([5]) Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Rec. 2003, p. 7747.

— lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).

125. Dans sa communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général ([1]), la Commission a fourni des orientations sur les exigences relatives à la définition de ce que l'on entend par service d'intérêt économique général; cette communication aborde les différentes exigences établies dans la jurisprudence *Altmark*, à savoir la notion de service d'intérêt économique général aux fins de l'article 106 du traité, la nécessité d'un mandat, l'obligation de définir les paramètres de la compensation, les principes relatifs à la nécessité d'éviter toute surcompensation et les principes concernant la sélection du prestataire.

126. Il a été également rappelé par la communication que ces règles ne s'appliquent que lorsque le bénéficiaire est une entreprise exerçant une activité économique ([2]). Comme il a été rappelé dans la section 6.1.1.1, les activités liées à la gestion de l'aéroport constitue une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 107, du TFUE, à l'exception des activités constituant des missions relevant des fonctions essentielles de l'État. En règle générale, à moins que l'État membre concerné ait décidé d'introduire des mécanismes de marché, les activités qui font intrinsèquement partie des prérogatives de puissance publique et qui sont exercées par l'État ne constituent pas des activités économiques ([3]).

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

127. La première condition établie par l'arrêt Altmark prévoit la définition de la mission d'un SIEG. Cette exigence coïncide avec celle de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ([4]). Il résulte de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE que les entreprises qui assument la gestion de SIEG sont des entreprises chargées d'une "mission particulière" ([5]). En règle générale, une "mission de service public particulière" implique la prestation d'un service qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions ([6]). Les États membres ou l'Union peuvent soumettre ce type de services à des obligations spécifiques en vertu d'un critère d'intérêt général.

128. La première condition établie par l'arrêt Altmark exige également que l'entreprise soit chargée de l'exécution d'obligations de service public. Il en résulte que si l'on veut se conformer à la jurisprudence Altmark, une attribution de service public est nécessaire pour définir les obligations des entreprises en cause et de l'autorité. La mission de service public doit être confiée au moyen d'un acte qui, selon la législation des États membres, peut prendre la forme d'un acte législatif ou réglementaire, ou d'un contrat. Cette mission peut aussi être définie dans plusieurs actes. Dans de tels cas, la Commission a pour habitude d'exiger que l'acte ou la série d'actes précisent au minimum:

— le contenu et la durée des obligations de service public,

— l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concernés,

— la nature de tout droit exclusif ou spécial octroyé à l'entreprise par l'autorité en cause,

— les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation, et

— les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières.

129. Dans ce cas particulier, les autorités françaises avancent qu'elles avaient indiqué dans leur réponse à la consultation de la Commission sur les lignes directrices de 2005 qu'en général, les aéroports de 1 million de passagers annuels devraient être dans leur ensemble, compte tenu de leur rôle important en matière d'aménagement du territoire, du développement économique et social pour leur région et de l'imbrication de leurs activités, considéré comme des services d'intérêt économique général. Dès lors, la France estime que les financements à l'aéroport de La Rochelle constituent les compensations d'un service d'intérêt économique général.

130. Premièrement, la Commission observe que la mission de service public n'a pas été confiée au moyen d'un acte répondant aux critères établis dans le paragraphe 128 ci-dessus.

131. Deuxièmement, la Commission considère que les autorités françaises font en l'espèce une présentation trop vague de ce service sans en préciser les obligations qui le caractérisent en tant que SIEG. Or, le secteur aérien est spécifiquement couvert par les lignes directrices aériennes. En effet, les lignes directrices aériennes précisent:

([1]) Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, adoptée par la Commission le 20.12.2011 (COM(2011) 9404 final.

([2]) Chapitre 2.1 de la communication.

([3]) Par exemple les activités liées à la sécurité et au contrôle de la navigation aérienne.

([4]) Arrêt du 12 février 2008 dans l'affaire T-289/03, BUPA e.a./ Commission (Recueil 2008, p. II-81, points 171 et 224).

([5]) Voir, notamment, l'arrêt du (27) 21 mars 1974 dans l'affaire 127/73, BRT/SABAM (Recueil 1974, p. 313).

([6]) Voir, en particulier, l'article 2 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

"… il n'est pas exclu que dans des cas exceptionnels, la gestion d'un aéroport dans son ensemble puisse être considérée comme un service d'intérêt économique général. L'autorité publique pourrait dès lors imposer des obligations de service public à un tel aéroport — situé par exemple dans une région isolée — et éventuellement décider de les compenser."

132. Par ailleurs, l'aéroport de la Rochelle n'est pas situé dans une région isolée.

133. En tout état de cause, les lignes directrices précisent que "la gestion d'un aéroport dans son ensemble en tant que service d'intérêt économique général ne devrait pas recouvrir les activités non directement liées à ses activités de base…" ([1]).

134. Or, dans le cas d'espèce, il apparaît que la gestion des aéroports inclut également les activités non directement liées aux activités de base de l'aéroport telles que la construction, le financement, l'exploitation et la location d'espaces et de biens immobiliers, tant pour des bureaux et le stockage, que pour les hôtels, les entreprises industrielles dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi que les magasins, les restaurants et les parkings.

135. Enfin, alors que les autorités françaises considèrent que toutes les activités des aéroports en question constituent des obligations de service public, il n'est pas prévu que les recettes des activités commerciales fassent l'objet de comptes séparés ([2]).

136. À ce stade, la Commission considère donc que la première condition Altmark ne semble pas être remplie et que par conséquent la gestion de l'aéroport dans son ensemble ne peut être considérée comme un service d'intérêt économique général.

Paramètres préalablement établis aux fins de déterminer le montant de la compensation (critère 2)

137. Les autorités françaises n'ont pas communiqué de paramètres préalablement établis permettant de fixer le montant de la compensation.

138. Dès lors, à ce stade, la Commission doute que le deuxième critère de l'arrêt Altmark soit rempli dans le cas d'espèce.

Juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public (critère 3)

139. Comme la Commission doute que l'ensemble des activités de la gestion des aéroports concernés puisse constituer un service d'intérêt économique général, il est à ce stade impossible pour la Commission de déterminer s'il y a ou non surcompensation.

Analyse des coûts (critère 4)

140. Lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Dans ce cas particulier, la France n'a pas argumenté que la compensation a été déterminée sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations ni que la gestion de l'aéroport à été confiée dans le cadre d'une procédure de marché public.

141. La Commission a donc des doutes quant à la satisfaction dans le présent contexte de ce critère de l'arrêt Altmark.

142. Les conditions de l'arrêt Altmark étant cumulatives il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur la société gestionnaire de l'aéroport

Sur le principe de l'investisseur avisé en économie de marché

143. Il convient selon la Commission d'examiner, si en prenant les mesures mentionnées ci-dessus, les entités publiques en question ont agi comme des investisseurs avisés en économie de marché. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.

144. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit en principe supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, en ce compris ses coûts d'infrastructures ([3]).

145. À cet égard, il convient toutefois de rappeler que "les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État" ([4]).

([1]) Paragraphe 34 des lignes directrices de 2005.

([2]) Toutefois le système de comptabilité analytique identifie les coûts liés au SIG. Cette identification des coûts sert en particulier pour la fixation par l'État du tarif de la taxe d'aéroport: les recettes de cette dernière sont enregistrées comptablement dans un compte séparé.

([3]) Dans son arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T- 443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, précité, le Tribunal a jugé que "un exploitant d'aéroport devrait financer au moyen de ses ressources propres les coûts des constructions qui sont à la base de son activité économique" (point 107). A l'instar de cette affaire, dans le cas d'espèce, l'exploitant de l'aéroport est également le propriétaire de l'infrastructure.

([4]) Arrêt «Stardust Marine» du 16 mai 2002, point 69.

Financement de l'infrastructure

146. S'agissant des subventions destinées à financer le coût de l'infrastructure aéroportuaire, la Commission constate qu'elle ne dispose pas à ce stade d'éléments lui permettant de considérer que ces subventions présentent une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en est attendu, sous quelque forme que ce soit, par les entités publiques octroyant ces subventions (à savoir le Conseil Général de Charente Maritime, Conseil Régional Poitou-Charentes et Communauté d'Agglomération de La Rochelle). Les autorités françaises sont donc priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière de ces investissements.

147. S'agissant de la subvention destinée à financer des activités dites régaliennes, la Commission renvoie aux développements relatifs à la nature économique des activités en cause (voir paragraphes 101 et suivants ci-dessus).

148. Comme elle l'a précédemment indiqué, la Commission a également des doutes quant à la nature exacte des coûts supportés par l'État et qui relèvent, selon les autorités françaises, de l'exercice de prérogatives de puissance publiques.

Financement d'exploitation

149. En l'espèce, la Commission note que l'aéroport est géré par la CCI qui est également le propriétaire de l'infrastructure aéroportuaire. La gestion de l'aéroport devrait fait l'objet de comptes séparés et il ne doit pas y avoir, selon la Commission, de transferts financiers entre le service général de la CCI et les comptes de l'aéroport à l'exclusion des transactions purement commerciales comme, par exemple, la fourniture d'un service au prix du marché. La Commission observe à cet égard que le rapport en date du 13 mai 2008 effectué par la CRC mentionne des transactions qui ne semblent avoir été effectuées sur une base purement commerciale (voir le Chapitre 2 du rapport). Il s'agit notamment de la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport et des avances octroyées par le service général de la CCI.

150. Selon le rapport de la CRC précité, le service général de la CCI a tout d'abord sous-facturé des prestations fournis à l'aéroport. De ce fait, les comptes de l'aéroport n'ont pas reflété les coûts réels de ces services et les pertes de l'aéroport ont été sous-évaluées. La Commission invite la France et les parties tierces à apporter des commentaires à cet égard.

151. Ensuite, la rémunération des services de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant semble avoir été supérieure aux conditions normales de marché, notamment en raison de l'absence de trafic sur la plate-forme. En effet, les prestations liées au déroutement de vols de l'aéroport de la Rochelle sur celui de Rochefort ont fait selon la CRC, l'objet d'un marché séparé. La Commission invite la France à expliquer les conditions de passation de ces marchés et à apporter tout élément permettant d'apprécier cette rémunération par rapport aux conditions normales de marché.

152. Il apparaît enfin que le fonctionnement de l'aéroport a été subventionné par des avances remboursables consenties par le budget général de la CCI au profit des comptes de l'aéroport. Ces avances, semblent constituer une ressource financière apportée à coût nul à l'aéroport. La Commission invite donc les autorités françaises à lui expliquer les conditions de ces avances. La France est priée d'expliquer si ces avances est assimilable à des aides à l'aéroport ou, le cas échéant, dans quelle mesure il s'agit selon eux des avances consenties aux conditions normales du marché.

Contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes

153. La Commission note également que l'aéroport a reçu des subventions de différentes collectivités publiques (voir l'annexe 1 de la présente décision) qui ont été, selon la France, versées au titre de leur participation sur la période 2001-2010 aux sommes versées par cette dernière aux compagnies aériennes.

154. La France est priée de préciser dans quelle mesure ces versements sont selon elle des aides financières à l'aéroport (du fait qu'elles transitent par les comptes de l'aéroport et ne sont dès lors pas versées aux compagnies aériennes directement) ou le cas échéant, des aides aux compagnies aériennes en question et, notamment, à la compagnie Ryanair et à AMS (les liaisons aériennes sur Paris assurées par Air Jet et sur Lyon effectuées par Airlinair sont selon la France des liaisons avec obligation de service public).

155. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission nourrit donc des doutes quant au fait que le financement de l'infrastructure ainsi que les subventions de fonctionnement présumées (à savoir la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport, la surfacturation présumée des missions concernant l'aéroport de Rochefort, les contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes et les avances remboursables consenties au gestionnaire de l'aéroport par le service général de la CCI) aient été et soient, dans la mesure où ces mesures n'ont pas cessé, rémunérés conformément au principe de l'investisseur avisé en économie de marché. En conséquence, la Commission considère à ce stade que ces mesures ont octroyées un avantage à l'aéroport. Cet avantage est sélectif dans la mesure où il a été octroyé spécifiquement à cet aéroport.

6.1.1.4. Affectation des échanges intra-UE et de la concurrence

156. La Commission considère à ce stade que l'aéroport de La Rochelle est en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise telles que les aéroports d'Angoulême, de Rochefort et de Niort. Une aide octroyée à l'aéroport risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant des marchés ouverts à la concurrence intra-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.

6.1.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide

157. La Commission conclut donc à ce stade qu'il ne saurait être exclu que l'ensemble des subventions susmentionnées constituent des aides d'État.

6.1.2. *Compatibilité de l'aide à l'investissement avec le marché intérieur*

158. Comme indiqué précédemment, les autorités françaises défendent que les financements examinés ne devraient pas être considérés comme des aides d'État ou qu'ils devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de la notification. Il s'agit notamment des subventions pour la construction d'infrastructures et d'équipements aéroportuaires dont la liste figure dans le tableau 1 de la présente décision.

159. Pour les raisons mentionnées ci-dessus (section 6.1.1.3 de la présente décision) la Commission considère à ce stade que l'aéroport de la Rochelle ne peut pas constituer un service d'intérêt économique général dans son ensemble et, dès lors, que les financements apportés à l'aéroport ne peuvent relever d'office de compensations de service public.

160. Ce faisant, la Commission considère que ces compensations ne peuvent pas être déclarées compatibles sur la base de la Décision de la Commission du 28 novembre 2005 déclarant compatibles les compensations de service public accordées aux aéroports dont le trafic annuel moyen n'a pas atteint 1 000 000 passagers au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général ([1]).

161. Les lignes directrices de 2005 stipulent que "la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide ([2])".

162. La Commission remarque que certains aides ont été octroyées avant la publication des lignes directrices de 2005 ([3]) (par exemple la subvention du Conseil Général de Charente Maritime de 45 735 EUR octroyée en 2002) alors que d'autres ont été octroyées après cette date (par exemple, la subvention du Conseil Général de Charente Maritime de 744 000 EUR octroyée en 2006). Dans la mesure où les lignes directrices de 1994 ([4]) sont également inapplicables au cas d'espèce, la Commission doit donc évaluer la compatibilité de ces dernières mesures directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE en tenant compte de sa pratique décisionnelle antérieure.

163. À cet égard, il convient de rappeler que la Commission a consolidé sa pratique décisionnelle quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport en adoptant les lignes directrices de 2005. Les critères dégagés par les lignes directrices de 2005 sont donc applicables à l'examen de la compatibilité des mesures d'aide au financement des infrastructures octroyées avant et après la publication des lignes directrices de 2005.

164. Selon le point 61 des lignes directrices de 2005, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires pourront être déclarées compatibles, si:

— la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité…),

— l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé,

— l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes,

— l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire,

— le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

6.1.2.1. Objectif d'intérêt général clairement défini

165. Selon la France, l'exploitant aéroportuaire a des objectifs d'intérêt général clairement définis. En effet, outre les aspects de sécurité, en allongeant de 115 mètres à l'ouest et en portant sa largeur de 30 à 45 mètres, l'exploitant aéroportuaire a également satisfait à un objectif de développement régional économique et touristique, de tels travaux permettant de renforcer l'attractivité de la plate-forme de La Rochelle et par voie de conséquence de viser une augmentation du nombre de passagers à destination de la région (la Charente Maritime est le deuxième département touristique de France).

166. La France se réfère également au plan stratégique qui a été élaboré seulement en novembre 2008 (voir le point 54). Ce plan définit entre autres des lignes d'action en matière d'investissement.

167. La Commission considère donc que les mesures en cause sont susceptibles de répondre à un objectif d'intérêt général clairement défini.

([1]) Décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de service d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67) déclarant compatible les compensations de service public accordées aux aéroports dont le trafic annuel moyen n'a pas atteint 1 000 000 passagers au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général.

([2]) Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

([3]) Voir points 47 et suivants de la présente décision.

([4]) Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5)

6.1.2.2. L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé

168. La France avance que les travaux réalisés étaient nécessaires et proportionnés à l'objectif fixé, la mise aux normes de la piste permettant d'accueillir des types d'avions d'une capacité de 200 à 250 places fréquemment utilisés par les compagnies européennes.

169. La Commission ne possède pas de détails sur l'utilisation et la capacité de l'aéroport. La Commission invite donc les autorités françaises à apporter plus de détails sur la nécessité de l'infrastructure notamment par rapport au degré de son utilisation et par rapport à sa situation concurrentielle vis-à-vis d'autres aéroports.

170. Sur la base des informations disponibles à ce stade, la Commission n'est pas en mesure de se prononcer sur la fait de savoir si le critère de la nécessité et à la proportionnalité de l'infrastructure est satisfait.

6.1.2.3. L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme

171. L'élargissement de la piste de l'aéroport offre selon la France des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme: le trafic passager de l'aéroport a fortement augmenté entre 2006 et 2007, passant de 181 000 à 220 500 passagers. Même s'il a diminué par la suite en raison de la crise (215 000 en 2008 et 169 000 en 2009), il est de nouveau en forte augmentation (191 500 en 2010) et cette tendance se poursuit puisque sur les six premiers mois de 2011 le trafic s'élève à 87 000 passagers et il est en progression de 22 % par rapport aux mêmes mois de 2010. Au cours des dix dernières années, le trafic a progressé en moyenne de 11,2 % par an.

172. La Commission relève toutefois qu'elle ne dispose pas d'informations sur les prévisions du trafic futur à l'aéroport, ni sur la capacité théorique de l'aéroport. Par conséquent, la Commission émet à ce stade des doutes sur l'existence de perspectives satisfaisantes d'utilisation de l'infrastructure à moyen terme.

6.1.2.4. L'accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire

173. L'aéroport a été, pendant la période examinée, utilisé par différentes compagnies aériennes. Au vu des différences dans les montants des redevances à payer par les différentes compagnies aériennes utilisant l'aéroport, la Commission n'est pas à ce stade en mesure d'apprécier le caractère égal et non discriminatoire de l'accès aux équipements subventionnés (faisant partie de l'infrastructure aéroportuaire) et invite la France et les parties intéressées à fournir tout information pertinente à cet égard.

6.1.2.5. Absence d'affectation des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun

174. Selon la France, les investissements financés ne sont pas en mesure d'affecter le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire.

175. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les parties intéressées (notamment les aéroports qui estiment se trouver dans une situation de concurrence avec l'aéroport de La Rochelle) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure l'aide conforte la position concurrentielle de l'aéroport de La Rochelle. Elle invite également les autorités françaises ainsi que les parties intéressées à indiquer si l'aide pourrait avoir un impact sur la concurrence entre différents modes de transport, et notamment entre l'aérien et le ferroviaire.

176. Pour les raisons expliquées ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que l'aide à l'infrastructure aéroportuaire puisse être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

6.1.3. *Compatibilité d'une surcompensation éventuelle des activités régaliennes avec le marché intérieur*

177. En ce qui concerne l'examen des mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, à supposer la qualification d'aide avérée, toute surcompensation des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport constituerait, de toute évidence, une aide au fonctionnement pour laquelle les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour. Compte tenu de ce qui précède la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures liées au fonctionnement avec le marché intérieur.

178. La Commission invite les autorités françaises à lui communiquer des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement et sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.

6.1.4. *Compatibilité de l'aide au fonctionnement avec le marché intérieur*

179. En ce qui concerne l'examen des mesures identifiées ci-dessus (voir section 6.1.1.3 de la présente décision) et susceptibles d'alléger les coûts de fonctionnement de l'aéroport, à savoir la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport, la surfacturation présumée des services fournis par la CCI au syndicat mixte de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant, les contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes, les avances remboursables par le service général de la CCI, ainsi que toute autre mesure réduisant les coûts de fonctionnement de l'aéroport et non conforme au fonctionnement normal du marché, il s'agirait d'aides au fonctionnement pour lesquelles les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures avec le marché intérieur.

180. La Commission invite les autorités françaises à indiquer sur quelle base ces mesures seraient compatibles avec le marché intérieur.

6.2. **Aides potentielles accordées aux compagnies aériennes**

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

181. L'appréciation qui suit concerne l'ensemble des compagnies aériennes desservant l'aéroport de la Rochelle depuis 2001 (voir section 4.2).

182. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leurs bénéficiaires.

6.2.1.1. Ressources d'État et imputabilité à l'État

a) Présence de ressources d'État

183. La CCI est un établissement public à caractère administratif. Elle est propriétaire et exploitant de l'aéroport. Les ressources dont dispose l'aéroport constituent par conséquent des ressources de la CCI. Comme exposé précédemment, la Commission considère que les ressources de la CCI constituent des ressources d'État.

b) Imputabilité des mesures à l'État

184. Comme exposé précédemment ([1]), la Commission considère à ce stade que les décisions de la CCI sont en général imputables à l'État dans la mesure où la CCI est partie intégrante de l'administration publique. La Commission estime à ce stade avoir d'autres indices confirmant l'imputabilité à l'État de la conclusion des contrats entre la CCI et les compagnies aériennes et de la fixation des tarifs des redevances.

185. Tout d'abord, selon la France, chaque proposition tarifaire est notifiée au préfet de département, accompagnée de l'avis de la Cocoeco ([2]). L'État est ainsi consulté sur la gestion de l'aéroport dans le cadre de la Cocoeco de l'aéroport.

186. Deuxièmement, tous les contrats conclus avec les compagnies aériennes (à savoir Jet2, Flybe, Aer Arann et Ryanair) ainsi que les décisions tarifaires dont dispose à ce stade la Commission ([3]) ont été signées par le président de la CCI sur la base de délibérations de l'Assemblée Générale de la CCI de la Rochelle.

187. La Commission conclut donc à ce stade que la conclusion de ces contrats implique l'utilisation de ressources d'État au sens de l'article 107 (1), TFUE, et que les décisions de conclure ces contrats sont imputables à l'État.

6.2.1.2. Avantage sélectif

188. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage sélectif qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché ([4]).

189. Premièrement, la Commission observe que les mesures prises sont sélectives dans la mesure où elles concernent exclusivement les compagnies aériennes ayant conclu des contrats avec l'aéroport.

190. Deuxièmement, afin de déterminer si les contrats conclus constituent un avantage aux compagnies aériennes sous examen, la Commission devrait en principe examiner si, dans des circonstances similaires, un exploitant d'aéroport privé exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché aurait conclu des accords commerciaux analogues ou identiques à ceux conclus par la CCI.

191. Dans ce contexte, la Commission observe à titre préliminaire que pendant la période sous examen, l'aéroport a été déficitaire pour l'ensemble des exercices ([5]). Selon le rapport de la CRC les résultats financiers ne se sont pas améliorés "en raison des subventions allouées aux compagnies aériennes" ([6]). Le rapport indique également que la politique tarifaire de l'aéroport "prive l'aéroport de recettes d'exploitation indispensable à son équilibre financier".

192. Selon ce rapport, les tarifs pratiqués sont discriminatoires entre les compagnies aériennes ([7]).

193. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission doute que l'aéroport ait agit comme un investisseur avisé dans ses relations commerciales avec les compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle.

194. Aux fins de l'appréciation des contrats en cause, il convient de rappeler que tant l'existence que l'importance d'éléments d'aide dans ces contrats doivent être appréciées compte tenu de la situation prévalant au moment de leur conclusion ([8]).

195. Dès lors, pour déterminer si le gestionnaire de l'aéroport a agi comme un investisseur avisé en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité ([9]), les contrats conclus doivent être appréciés pour chaque période considérée, à savoir au moment de la conclusion de chacun des contrats considérés.

([1]) Voir partie 6.1.1.2

([2]) Cette commission est selon la législation en vigueur composé par l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien.

([3]) Voir section 4.

([4]) Voir notamment arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, Rec. I-2459, point 41.

([5]) Rapport de la Chambre régionale des comptes de Poitou Charente en date du 13 mai 2008 a publié les résultats financiers de l'aéroport entre 2001-2006. Le fait que l'aéroport a été déficitaire également dans la période postérieur a été mentionné par la France dans sa lettre en date de 30 août 2011.

([6]) Voir le Chapitre 3.1 du Rapport.

([7]) Selon le Rapport la compagnie Airliner est la seule à payer la redevance balisage alors que les compagnies à bas prix en sont exonérées durant la saison hivernale, voire en été pour des horaires correspondant à la nuit aéronautique (voir le Chapitre 3.1 du Rapport).

([8]) Voir, par exemple, arrêt du Tribunal du 19 octobre 2005, Freistaat Thüringen/Commission, T-318/00, Rec. p. II-4179, paragraphe 125.

([9]) Arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission («Alfa Romeo»), Recueil 1991, p. I-1603, point 20 et arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, Alitalia/Commission, Recueil 2000, p. II-3871, point 84.

Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Ryanair/AMS

196. S'agissant des contrats qui ont été conclus entre le gestionnaire de l'aéroport et les compagnies Ryanair et AMS, la Commission doit en premier lieu s'interroger sur le fait de savoir si, aux fins de l'identification d'un avantage économique dont elles auraient bénéficié, Ryanair et sa filiale AMS doivent être considérées individuellement ou conjointement.

Appréciation conjointe d'un avantage économique conféré à Ryanair et AMS

197. La Commission constate tout d'abord qu'AMS est une filiale de Ryanair à 100 %, dont les dirigeants sont des cadres supérieurs de Ryanair ([1]). Elle constate ensuite que, s'agissant des contrats conclus le 1er décembre 2003 et le 1er janvier 2004, ces contrats, contenant des compensations pour Ryanair au titre du marketing, ont été signés entre la CCI et Ryanair directement et non pas à travers sa filiale AMS.

198. Ce n'est que le 1er avril 2006 qu'un contrat ayant uniquement pour objet les prestations marketing a été conclu avec AMS. Or, la Commission constate que cette société a en fait été créée dans le seul but de fournir des prestations marketing sur le site web de Ryanair et n'exerce pas d'autres activités.

199. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission estime donc à ce stade qu'il convient d'apprécier conjointement les mesures en faveur de Ryanair et d'AMS aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique, Ryanair et AMS ne constituant en fait qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause ([2]).

Sur l'analyse conjointe des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing

200. Aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission doit établir si les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing doivent être appréciés conjointement ([3]), pour chaque période considérée, à savoir au moment de la conclusion des contrats considérés (voir la section 4.2.2 de la présente décision) ([4]). Dans ce contexte, la Commission s'interroge sur l'éventuelle subordination de la conclusion des contrats de services aéroportuaires à la conclusion des contrats marketing ([5]).

201. À cet égard, la Commission rappelle d'une part que les contrats de services marketing successifs avec Ryanair/AMS sont liés à l'opération des liaisons par Ryanair à l'aéroport de La Rochelle ([6]). La France a d'ailleurs confirmé que "ces conventions visent des zones géographiques ou des pays (par exemple, l'Irlande, la Belgique, …) vers lesquels Ryanair assure des liaisons régulières avec l'Aéroport de la Rochelle Ile de Ré."

202. Cette approche (à savoir que les deux contrats sont à considérer conjointement) a également été retenue par la CRC dans son rapport du 13 mai 2008 ([7]).

203. La Commission observe d'autre part que le seul avantage potentiellement tiré par le gestionnaire de l'aéroport des prestations marketing offertes par AMS sur le site de Ryanair proviendrait d'une augmentation du nombre de passagers utilisant Ryanair. Or les estimations de trafic et de taux de remplissage constituent une composante essentielle de l'analyse de la profitabilité de l'entrée en relation avec Ryanair ([8]). La Commission considère par conséquent à ce stade que, aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, l'évaluation de l'opportunité de la modification des relations commerciales avec Ryanair ([9]) ne peut ignorer les conséquences de la conclusion parallèle de contrats marketing, et notamment leurs coûts.

204. De plus, l'attribution par la CCI à AMS de ces contrats de services marketing n'a pas respecté les dispositions applicables du droit européen de la commande publique, aucune procédure de marchés publics n'ayant eu lieu pour la passation de ces contrats.

205. La Commission estime donc à ce stade et sur la base des informations dont elle dispose que les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires doivent être appréciés conjointement. La Commission invite les autorités françaises et les parties tierces à commenter le choix de cette approche.

([1]) Voir le rapport de rapport de la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine sur la CCIPB délibéré le 19 octobre 2006 qui conclut notamment que "la société AMS n'est qu'une émanation de Ryanair, dirigée par deux cadres supérieurs de la compagnie Ryanair." Ce rapport peut être consulté sur www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf.

([2]) La Commission emploiera donc "Ryanair/AMS" dans la suite de l'évaluation pour dénoter le bénéficiaire des mesures en cause.

([3]) Selon la jurisprudence, "tant l'existence que l'importance d'une aide doivent être appréciées, compte tenu de la situation au moment de son octroi" (Voir, par exemple, arrêt du Tribunal du 19 octobre 2005, Freistaat Thüringen/Commission, T-318/00, Rec. p. II-4179, paragraphe 125).

([4]) Seul le contrat relatif aux services marketing a été signé en 2010.

([5]) Selon la France, ces conventions n'ont pas été proposées comme condition préalable à l'ouverture/au maintien d'une liaison vers/au départ de l'aéroport et AMS aurait proposé ces conventions comme un service complémentaire permettant d'améliorer les recettes extra aéronautiques de l'aéroport et bénéficiant à ce dernier.
Elle a néanmoins indiqué que "seule la compagnie Ryanair pourrait répondre avec certitude à la question de savoir si elle utiliserait l'aéroport en l'absence de ces conventions."

([6]) Il a été systématiquement indiqué dans les contrats de services marketing que ces derniers reposent sur l'engagement par Ryanair d'opérer les liaisons qui ont fait parallèlement l'objet de contrats de services aéroportuaires conclus entre la CCI et Ryanair.

([7]) Le rapport mentionne que les subventions marketing à AMS/Ryanair sont "assimilables à une aide d'État" et que "la pérennisation de l'aide allouée à Ryanair pour exploiter la liaison sur Londres … contribue en fait à abaisser les coûts d'exploitation de cette compagnie ".

([8]) Ou du démarrage d'une nouvelle ligne.

([9]) Ouverture de ligne, variation du nombre de dessertes ou de leur fréquence, etc.

206. La Commission tient à rappeler que les éléments qui précèdent confortent les doutes qu'elle a d'ores et déjà exprimés dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen du 29 novembre 2007 sur l'aéroport de Pau concernant la nature du contrat marketing, dont la raison d'être semblait être l'allégement des charges payées par Ryanair ([1]). Le contrat de services marketing et le contrat de services aéroportuaires ont d'ailleurs fait l'objet d'une seule et même analyse de compatibilité dans le cadre de cette décision.

Sur l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché

207. La Commission observe tout d'abord qu'il n'existait, selon les informations à sa disposition, aucune étude de marché et/ou business plan concernant les différents contrats conclus avec Ryanair/AMS et étayant économiquement la décision de l'aéroport de prendre de tels engagements vis-à-vis de Ryanair/AMS.

208. La France mentionne à ce propos que les différentes études d'impact du trafic généré par les passagers des compagnies à bas coûts sur l'économie de la Charente Maritime font état d'une retombée économique d'environ 18 millions EUR en 2006 et 30 millions EUR en 2010 pour la région. Les enquêtes effectuées auprès des passagers confirment ces résultats et évaluent les dépenses de séjour à 334 EUR en 2006 et 530 EUR en 2010 par passager ([2]). Selon la France, les principales bénéficiaires sont les entreprises ressortissantes de la CCI et les collectivités territoriales environnantes dans « un département dont l'activité touristique est l'un des principaux secteurs économiques. » La Commission relève toutefois que selon une jurisprudence constante, les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé ([3]).

209. Selon la France, les tarifs applicables sont ceux basés sur la grille tarifaire applicable à tous les compagnies utilisant l'aéroport. Néanmoins, le rapport de la CRC précité mentionne qu'en application de la convention rétroactive passée avec la compagnie Ryanair, signée le 10 décembre 2003 avec effet au 1er mai 2003, Ryanair a été exonéré du paiement de la redevance balisage. Selon le rapport, le manque à gagner pour l'aéroport et le gain pour Ryanair peut être évalué à 3 000 EUR en année pleine pour la seule période hivernale soit une perte de recettes balisage de 24 % en 2004 (3 000 EUR/12 464 EUR) (voir section 3.2.1.2).

210. Même en supposant que les tarifs appliqués aux services fournis à Ryanair pour l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire correspondent à leurs coûts et n'avantagent pas en particulier Ryanair par rapport à d'autres compagnies, la Commission considère qu'il convient d'ajouter aux coûts de ces services les coûts des contrats marketing (voir le point 205).

211. La Commission remarque toutefois que différentes entités publiques ont selon les informations à sa disposition contribué en partie aux versements liés aux contrats marketing ([4]).

212. À cet égard, la Commission invite les autorités françaises à présenter leurs commentaires à propos de l'opportunité de considérer le comportement de l'aéroport conjointement à celui de l'État ou des autres autorités publiques qui contrôlent le gestionnaire de l'aéroport ou interviennent dans son financement ([5]).

213. La Commission note néanmoins que, comme la France l'a également indiqué, la région Poitou-Charentes et la communauté d'agglomération de La Rochelle (contributeurs aux services marketing) n'ont aucun lien de propriété avec l'opérateur aéroportuaire ([6]). La Commission rappelle également que selon des indices à sa disposition, les services marketing proposés par la filiale de Ryanair n'ont pas de valeur commerciale si proposés séparément de liaisons de Ryanair mais ils doivent être appréciés conjointement avec les contrats de services aéroportuaire pour les liaisons desservies par Ryanair de l'aéroport de La Rochelle (voir points 200-206).

214. La Commission invite donc les tiers intéressés à formuler des observations sur la question de savoir si les comportements du gestionnaire de l'aéroport et des autres autorités publiques doivent être appréciés conjointement dans leur relation avec Ryanair/AMS aux fins de l'application du critère de l'investisseur privé en économie de marché.

([1]) La décision de l'ouverture formelle d'examen relative en date du 29 novembre 2007, JO C 41 du 15 février 2008, p. 11.

([2]) La France indique que les sommes mentionnées proviennent des enquêtes réalisées en 2006 par le Comité du Tourisme du Poitou Charente sur les aéroports de La Rochelle et de Poitiers (origine, raisons du déplacement, satisfaction, impact économique) et en 2010 par le cabinet TRYOM à la demande de la CCI.

([3]) Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 Neue Maxhütte stahlwerke and Lech Stahlwerke v Commission [1999], ECR II-17, paragraphe 120.

([4]) Diverses entités publiques ont selon la France contribué d'une part, aux versements liés aux contrats marketing et d'autres part, pour les liaisons aériennes avec obligation de service public. Il a été indiqué que ces versements ont été effectués à titre de leur participation sur la période 2001-2010 aux sommes versées par cette dernière aux compagnies". Voir le Rapport du Chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes (Section 3.1 de la présente décision). La France a soumis un tableau mise à jour de ces contributions dans sa lettre en date du 30 août 2011.

([5]) Dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du Tribunal du 17 décembre 2008, Ryanair/Commission (T-196/04, Rec. 2008 p. II-3643), concernant les accords conclus par la Région Wallonne et l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud avec la compagnie aérienne Ryanair, la Région wallonne détenait directement ou indirectement, à l'époque des faits, 96,28 % des parts sociales de BSCA, société gestionnaire de l'aéroport et était également propriétaire de l'infrastructure. A la lumière des circonstances particulières et des liens de dépendance économiques et légaux entre la société gestionnaire de l'aéroport et la Région wallonne, le Tribunal a considéré qu'"il est nécessaire, dans le cadre de l'application du critère de l'investisseur privé, d'envisager la transaction commerciale dans son ensemble en vue de vérifier si l'entité étatique et l'entité contrôlée par celle-ci, prises ensemble, se sont comportées comme des opérateurs rationnels en économie de marché" (point 59).

([6]) Selon la France, il est toutefois clair qu'elles ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de La Rochelle Ile de Ré compte tenu du lien étroit qui existe entre le développement du trafic aérien et l'activité économique ou le développement touristique de la région, source de revenus induits pour ces collectivités qui seraient perdus par ces collectivités si l'aéroport cessait son activité.

215. La Commission invite également la France à préciser si les entités publiques qui ont contribué aux coûts marketing ont versé ces subventions sans aucune contrepartie ou, le cas échéant, quels étaient les retours sur investissement attendus par ces entités publiques, à l'exclusion de considérations de développement régional (voir point 208).

216. Enfin, la Commission s'interroge sur les modalités de gestion par la CCI des prestations d'assistance en escale prévues dans les contrats successifs avec Ryanair et, notamment, le contrat de "handling" du 10 décembre 2003.

217. En effet, la France a allégué dans sa réponse du 30 août 2011 qu'à l'exclusion de l'avitaillement en carburant, la CCI "n'assure aucune autre prestation d'assistance en escale", et que "les usagers contractent directement avec un tiers privé pour l'assistance en escale". Cependant, aux termes du contrat du 10 décembre 2003 susmentionné, la CCI est responsable de la prestation de l'ensemble des services d'assistance en escale en échange d'une rémunération par rotation ([1]). Cette responsabilité a été transférée à Atlantica en vertu du contrat de "handling" du 1er février 2007, qui a maintenu le tarif de l'accord précédent pour les prestations d'assistance en escale applicables aux appareils Boeing 737-800 de Ryanair.

218. La Commission invite donc la France à préciser les modalités de gestion de l'assistance en escale pour les opérations de Ryanair à La Rochelle entre 2003 et 2007, et notamment d'indiquer si l'ensemble des recettes générées et des coûts subis pour l'activité de handling pour cette période.

219. Pour l'ensemble de ces raisons la Commission a des doutes sur le fait que l'aéroport et les entités publiques ayant contribué ou contribuant aux coûts d'opération de Ryanair aient agi comme un investisseur avisé en économie de marché en concluant les conventions examinées.

Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Jet2, Flybe, Aer Arann

220. La Commission observe que les conventions signées avec les compagnies aériennes Jet2, Flybe et Aer Arann ont donné lieu à des abattements substantiels de coûts de redevances ([2]) et que, selon la France, ces abattements ont été appliqués de manière non discriminatoire pour l'ensemble des compagnies remplissant les critères de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 (voir la section 4.2.3).

221. Selon les projections financières établies par l'aéroport, ces mesures incitatives apportent un bénéfice net pour l'aéroport et contribuent positivement aux résultats financiers de l'aéroport.

222. La Commission observe toutefois que, comme mentionné par la France, l'aéroport a été déficitaire pendant la période sous examen. La rentabilité de ces mesures incitatives a été calculée sur la base d'estimations de coûts opérationnels, ce qui dispense les compagnies aériennes de participer au financement des infrastructures utilisée. La Commission estime dès lors que ces mesures incitatives sont susceptibles de priver l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier.

223. Il a en outre était fait mention par la France, dans le cadre de la demande des informations complémentaires, de versements "marketing" au profit de la compagnie JET2 à hauteur de […] EUR en 2009. Hormis ces montants, la Commission ne dispose pas d'informations plus détaillées sur la nature des ces subventions et leurs éventuelles contreparties. La Commission invite donc les autorités françaises à lui indiquer:

— si elles estiment que les versements en question constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces versements sont payés depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,

— dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que ces versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Easyjet

224. Le rapport en date du 13 mai 2008 de la CRC mentionne que la compagnie Easyjet "a sollicité une aide marketing de 70 000 EUR" pour la ligne vers Bristol en 2006 (voir le chapitre 5.1.1 du rapport). Hormis ce montant, la Commission ne dispose pas d'informations plus détaillées sur la nature des ces subventions et leurs éventuelles contreparties. La Commission invite donc les autorités françaises à lui indiquer:

— si elles estiment que les versements en question constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces versements sont payés depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,

— dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que ces versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Buzz

225. Le rapport en date du 13 mai 2008 de la CRC mentionne que la compagnie Buzz a bénéficié d'actions

([1]) Cette rémunération, prévue à l'article 2b du contrat du 10 décembre 2003, était de […] euros par BAe 146-300, de […] euros par Boeing 737-300 et de […] euros par Boeing 737-800.

([2]) 75 % la 1ère année, 50 % la 2ème année et 25 % la 3ème année.

de promotion et de dépenses de communication pour un montant total de 59 068,51 EUR en 2001 et 2002. Hormis ce montant, la Commission ne dispose pas d'informations plus détaillées sur la nature des ces subventions et leurs éventuelles contreparties, et en particulier de la convention de services entre Buzz et la CCI signée le 8 novembre 2002. La Commission invite donc les autorités françaises à lui fournir une copie de cette convention, et à lui indiquer:

— si elles estiment que les dépenses de promotion et de communication en question, ou tout autre transfert de ressources lié aux opérations de Buzz à La Rochelle, constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces sommes ont été payées depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,

— dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que les versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

Conclusion sur l'existence d'un avantage sélectif

226. Sur la base de ce qui précède, la Commission a des doutes à ce stade sur le fait de savoir si les compagnies aériennes utilisant l'aéroport de La Rochelle ont bénéficié d'un avantage dont elles n'auraient pas bénéficié dans les conditions normales de marché en raison des tarifs de redevances aéroportuaires réduites payées en contreparties des services aéroportuaires.

227. La Commission considère toutefois qu'elle ne dispose de suffisamment d'éléments lui permettant de se prononcer de manière définitive sur ce point.

228. La Commission donc invite la France et les tiers intéressés à fournir des informations similaires concernant toutes les compagnies aériennes ayant opéré sur l'aéroport de La Rochelle durant la période sous examen.

6.2.1.3. Affectation du commerce et de la concurrence

229. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante ([1]), pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.

230. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1er janvier 1993 ([2]), rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé: "Dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations" ([3]).

231. Dans les lignes directrices, la Commission a dit que "les incitations financières au démarrage… accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à «se délocaliser» d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission" (paragraphe 77 et 78).

232. La Commission considère donc à ce stade que les mesures en cause risquent de fausser la concurrence et d'affecter les échanges au sein de l'Union européenne.

6.2.1.4. Conclusion

233. Au vu de ce qui précède, la Commission ne peut pas exclure, à ce stade, que les compagnies aériennes opérant ou ayant opéré sur l'aéroport de La Rochelle aient bénéficié d'aides d'État et invite les parties intéressées à présenter leurs commentaires et à fournir toute information pertinente à cet égard.

6.2.2. *Compatibilité avec le marché intérieur*

6.2.2.1. Mesures antérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

234. Par le même raisonnement qu'aux points 161 et suivants, la Commission considère que l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE constitue directement la base de l'appréciation de la compatibilité avec le marché commun des mesures octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005. En l'espèce, les mesures concernées sont le contrat avec Buzz, le "handling contract" du 10 décembre 2003 et les contrats marketing du 1er décembre 2003 et du 1er décembre 2004 conclus entre la CCI et Ryanair.

([1]) Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

([2]) Règlements du Conseil (CEE) nº 2407/92, nº 2408/92 et nº 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

([3]) Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21.3.1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

235. À cet égard, il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission qu'une mesure d'aide à une compagnie aérienne peut être déclarée compatible si les critères cumulatifs suivants sont remplis:

— la mesure contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, i.e. l'ouverture de nouvelles lignes d'un aéroport de catégories C ou D au sens des lignes directrices de 2005, ou exceptionnellement de catégorie B, vers un autre aéroport communautaire, pour une ligne viable à terme,

— le montant de l'aide est nécessaire et proportionnel aux coûts supplémentaires engendrés par l'ouverture de nouvelles lignes, et la mesure comporte un effet incitatif,

— la mesure est accordée d'une manière transparente et non-discriminatoire,

— elle prévoit des sanctions en cas d'inexécution des obligations de la compagnie aérienne,

— elle n'affecte pas la concurrence de manière contraire à l'intérêt général.

Objectif d'intérêt commun

236. L'aéroport de La Rochelle est un aéroport de catégorie D, soit un "petit aéroport régional", pour lequel une aide au lancement de nouvelles lignes peut en principe être déclarée compatible. La Commission ne dispose toutefois pas d'informations concernant la viabilité à terme de la ligne La Rochelle – Londres Stansted telle qu'évaluée au moment de l'octroi de chacune des aides présumées.

237. Par ailleurs, la Commission considère à ce stade que la reprise par Ryanair de la ligne existante La Rochelle-Londres Stansted ne saurait constituer un objectif d'intérêt commun permettant de déclarer compatibles les éléments d'aide contenus dans les trois contrats entre la CCI et Ryanair susmentionnés (le "handling contract" du 10 décembre 2003 et les contrats marketing du 1er décembre 2003 et du 1er décembre 2004).

Nécessité, proportionnalité et effet incitatif

238. La Commission ne dispose pas d'information permettant d'évaluer la nécessité, la proportionnalité et l'effet incitatif du contrat entre la CCI et Buzz.

239. En ce qui concerne les trois contrats conclus entre la CCI et Ryanair, les autorités françaises n'ont, en tout état de cause, pas apporté d'éléments permettant de démontrer que les mesures en cause dans ces contrats étaient nécessaires à la viabilité de la ligne La Rochelle-Londres Stansted. Par ailleurs, dans la mesure où les objectifs en termes de taux de remplissage des avions de Ryanair étaient manifestement trop bas pour jouer un rôle dans la mise en œuvre des contrats marketing, la Commission considère que les contrats du 1er décembre 2003 et du 1er décembre 2004 ne prévoient aucun lien entre les versements marketing et les variations de fréquentation de la ligne Pau-Londres Stansted.

240. La Commission a donc des doutes sur le caractère nécessaire, proportionnel, ainsi que sur l'effet incitatif des quatre contrats en cause.

Attribution transparente et non-discriminatoire

241. La Commission ne dispose pas à ce stade d'informations concernant d'éventuelles procédures publiques, négociations avec d'autres compagnies, ou tout autre élément permettant d'évaluer la transparence et la non-discrimination des conditions d'octroi des mesures en cause.

Sanctions en cas d'inexécution

242. Les contrats conclus entre la CCI et Ryanair ne prévoient pas de mécanisme de sanction en cas d'inexécution du contrat par Ryanair, dans la mesure où les objectifs de taux de remplissage fixés étaient trop bas. La Commission considère par conséquent à ce stade que cette condition n'est pas remplie. En ce qui concerne Buzz, la Commission ne dispose pas d'informations suffisantes pour parvenir à une conclusion sur ce point.

Affectation de la concurrence non-contraire à l'intérêt général

243. Les mesures en cause ont, selon les informations à la disposition de la Commission, été octroyées uniquement à Buzz, puis à Ryanair. La réduction des coûts d'exploitation de ces deux compagnies par les mesures en cause est susceptible d'avoir eu un impact négatif sur la concurrence sur les marchés du transport aérien et de la fourniture de services aéroportuaires.

244. La Commission a donc des doutes sur le fait que l'affectation de la concurrence par les mesures en cause puisse être considérée comme non contraire à l'intérêt général.

Conclusion

245. La Commission exprime donc des doutes quant à la compatibilité avec le marché commun des mesures d'aide éventuelles octroyées par le contrat conclu entre la CCI et Buzz, ainsi que sur les trois contrats conclus par la CCI avec Ryanair avant 2005. Selon la jurisprudence de la Cour [1], il revient aux autorités françaises d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies. La Commission invite donc la France à indiquer de potentielles bases légales de compatibilité, ainsi qu'à établir si les conditions de compatibilité applicables sont remplies.

6.2.2.2. Mesures postérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

246. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou

[1] Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.

247. L'aéroport de La Rochelle n'étant pas situé dans une région de ce type, cette dérogation ne lui est pas applicable.

248. Concernant la compatibilité de ces aides éventuelles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE, la Commission note à la lumière des éléments qui précédent que le développement d'un aéroport et l'attraction des passagers dans la région prend un sens quand on l'appréhende sur le plan du développement économique de la région, dont l'aéroport est certes partie prenante, mais n'est qu'un des bénéficiaires.

249. Par ailleurs, la France relève que les entités publiques contributrices aux mesures en cause autres que la CCI (à savoir la région Poitou-Charentes, le département de la Charente Maritime et la communauté d'agglomération de la Rochelle) "ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de La Rochelle Ile de Ré compte tenu du lien étroit qui existe entre le développement du trafic aérien et l'activité économique ou le développement touristique de la région, source de revenus induits pour ces collectivités (…) qui seraient perdus par ces collectivités si l'aéroport cessait son activité" ([1]).

250. La Commission invite les autorités françaises à indiquer sur quelle base ces éventuelles mesures d'aides seraient compatibles avec le marché intérieur.

251. En ce qui concerne les mesures incitatives au démarrage de liaisons aériennes, la France défend que si ces mesures étaient considérées comme des aides d'État, la base de compatibilité serait le point 79 des lignes directrices aériennes de 2005.

252. La Commission doit dès lors examiner si ces mesures pourraient être déclarées compatibles sur cette base.

6.2.2.3. Objectif des aides au démarrage

253. Les aéroports de petite taille ne disposent souvent pas des volumes de passagers qui leur sont nécessaires pour atteindre la taille critique et le seuil de rentabilité. En conséquence, la Commission observe que les compagnies aériennes ne sont pas toujours prêtes, sans incitations à cette fin, à prendre le risque d'ouvrir des routes au départ d'aéroports inconnus et non testés.

254. C'est pourquoi la Commission accepte que des aides publiques soient versées temporairement aux compagnies aériennes sous certaines conditions, si cela les incite à créer de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences au départ d'aéroports régionaux et d'attirer les volumes de passagers qui leur permettront ensuite d'atteindre à terme le seuil de rentabilité. La Commission veillera à ce que de telles aides n'avantagent pas des aéroports de grande taille déjà largement ouverts au trafic international et à la concurrence (paragraphes 71 et 74 des lignes directrices).

255. Compte tenu de ces objectifs et des difficultés importantes auxquelles peut donner lieu le lancement de la nouvelle ligne, les lignes directrices prévoient la possibilité d'accorder une aide au démarrage aux compagnies aériennes utilisant les petits aéroports régionaux pour leur permettre de promouvoir de nouvelles lignes aériennes au départ de leurs aéroports, pour autant que les conditions spécifiées dans les lignes directrices au point 5.2 soient réunies.

256. L'analyse développée ci-dessous serait susceptible de s'appliquer aux mesures incitatives octroyées sur la base de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 (voir la section 4.2.3).

257. La même analyse serait également susceptible de s'appliquer, le cas échéant, si la Commission confirmait la présence d'une aide d'État vis-à-vis d'autres compagnies aériennes sur la base des informations manquantes, qu'il est demandé aux autorités françaises de fournir.

6.2.2.4. Les conditions de compatibilité

258. Compte tenu des conditions fixées au paragraphe 79 des lignes directrices (a) – (l), la Commission observe que:

(a) Le bénéficiaire doit être titulaire d'une licence conformément au règlement 2407/92.

Dans le cas d'espèce, la France défend que les mesures concernent des transporteurs aériens possédant une licence d'exploitation en cours de validité, comme le requièrent les lignes directrices. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

(b) Avec moins d'un million de passagers par an, l'aéroport de La Rochelle relève de la catégorie D définie dans les lignes directrices (petit aéroport régional) ([2]), et il est à ce titre éligible à une aide au démarrage aux compagnies aériennes à son départ.

(c) L'aide ne doit être accordée qu'en relation avec l'ouverture de nouvelles liaisons ou de rotations supplémentaires sur des liaisons existantes.

Selon la France, ces mesures ne sont accordées que pour des ouvertures de lignes ou des augmentations de fréquence. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

(d) Viabilité à terme et dégressivité dans le temps.

Les mesures sont versées annuellement par des montants forfaitaires. Il ne ressort pas de pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de ces mesures.

([1]) Lettre des autorités françaises en date du 30 août 2011.

([2]) Paragraphe 15 des lignes directrices.

(e) Compensation des coûts additionnels au démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière.

Dans le cas d'espèce, les mesures en cause semble compenser l'ensemble des coûts et elles ne semblent pas être conçues de manière à compenser les surcoûts supportés par le transporteur aérien du fait de l'ouverture d'une nouvelle liaison ou de l'organisation de vols réguliers supplémentaires, surcoûts qui disparaîtront une fois les services en cause mis en place.

(f) Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.

Les mesures incitatives octroyées sur la base de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 sont dégressives. Toutefois la Commission observe que les surcoûts liés à l'introduction de la route concernée ne ressortent aucunement des pièces du dossier.

(g) Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.

Il ne ressort pas des pièces du dossier que le montant des mesures soit lié au nombre de passagers transportés, dans la mesure où seul un nombre de sièges disponibles par an fait l'objet d'un engagement des compagnies aériennes.

(h) Attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services.

Selon la France, toutes les compagnies remplissant les critères précités ont eu la possibilité de se porter candidates à l'exploitation de la route concernée pour bénéficier de l'aide au démarrage. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

(i) Plan d'affaire démontrant la viabilité et l'analyse de l'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes.

La Commission ne dispose d'aucun élément à ce stade lui permettant de supposer qu'un tel plan d'affaire a été élaboré pour démontrer la viabilité des nouvelles routes.

(j) Publicité: Il ne ressort pas des pièces du dossier que les autorités françaises prévoient de publier la liste des routes subventionnées avec, pour chacune, l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés.

(k) Recours: Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de recours soit prévu au niveau des États membres (outre les recours judiciaires prévus par les directives dites "marchés publics" 89/665/CEE et 92/13/CEE [1]) pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides.

(l) Sanctions: Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de sanctions soit prévu.

259. La Commission prend note des objectifs de la mesure qui sont de promouvoir activement les infrastructures touristiques de la région Poitou-Charentes ainsi que des effets positifs attendus.

260. Néanmoins, à la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la compatibilité de l'aide d'État concernée, au vu des critères établis dans les lignes directrices pour les aides au démarrage.

261. Ces doutes rendent nécessaire une analyse plus approfondie du dossier en permettant à la France ainsi qu'aux parties intéressées de présenter leurs observations sur les mesures en cause.

7. **CONCLUSIONS**

262. À la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la qualification d'aide d'État de l'ensemble des mesures en cause et sur leur éventuelle compatibilité avec le marché intérieur. Elle invite la France à fournir davantage d'informations et notamment de répondre ou commenter les points suivants:

263. Les autorités françaises sont priées de fournir les informations mentionnées ci-dessous relatives à la capacité de l'aéroport de La Rochelle:

— Quelle est la capacité actuelle de l'aéroport ?

— Comment a-t-elle été déterminée ? Précisez sur quelle base la capacité est mesurée (nombre de passagers, mouvements d'avion ou autres). Quelles sont les principales limitations de la capacité de l'aéroport (par exemple liées à la protection de l'environnement, établies dans une licence pour opérer l'aéroport etc.) ?

— Détaillez, sous forme d'un tableau, comment la capacité annuelle de l'aéroport a évolué pendant la période examinée et quels étaient les facteurs qui ont joué un rôle dans le changement éventuel de la capacité de l'aéroport.

[1] Directive 89/665/CE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux (JO L 395 du 30.12.1989, p. 33). Directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 76 du 23. 3.1992, p. 14).

— Détaillez, pour chaque compagnie aérienne, et après la signature de chaque nouveau contrat, quelle est la capacité annuelle utilisée par la compagnie aérienne par rapport à la capacité totale de l'aéroport. Incluez les prévisions de développement de la capacité de l'aéroport.

264. La France et les parties tierces sont invitées à préciser au sein de quel marché (géographique et de produit) elles considèrent que les relations contractuelles entre l'aéroport et les différentes compagnies aériennes se sont inscrites.

265. La Commission n'a pas connaissance de l'existence d'études de marché ou de plans d'affaire concernant les contrats conclus avec Ryanair/AMS pendant la période examinée. Dès lors la Commission n'est pas en mesure d'examiner si, en concluant les contrats avec Ryanair/AMS, l'aéroport a agi comme investisseur avisé. Comme indiqué au paragraphe 228, la Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer cette évaluation. En particulier, dans la mesure où l'aéroport n'a pas de personnalité juridique distincte de la CCI, il est notamment demandé aux autorités françaises de fournir des renseignements sur l'ensemble des flux financiers entre les entités publiques au sens large et la CCI en rapport avec l'exploitation de l'aéroport; la Commission invite également les parties à indiquer la méthode utilisée pour évaluer la rentabilité des fonds affectés par la CCI à l'activité économique de l'aéroport ainsi que d'éventuels plans d'affaires établis avant l'octroi de subventions ou de fonds propres.

266. La Commission relève que le versement de […] EUR à la compagnie aérienne Jet2 a été mentionné dans la liste des subventions publiques fournie par la France dans son courrier du 30 août 2011. La Commission invite donc les autorités françaises à lui indiquer:

— si elles estiment que les versements en question constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces versements sont payés depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,

— dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que ces versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

267. La Commission invite la France et les tiers intéressés à fournir des informations similaires concernant les autres compagnies aériennes ayant opéré sur l'aéroport de La Rochelle durant la période sous examen.

268. La France est priée de fournir les estimations suivantes pour chaque année de la période couverte par la présente décision:

— Estimations des coûts variables pour l'aéroport par chaque compagnie et chaque contrat (en prenant en compte le niveau de services demandé),

— Estimations des coûts opérationnels pour chaque compagnie et chaque contrat (en prenant en compte le niveau de services demandé et en proportion des coûts opérationnels totaux).

269. La France est également priée de préciser s'il y avait des investissements à réaliser pour l'exécution d'un contrat particulier (comme par exemple, une infrastructure ou un équipement dédié à une certaine compagnie aérienne, etc.).

270. La France est également priée de préciser 1) les coûts totaux annuels de l'aéroport pendant la période sous examen en distinguant, d'une part entre les coûts d'investissement et les coûts de fonctionnement, et d'autres part les coûts fixes et les coûts variables 2) l'ensemble des revenus annuels de l'aéroport, en distinguant notamment les revenus variables en fonction de l'activité de l'aéroport des revenus fixes. En particulier, au sein des revenus extra aéronautiques, merci de préciser la nature des différentes prestations pour débours.

271. Les autorités françaises sont aussi priées de préciser, à chaque prise de décision dans le cadre des relations commerciales avec une compagnie aérienne, quels sont les coûts que les redevances aéroportuaires payées par la compagnie aérienne ont vocation à couvrir (en tenant compte des services demandés):

— Les redevances aéroportuaires couvrent-elles les coûts totaux (en proportion du niveau de l'utilisation de l'aéroport) ? Précisez le cas échéant la clé de répartition par compagnie.

— Les redevances aéroportuaires couvrent-elles les coûts opérationnels attribuables à la compagnie aérienne (ou le cas échéant, les coûts variables ?) Précisez le cas échéant la clé de répartition par compagnie.

— Les redevances aéroportuaires couvrent-elles les coûts marginaux?

272. Les autorités françaises sont priées de fournir à la Commission l'ensemble des avis émis par la Commission consultative économique de l'aéroport de La Rochelle depuis son établissement, ainsi que les tarifs applicables, pour chaque année depuis 2001, aux appareils de plus de six tonnes, qui sont seuls concernés par les mesures faisant l'objet de la procédure formelle d'examen.

273. La France est priée de préciser, le cas échéant, une autre clé de répartition des coûts par compagnie en fonction des services demandés. Pour chaque catégorie de coûts mentionnés ci-dessus, il sera précisé quels sont les coûts à considérer selon les règles comptables en vigueur (i.e. coûts liés à l'entretien, à l'achat de matériel et de fourniture etc.).

274. La Commission considère à ce stade que dans le cadre de l'appréciation du comportement de la CCI en tant qu'investisseur avisé en économie de marché, les différents types de contrats, à savoir les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing, doivent être appréciés conjointement, pour chaque période considérée (voir points 200 et suivants). La Commission invite la France et les tiers intéressés à commenter cette approche.

275. La Commission invite les autorités françaises à indiquer sur quelle base les éventuelles mesures d'aide aux compagnies aériennes seraient compatibles avec le marché intérieur.

276. La Commission invite les autorités françaises à donner une liste détaillée des équipements financés par les entités publiques figurant dans le tableau 2 de la présente décision.

277. La Commission invite les autorités françaises à lui expliquer pour quelles raisons elles estiment que les subventions de l'État pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne pas être considérées comme des mesures d'aide. Si certains investissements sont liés à la sûreté aérienne, les autorités françaises sont invitées à communiquer les données attestant les coûts de ces investissements et précisant le soutien public accordé en vue de les financer. La France est également invitée à préciser, au cas où elles existent, des divergences entre les aéroports en France en ce qui concerne les coûts susceptibles d'être couverts par des autorités publiques.

278. La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si un quelconque retour est attendu sur les subventions à l'investissement, sous quelque forme que ce soit, des entités publiques qui ont contribué au financement de l'aéroport. Pour ce faire, les autorités françaises sont priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière des investissements consentis.

279. La Commission invite les autorités françaises à lui également communiquer des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement et sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.

280. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport de La Rochelle) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les aides éventuelles faisant l'objet de la procédure d'examen confortent la position concurrentielle de l'aéroport de La Rochelle.

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

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

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

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

[1] JO C 297 du 9.12.2003, p. 6.

ANNEXE

Tableau n° 12: AIDES DES PARTENAIRES FINANCIERS DE LA CCI DE 2001 à 2010

en Euro

en EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	CUMUL	OBSERVATIONS
Subventions reçues ou à recevoir		70 900	332 572	371 603	357 387	724 734	126 934	98 300	– 233 184	347 610	2 196 856	
Orly/AirJet												
Conseil Général 17												Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au raport les versements de la CDA et du CG17 sont de 32 561 EUR et non 68 011 EUR
Cté d'agglomération												
Lyon/Airlineair												
Conseil Général 17												Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au raport les versements du CG17 n'ont été que de 39 102 EUR sur 2005 et 2006
Cté d'agglomération												
CCI de la Vienne												Sur les OSP suivantes la CCI de la Vienne étaient signataires de la convention de DSP
Ryanair												
Conseil Général 17												Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au raport le CG17 n'a versé que 76 225 EUR en 2003
Cté d'agglomération												
Conseil Régional Poltou Charentes												

Tableau n° 13: AIDES DES PARTENAIRES FINANCIERS DE LA CCI DE 2001 à 2010

en EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	CUMUL	OBSERVATIONS
Subventions reçues ou à recevoir		70 900	332 572	371 603	357 387	724 734	126 934	98 300	– 233 184	347 610	2 196 856	
Conseil Général 17		35 450	108 786	144 500	– 79 092	506 867	63 467	41 500	– 325 842	90 327	585 963	Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au raport les versements de la CDA et du CG17
Cté d'agglomération		35 450	108 786	170 640	209 908	217 867	63 467	56 800	92 658	257 283	1 212 859	
CCI de la Vienne				56 463	141 571						198 034	
Conseil Régional Poltou Charentes			115 000		85 000						200 000’	

STATE AID — LATVIA

State aid SA.30704 (12/C) (ex NN 53/10) — Additional aid measures to the Latvian Mortgage and Land Bank

Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) TFEU

(Text with EEA relevance)

(2012/C 130/03)

By means of the letter dated 26 January 2012 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Latvia of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108 (2) TFEU concerning the abovementioned aid.

Interested parties may submit their comments on the measures in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Fax +32 22961242

These comments will be communicated to the Latvian authorities. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

SUMMARY

I. **PROCEDURE**

(1) On 19 November 2009, the Commission approved two recapitalisation measures in favour of the Latvian Mortgage and Land Bank ("MLB" or the bank). On 6 April 2010, Latvia notified a third recapitalisation measure, which had been put into effect on 23 March 2010. On 15 April 2011, Latvia submitted a politically backed restructuring plan for transforming the bank into a development bank while selling its remaining commercial assets by 31 December 2011. The plan entailed further aid measures in favour of the MLB group.

(2) On 23 August 2011, the Commission was informed that the whole sale process of the commercial part was estimated to be effectively finalized not before August 2012. This represented a delay compared to the previous commitment of the finalisation of the sale by 31 December 2011. On 2 November 2011, in accordance with the Latvian government decision of 1 November 2011, Latvia officially submitted the sales strategy for phasing out (selling or running down depending on activity) the commercial activities of the bank and (by separate letter) requested a temporary approval of additional aid measures envisaged under the base case scenario in the sale strategy. By letters of 8 and 9 December 2011, the Latvian authorities provided further details on the additional measures to be granted, including the split of the amounts between commercial and development segments of MLB, the timing of the measures and an assurance that for the measures granted after 1 January 2012, the Communication from the Commission on the application, from 1 January 2012, of State aid rules to support measures in favour of banks in the context of the financial crisis [1] will be applied.

II. **FACTS**

(3) The beneficiary of the aid, MLB, was established by the Latvian Government on 19 March 1993 as a state-owned bank. The Latvian Ministry of Finance holds 100 % of the bank's shares. As of 30 June 2011, the bank has 10 branches and 24 sub-branches. In terms of assets, it was the eighth largest bank in Latvia with a market share of 3,6 %. With 4,2 % market share, it was the seventh-largest bank by the volume of loan portfolio. With 4,2 % market share, it was the tenth-largest bank by the volume of deposits.

(4) MLB has a dual role, operating both as development bank and as commercial bank. However, in recent years the bank has become the main channel for state-supported lending programmes such as SMEs, business start-ups, agriculture and rural areas and business-activities of socially vulnerable groups of the population. At present, the bank is in the process of restructuring, i.e. it would gradually become a pure development bank while phasing out its commercial activities and would give them up completely by December 2013 at the latest.

(5) In June 2009, Moody's downgraded the bank's financial strength rating to E+ (i.e. very modest intrinsic financial strength, with a higher likelihood of periodic outside support) which stayed the same according to the most recent available report on MLB of 22 June 2011.

[1] OJ C 356, 6.12.2011, p. 7.

(6) Against this background, the Latvian authorities decided to intervene in MLB in the interest of financial stability. As a consequence, MLB benefitted from two recapitalisation measures in the total amount of EUR 102,48 million which were approved by the Commission on 19 November 2009. On 23 March 2010, Latvia implemented a third recapitalisation measure in the amount of EUR 100 million. In contrast to the approved recapitalisation measures which were attributed to the development part of the bank's activities with a beneficial side effect on the commercial ones, the above notified measure aims at strengthening the capital base of the commercial activities of the bank.

(7) On 20 July 2010, the third Supplemental Memorandum of Understanding ("SMoU") was signed between the EU and Latvia so as to make available to Latvia medium-term financial assistance. Among other issues, the elaboration and implementation of MLB's restructuring and sales process of the bank's commercial part is considered one of its specific conditions.

(8) In line with the SMoU, the elaboration of a transformation plan of the bank had been assigned to an independent advisor who was instructed to prepare scenarios on transforming the bank in order to allow for splitting off assets and liabilities related to development financing and allowing for privatisation of the bank with its commercial activities or, alternatively, transforming the bank in a way that commercial activities can be put for sale leaving the development institution behind. On 13 April 2011, the Latvian government took a decision favouring MLB's transformation based on the "asset sale" scenario, meaning either selling an integrated pool of commercial assets and liabilities in a large portfolio or in separate smaller bundles by end of 2011.

(9) On 2 November 2011, Latvia officially submitted to the Commission the sales strategy for phasing out (selling or running down, depending on activity) the commercial activities of the bank. Latvia also asked for a temporary approval of the following additional aid measures:

— A standby liquidity facility up to LVL 250 million to be made available as from 1 January 2012 until the completion of the process [2] (currently expected in August 2012), to be granted in the form of deposits - required in case of emergency liquidity events;

— Guarantees of up to LVL 32 million to the commercial segment until the completion of the process;

— A liquidity support measure of up to LVL [30-75] (*) million is to be converted into capital and applicable to the commercial segment of the bank still in 2011;

— A capital injection in MLB's capital of LVL 25 million – needed to cover part of the losses from the sale of assets, based on estimated theoretical discounts to ensure minimum required capital adequacy ratio, which is expected to be granted in the beginning of 2012;

— LVL 60 million of liquidity support to the State-owned entity (JSC "Privatisation Agency") acquiring the bundle with the bad assets, required if the bundle is not sold; expected to be granted starting from August 2012.

III. ASSESSMENT

(10) In its assessment in order to determine whether the measures constitute State aid, the Commission has to make a distinction between the two different types of activities of MLB: the present and future activities of MLB in the execution of its public tasks as development bank, on the one hand, and the residual commercial activities pursued by MLB during the transition (phasing-out) period, on the other hand.

(11) As for the development segment of MLB, Latvia is invited to submit further information illustrating how it is ensured in practice that the MLB's development activities would be in line with State aid rules. In particular, the Latvian authorities are invited to submit information regarding the procedures the bank follows, when granting soft/State-supported loans to the final beneficiaries, which would ensure that the bank does not provide lending which could be also obtained from the commercial banks.

(12) As for the commercial segment of MLB, the Commission concludes that the State aid in favour of MLB, consisting of a recapitalisation of LVL 70,2 million granted in April 2010, of recapitalisation measures to be granted in the end of 2011 and in the beginning of 2012 (i.e. a debt-to-equity conversion of up to LVL [30-75] million and a capital injection of up to LVL 25 million), a standby liquidity facility of up to LVL 250 million, guarantees to the commercial segment of MLB up to LVL 32 million and the liquidity support of LVL 60 million for the solvent liquidation of the bad assets within HipoNIA, is temporarily approved until the final decision is taken and all those measures are considered temporarily compatible with the internal market pursuant to Article 107 (3)(b) TFEU.

(13) Presently, the Commission does not possess sufficient information to conclude on the compatibility of the aid for the discontinuation of the commercial activities of MLB. In particular, the Commission needs more certainty regarding the milestones envisaged for the sale of the activities as well as further information regarding the

[2] Liquidity support of up to LVL 125 million is planned to the development bank starting from January 2012 to compensate previous inter-segment loan (provided by the commercial to the development segment).

(*) Parts of this text have been replaced by a range providing for a non-confidential approximation of the figure so as not to divulge confidential information.

liquidation of the activities that cannot be sold in the short-term (so-called alternative scenario in the sales strategy). Latvia is requested to provide additional information and commitments in that respect.

(14) Furthermore, the Commission doubts that the transformation plan would fulfil all the conditions laid down in the Restructuring Communication. In particular, on the basis of the information received, the Commission cannot conclude that the economic activities to be continued after the sale will be viable and invites Latvia to provide evidence thereof. Moreover, the Commission requests Latvia to submit additional information regarding the measures undertaken to avoid undue distortions of competition in respect of the sale as well as the wind-down of the unsold commercial activities. It however, preliminarily concludes that the compensatory measures appear to be adequate in respect of Hipolizings and Hipo Fondi.

(15) In conclusion, at this stage, the Commission needs to further examine the conditions of the transformation plan and of the sale process for the commercial segment so as to ascertain their compatibility with the internal market.

(16) The Commission invites interested parties to submit comments on this decision.

TEXT OF LETTER

'The Commission wishes to inform Latvia that, having examined the information supplied by your authorities on the additional aid measures in favour of 'The Mortgage and Land Bank of Latvia (MLB)', it has decided to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU).

1. **PROCEDURE**

(1) On 19 November 2009, the Commission approved two recapitalisation measures in favour of "The Mortgage and Land Bank of Latvia" ([3]) ("MLB" or "the bank") in the total amount of LVL 72,79 million (EUR 102,48 million), granted to the bank in January and November 2009 ([4]) ("the November 2009 decision").

(2) On 6 April 2010, the Latvian authorities officially notified a further recapitalisation in the amount of LVL 70,2 million (EUR 100 million). The measure had been implemented on 23 March 2010.

(3) On 29 April 2010, the Commission sent a request for additional information. The outstanding information was further discussed during a meeting between the Latvian authorities and the Commission services held on 6 May 2010.

(4) On 9 June 2010, the Commission requested further information. On 15 June 2010, the Latvian authorities sent partial replies to the Commission requests. In the same letter, the Latvian authorities informed the Commission that, during the review mission of the International Monetary Fund and the European Commission, the transformation plan of the MLB was also discussed. As a result of those discussions it was agreed among the parties that the further work on the plan was needed.

(5) On 20 July 2010, the third Supplemental Memorandum of Understanding (the "SMoU") was signed between the EU and Latvia so as to make available to Latvia medium-term financial assistance of up to EUR 3,1 billion ([5]). In the SMoU Latvia undertook to appoint an independent consultant to advise the government in preparing a comprehensive transformation plan for MLB, to be submitted to the Commission by 30 September 2010 and to develop proposals for optimisation of the system of development financial institutions and integrate, as appropriate, different development institutions operating on behalf of the government with advice from an independent consultant, by 31 December 2010. In that context, Latvia also stated its intent to work with the Commission on improving the framework for development lending in Latvia, specifying that the development bank should preferably lend on concessional funds using commercial banks as intermediaries, and clarify instances when it should lend directly to clients.

(6) In September 2010, Latvia informed the Commission that the elaboration of the MLB transformation plan was assigned to an independent external advisor. The advisor was instructed to prepare possible scenarios on transforming the bank in order to allow for splitting off assets and liabilities related to development financing and

([3]) In Latvian, Latvijas Hipoteku un zemes bankas.

([4]) Commission Decision in State aid case NN 60/09 - Recapitalisation of "The Mortgage and Land Bank of Latvia" of 19 November 2009 (OJ C 323, 31.12 2009, p. 5).

([5]) Council Decision 2009/290/EC provides for EU medium-term financial assistance for Latvia of up to EUR 3,1 billion in the form of a loan under the facility which was established by Regulation (EC) No 332/2002. The EU assistance was provided in conjunction with a loan from the International Monetary Fund ("IMF") under an IMF Stand-by arrangement approved on 23 December 2008.
Article 3(4) of Council Decision 2009/290/EC stipulates that, the Commission shall decide on the release of the instalments on the basis of the fulfilment of the specific economic policy conditions, as laid down in the Memorandum of Understanding and its addendums.
The EU financial assistance was to be disbursed in six instalments. The amount of the first instalment was released on 25 February 2009 after signature of the Memorandum of Understanding ("the Memorandum"), while a second instalment of EUR 1,2 billion was released on 27 July 2009 after completion of the first review mission and the broad fulfilment of the economic policy criteria laid down in the Memorandum. The third and fourth instalments of EUR 0,5 and EUR 0,2 billion were released on 11 March 2010 and 21 October 2010, respectively, following completion of the second and third review missions, and broad fulfilment of the economic policy criteria, as laid down in the first and second SMoU. The fifth instalment of EUR 0,1 billion was not requested by the authorities, following signature of the fourth SMoU.

allowing for privatisation of the bank with its commercial activities or alternatively transforming the bank so that commercial activities could be put for sale leaving the development institution behind.

(7) In October 2010, the Latvian authorities submitted different versions of the possible scenarios on transforming the bank which were discussed between the Latvian authorities, the Commission and the IMF in meetings and conference calls. Latvia was informed about the Commission's preference for the "asset sale" scenario (preferably a sale of assets in bundles).

(8) On 11 December 2010, Latvia submitted a draft transformation plan, based on that preferred scenario. According to that plan, the integrated pools of commercial assets and liabilities in bundles were envisaged to be sold by 31 December 2011. On 20 December 2010, the Commission requested further information regarding the plan.

(9) On 4 February 2011, the Commission was informed by the Latvian authorities that a final decision on the transformation scenario for MLB had not been taken by the government and thus the previously submitted plan could not serve as a politically agreed basis for further discussion. That information was confirmed by Latvia during a conference call on 14 March 2011 between the Latvian authorities, the IMF and the Commission services.

(10) On 11 February 2011 the Latvian authorities submitted to the Commission a draft report to be regarded as a draft proposal on the optimization of the system of development financial institutions in Latvia as prepared by an independent advisor.

(11) On 30 March 2011, the Latvian authorities were requested by the Commission to submit a politically agreed transformation plan by, at the latest, the middle of April 2011.

(12) On 13 April 2011, the Latvian authorities informed the Commission that the Latvian government had taken a decision on the MLB transformation as prepared by an external consultant, based on the "asset sale" scenario. They also decided to engage an independent sales consultant to carry out market prospecting, in particular with respect to the sales price that could be achieved, and to prepare a sales strategy by 31 May 2011.

(13) On 15 April 2011, the Latvian government submitted a politically backed transformation plan for MLB to the Commission ("April 2011 plan"). Latvia committed itself politically to the implementation of the transformation scenario (i.e. sales of commercial assets) as well as to the adherence to a time limit for the sale of the commercial segment by 31 December 2011.

(14) On 12 August 2011, Latvia provided additional information regarding the bank's subsidiary HipoNIA and the valuation of assets transferred from the bank to the subsidiary.

(15) Latvia also communicated a deadline for the submission of a politically agreed asset sales strategy to the Commission initially set at 30 June 2011. The sales strategy was to be prepared by a team of external consultants. On 19 August 2011, the Commission received a version of the sales strategy which was not yet politically agreed. According to the Latvian authorities that version of the strategy could still be significantly modified.

(16) On 23 August 2011, during a high-level conference call, the Latvian authorities indicated to the representatives of the IMF and the Commission that the sales strategy was still under political discussion and could thus not be considered as final. Unlike the political commitment submitted by Latvia on 15 April 2011, that draft provided for the finalisation of the sale of the commercial segment in the first half of 2012.

(17) On 18 October 2011, the Latvian authorities submitted another draft version of the sales strategy, not yet backed by the Latvian government. On 24 October 2011, the Latvian authorities submitted additional information, in particular with respect to the current accounts held by the development segment clients and the treatment of the cross-collateralised loans during the restructuring.

(18) On 28 October 2011, the Latvian authorities informed the Commission that they exceptionally accept that this Decision be adopted in the English language.

(19) On 2 November 2011, in accordance with the Latvian government decision of 1 November 2011, Latvia officially submitted to the Commission the sales strategy for phasing out (selling or running down, depending on activity) the commercial activities of the bank. By a separate letter sent on the same day, the Latvian authorities requested a temporary approval of additional aid measures envisaged in the sale strategy in addition to the recapitalisation measure notified on 6 April 2010.

(20) On 11 November 2011, the Latvian authorities submitted to the Commission the minutes of the Latvian government meeting regarding the restructuring of MLB. By the same letter, the Latvian authorities complemented the submission dated 24 October 2011. On 24 November 2011, Latvia submitted additional information regarding the relations between MLB and its subsidiaries Hipolizings and Hipo Fondi.

(21) By letters of 8, 9 and 22 December 2011 and of 19 January 2012, the Latvian authorities provided further details on the additional measures to be granted, including the split of the amounts between commercial and development segments of MLB, the timing of and remuneration for the measures and an assurance that for the measures granted after 1 January 2012, the Communication from the Commission on the application, from 1 January 2012, of State aid rules to support measures in favour of banks in the context of the financial crisis [6] will be applied.

[6] OJ C 356, 6.12.2011, p. 7.

2. DESCRIPTION

2.1. The beneficiary

(22) On 19 March 1993, MLB was established by the Latvian government as a State-owned bank. The Ministry of Finance of the Republic of Latvia is the holder of 100 % of the bank's shares.

(23) The bank group currently includes the following subsidiaries:

— SIA "Hipolizings" ("Hipolizings"), which provides leasing services, primarily vehicle leases, with a market share of 5 % as of 30 June 2011, financed exclusively by MLB through a loan facility of LVL 49 million;

— SIA "Hipoteku bankas nekustama ipasuma agentura" ("HipoNIA"), which is a non-performing asset [7] management company managing an asset portfolio, financed exclusively by MLB;

— SIA "Riska investiciju sabiedriba", a special purpose vehicle ("RIS");

— IPS "Hipo Fondi" [8] ("Hipo Fondi"), which is asset management company that manages a State-compulsory funded-pension scheme (second pillar) funds with LVL 34 million under management (approximately 4 % market share), 51 % owned by the bank's subsidiary RIS; Hipo Fondi is operated as a standalone entity, but benefits from MLB's branch network, sales force and IT support;

— SIA "Rigas centra namu parvalde", which is small building maintenance service provider, with less than 1 % of the real estate managing and maintenance market in Riga, 100 %-owned by the bank's subsidiary RIS;

— Other: Cord (currently in the process of liquidation, 51 % owned by the bank's subsidiary RIS), Varmes rapsis and Tilzas rapsis (small agriculture companies, with more than 50 % shares owned by the bank's subsidiary HipoNIA).

(24) MLB is a medium-sized bank in Latvia offering retail bank services, with two separate banking operations, a development bank ("the development segment" or "DB") and a commercial bank ("the commercial segment" or "CB"). All of the bank's subsidiaries are involved in activities of commercial nature.

(25) The history of MLB dates back to 1993, and since then MLB has had considerable structural changes. Initially, the bank focused on lending to small and medium-sized enterprises and mortgage lending. Funding for those activities was market-based, i.e. attracted from the deposit market and by issuing mortgage bonds.

(26) Since 2006, MLB has been in the process of transformation from a commercial bank providing regular retail banking services to a national development bank, servicing the under-banked market segments and being subsidised by the State:

— The concept approved by the Cabinet of Ministers on 1 November 2006 "On Development of the State Joint-Stock Company Lavijas Hipoteku un zemes banka for Years 2007-2013" foresees gradual transformation of MLB into a development bank by 2013;

— In December 2009, that concept was substituted by the adoption of "Transformation of the State Joint-Stock Company Mortgage and Land bank of Latvia into a development bank". The new concept laid out the goals of reducing commercial and increasing development activities for MLB;

— In a Letter of Intent and Technical Memorandum of Understanding with the IMF of 9 May 2011 ("the LoI"), which includes commitments regarding the restructuring of MLB, Latvia communicated its intention to (i) divest the commercial part (the commercial assets and liabilities) of MLB by 31 December 2011; (ii) to coordinate the sale process with the IMF; (iii) to restructure the remaining development bank.

(27) Loans within the development segment comprise loans granted according to priorities defined by the Latvian government or within the scope of EU development programmes. MLB is the main operator of State aid schemes involving loan mechanisms. Since 1999, MLB had been implementing a number of lending programmes supported by the Government ("State-supported lending programs" or "development programmes"), e.g. agricultural lending, rural lending, SME lending, housing loans, rural non-agricultural lending, and risk and mezzanine loans.

(28) Banking services in Latvia are provided by 21 banks (the largest of which are subsidiaries of banks with parent companies in other Member States) and 9 foreign bank branches. As of 30 June 2011, MLB was the eighth-largest bank in Latvia by its volume of assets (market share – 3,6 %, total assets LVL 660,6 million, EUR 936,4 million). With LVL 566 million of loans, it is the seventh-largest bank by the volume of loan portfolio (4,2 % market share). With LVL 368 million of deposits [9], it is the tenth-largest bank by the volume of deposits (4,2 % market share). The bank primarily deals with Latvian residents as customers. It has a [5-10] (*) % market share in the resident deposits segment. At 30 June 2011, the bank had 10 branches and 24 sub-branches. The client base of MLB is sizable, while the average client size is relatively small. It had 90 000 active clients (of which, 11 000 legal entities) and 5 000 credit cards issued (of which 1 300 to legal entities).

[7] They primarily consist of loans and real estate.

[8] Hipo Fondi is a standalone asset management company with independent accounting and management. The company currently is responsible for MLB liquid asset portfolio management. A sizable share of the company (42 %) belongs to active shareholders.

[9] The volumes of deposits as of 30 June 2011 reported on pages 11, 114 and 120 of the sales strategy derive from management accounts which differ from audited accounts (see reconciliation on pages 127-131 of the sales strategy).

(*) Parts of this text have been deleted so as not to divulge confidential information; they are indicated by a series of dots between square brackets or a range providing for a non-confidential approximation of the figure.

(29) The evolution of the market shares and position of MLB is reported in the table below.

Table 1

Market share and position of MLB

Market share, %	2006	2007	2008	2009	2010	2011Q2
Assets	4,3 %	4,2 %	4,1 %	4,5 %	3,7 %	3,6 %
Loans	4,5 %	4,4 %	4,4 %	4,6 %	4,1 %	4,2 %
Deposits	3,5 %	2,7 %	3,1 %	3,4 %	3,9 %	4,2 %

Market position	2006	2007	2008	2009	2010	2011Q2
Assets	#8	#8	#7	#7	#8	#8
Loans	#7	#7	#5	#5	#7	#7
Deposits	#8	#11	#9	#9	#10	#10

(30) The table below contains information on the key financial data of MLB and its commercial and development segments in 2009, 2010 and for the first half of 2011.

Table 2

MLB Group's key financial data in 2009-1H2011, in thousands of LVL

	31.12.2009			31.12.2010			30.6.2011		
	Commercial segment	Development segment	Combined accounts	Commercial [1]	Development	Combined	Commercial [1]	Development	Combined
Total assets [2]	685,537	247,072	**884,231**	615,146	221,272	**706,053**	588,054	201,510	**660,605**
Net loans	392,688	246,813	**639,501**	289,647	202,094	**491,741**	274,230 [3]	200,396	**474,626**
Total senior liabilities [2]	629,984	193,282	**775,262**	558,856	158,827	**589,229**	528,425	138,263	**540,422**
Deposits	324,811	—	**324,811**	334,957	26,206	**361,163**	356,999	25,983	**381,025**
Subordinated liabilities	31,089	—	**31,089**	31,089	—	**31,089**	31,089	—	**31,089**
Equity [2]	24,464	53,790	**78,254**	23,290	62,445	**85,735**	28,540	63,247	**89,094**
Capital Adequacy Ratio	N/A	N/A	**12,8 %**	N/A	N/A	**17,4 %**	N/A	N/A	**16,3 %** [4]
Net interest margin	1,9 %	3,8 %	**2,6 %**	(3,1) % [5]	6,3 %	**1,4 %**	N/A	N/A	**N/A**
Net profit (loss) [2]	(29,592)	(25,512)	**(54,051)**	(44,452)	(21,723)	**(66,208)**	(24,019)	(15,575)	**(39,302)**
ROE [6]	(121) %	(47) %	**(69) %**	(191) %	(35) %	**(77) %**	(84) %	(25) %	**(44) %**

Source: the transformation plan submitted in April 2011 and the financial reports (available at http://www.hipo.lv/en/investor_relations/financial_information).

[1] That heading includes both the commercial segment within the bank and the so-called commercial services, which in practice cover the companies associated to MLB.

[2] The amounts reported for the commercial and development segments do not always sum up to the amounts reported for the combined accounts, due to the relations between the two business segments that are difficult to separate in view of the limited information provided.

[3] Since the 1H2011 financial report (unlike that of 2010) did not show separately the amounts due to or by other segments, the reconciliation amount was deducted from the commercial segment to allow for comparability.

[4] Here a ratio for the bank rather than the group is provided, since the ratio for the group was not reported.

[5] Negative amounts are reported in brackets.

[6] ROE is calculated as net profit (loss) divided by equity.

(31) Table 2 shows that, contrary to the commitments recorded in the November 2009 decision, in the reported period commercial deposits have increased. As per the annual financial accounts, in 2010 deposits have grown by LVL 36,9 million or 11,3 % reaching LVL 363,6 million and a market share of 4,1 %. The increase of deposits continued into the first half of 2011. Loan balances have decreased for the combined bank, but also individually for the commercial and development segments.

2.2. **The operations of the development segment of MLB**

(32) After Latvia's accession to the European Union, in January 2005 a special unit - Promotional Programs Office ALTUM (hereinafter "ALTUM") - was created within MLB in order to separate public service activities from the bank's commercial activities. ALTUM does not have the status of a separate legal entity. Nevertheless, its activities are to some extent segregated from the commercial activities pursued by MLB. ALTUM has taken over the bank's ongoing State aid programmes, and has started a number of new State aid programmes and instruments in co-operation with the ministries.

(33) To comply with the provisions of Directive 2006/111, ([10]) the bank keeps separate accounting for its commercial and development segments. The capital is allocated to both segments so as to maintain sufficient capital adequacy ratio for each of them.

(34) As demonstrated by the financial accounts of the distinct segments, there are a number of services and financial flows between the two segments, as well as between the bank and its commercial subsidiaries, priced at internal transfer prices to ensure the separation of accounts.

(35) As described in the November 2009 decision ([11]), the Latvian authorities had confirmed that the State Programmes are notified to the Commission, where appropriate, in accordance with the State aid rules. Furthermore, the Latvian authorities undertook that no State aid programme implemented by MLB would be financed through deposits or other market-based funding.

(36) According to the information from the Latvian authorities, some Latvian State aid schemes are tendered out to commercial banks and some more complex ones are assigned to MLB while, however, providing the possibility to the commercial banks to participate in the financing of the supported projects. In that context, the Latvian authorities pointed out that the commercial banks would normally not be interested in participating in State-supported lending programmes as they would involve many specific requirements and conditions, e.g. limits for working capital loans taking into account State aid de minimis rules, 25 % co-financing requirement from the State aid loan recipient taking into account the requirements under the Commission Regulation (EC) No 800/2008 of 6 August 2008 declaring certain categories of aid compatible with the common market in application of Article 107 and 108 TFEU (General block exemption Regulation) ([12]), etc.

(37) In practice, however, MLB usually offers its loan programmes (i.e. providing State guarantee on loans or subsidizing the interest rate) directly to its customers. Only in exceptional cases does it operate via indirect channels, i.e. through commercial banks, leasing companies and credit unions. ([13])

(38) At present, the bank is running the following State-supported lending programmes ([14]): loans for improvement of the competitiveness of businesses (most significant programme, with a loan balance of 66,7 million LVL, thus representing 27 % of total outstanding loan balance and 72 % of all new programmes), micro-credits programme, working capital (current assets) loans for agriculture, support to business start-ups and long-term investments to agriculture.

2.3. **Difficulties of the bank**

(39) […]. MLB's overall profitability weakened considerably, with loan loss provisions growing nearly four-fold. At the end of 2008 the bank had low loan loss reserves. ([15]) At the same time, the bank has reported a rapid increase in problem loans, which accounted for 8,6 % of gross loans at the end of 2008 compared with 2,7 % at the end of 2007. As a result, in June 2009, Moody's downgraded the bank's financial strength rating to E+ ([16]). In the most recent available report of 22 June 2011, the rating is still at E+.

(40) To keep pace with the requirements for loan loss provisioning, the bank needed capital injections from the State (see section 2.4 below). A big part of injected equity has been already lost in terms of book value. As shown in Table 1, the bank recorded substantial losses in 2009 - first half of 2012. In particular, at the end of 2010, the bank had accumulated losses amounting to LVL 110 million at the level of the bank (and LVL 108,8 million at the level of the group) against LVL 191,6 million of share capital, resulting in total shareholder's equity attributable to shareholders of the bank amounting to only LVL 83,7 million, less than what Latvia injected in the bank in 2009 (the emergency support measures, approved in the November 2009 decision, see below) and 2010 (in total, the injections of 2009 and 2010 amounted to LVL 143 million) ([17]).

(41) Further, a prolonged transformation process of the bank, whilst maintaining its dual role added significant complexity to the management of the bank.

(42) Based on the information submitted to the Commission, a due diligence report was being prepared by an external consultant. That report has not yet been submitted to the Commission.

([10]) Commission Directive 2006/111/EC of 16 November 2006 on the transparency of financial relations between Member States and public undertakings as well as on financial transparency within certain undertakings (OJ L 318, 17.11.2006, p. 17).

([11]) See footnote 4.

([12]) OJ L 214, 9.8.2008, p. 3.

([13]) *Source:* 'Final report on elaboration of concept for optimisation of development finance institutions in Latvia' of 10.2.2011 prepared by PricewaterhouseCoopers SIA.

([14]) *Source:* 'Final report on elaboration of concept for optimisation of development finance institutions in Latvia' of 10.2.2011 prepared by PricewaterhouseCoopers SIA.

([15]) Moody's estimated that should the bank have provided a 50 % loan loss reserve coverage against problem loans in 2008, the bank would have needed to increase loan loss provisions by more than four fold, thus turning loss making.

([16]) Meaning very modest intrinsic financial strength, with a higher likelihood of periodic outside support.

([17]) *Source:* 'MLB- Annual Report for the year ended 31 December 2010', available at: http://www.hipo.lv/ufiles/File/parskati/ENG/2010_gada_parskats_auditets_ENG.pdf

2.4. **The emergency support measures, approved in the November 2009 decision**

(43) In the November 2009 decision, the Commission concluded that insofar as the two recapitalisation measures - i.e. an increase of the bank's capital carried out in January 2009 by the amount of LVL 29,5 million and a second one by LVL 43,29 million in autumn 2009 - supported the continuation of MLB's development activities, they do not constitute State aid within the meaning of Article 107(1) TFEU. As regards the bank's residual commercial activities, the Commission found that, as there is no legal separation between the commercial and development activities, the recapitalisation measures may also benefit the bank's commercial business, i.e. would involve State aid.

(44) On the basis of the following considerations and commitments by Latvia, the Commission found the aid measures to constitute compatible aid:

— The capital was - according to Latvia - attributed solely to the development activities, hence, due to the separation of the accounts between the two segments, minimizing the benefit accruing to the commercial segment of the bank.

— Latvia undertook to phase out the commercial activities by 31 December 2013 at the latest. In particular, the phasing out of the loan portfolio had to be gradual and the market-based funding (including retail deposits) of those activities had to be reduced in parallel to the commercial loans portfolio.

— New lending was terminated immediately, i.e. as from 31 October 2009 except for the funds that had been already committed by the bank and for the restructuring of existing loans of the existing commercial clients with respect to the same client and to the same loan amount.

— Latvia undertook to notify the Commission if further State support for commercial activities would be needed in the future, i.e. to absorb expected potential losses on the outstanding commercial loans, or if commercial activities were to be resumed.

2.5. **The Transformation plan**

2.5.1. ***Alienation by MLB of its commercial activities***

(45) In line with the July 2010 SMoU, the elaboration of the MLB transformation plan had been assigned to an independent advisor. That advisor was instructed to prepare scenarios on transforming the bank in order to allow for splitting off assets and liabilities related to development financing and allowing for privatisation of the bank with its commercial activities or alternatively transforming the bank in a way that commercial activities can be put for sale leaving the development segment behind.

(46) After having analysed the financial situation of the bank, in the April 2011 transformation plan it was concluded that the best scenario would be to sell MLB's commercial assets in bundles in a timely manner.

(47) To further detail the plan, notably by testing the market interest in such assets, reviewing the bundles and detailing other assumptions, a sale strategy was prepared by an external consultant.

(48) Originally due by 30 June 2011, the sales strategy was delayed due to late hiring of the sales consultant, the unanticipated parliamentary elections, and difficulties in forging a political consensus.

(49) In its decision of 1 November 2011, the Latvian government endorsed the sale strategy recommended by the consultant that stipulates alienation of MLB's commercial segment in six bundles in accordance with the base scenario base asset valuation. In line with the recommendations of the consultant, the government decided to launch the sale process immediately.

(50) In this decision, the Commission takes into consideration and makes its assessment of the restructuring/termination of the commercial activities of MLB on the basis of the information contained in the sales strategy submitted by Latvia on 2 November 2011, which was endorsed by the Latvian government in its decision of 1 November 2011. The Commission understands that the sales strategy further specifies or replaces the previously submitted information contained in the transformation plan submitted to the Commission on 15 April 2011 and in the minutes of the Latvian government decision of 15 April 2011.

(51) As of 31 August 2011, the assets and liabilities of MLB's commercial segment to be sold in the market included:

— Commercial loan portfolio and shares in subsidiaries (HipoNIA, Hipolizings, and Hipo Fondi) of LVL 283,8 million;

— Deposits amounting to LVL 356,1 million.

(52) Overall, four alternative sale strategies were considered: (i) sale of all commercial assets and liabilities in one bundle; (ii) use of proceeds from the sale of commercial assets to pay down deposits; (iii) upfront repayment of deposits and runoff of commercial loan portfolio; (iv) sale of bundles consisting of performing loans (retail and corporate) and deposits.

Bundles

(53) The recommended and endorsed sales strategy is to segment MLB's assets and liabilities into the following six separate bundles, in accordance with tested market interest:

1) **Retail and small corporate** performing loans, excluding exposure to real estate developers and construction, of approximately LVL 94,6 million in terms of net book value together with all retail and small corporate term and demand deposits of LVL 244 million (**Bundle 1**);

2) **Large corporate** performing loans, excluding exposure to real estate developers and construction, of approximately LVL 27,4 million in terms of net book value with all large corporate term and demand deposits of LVL 103 million (**Bundle 2**);

3) Corporate performing **loans related to real estate developers and construction** of approximately LVL 39,7 million in terms of net book value (**Bundle 3**);

4) **HipoNIA:** shares and intra-group loan from MLB to HipoNIA of LVL 41,3 million; upon the sale, the assets of HipoNIA will include non-performing loans ("NPLs") yet to be transferred to HipoNIA by the date of the transaction (**Bundle 4**);

5) **Hipolizings** (shares and intra-group loan from MLB to Hipolizings of LVL 47,3 million) (**Bundle 5**);

6) **Hipo Fondi** (shares) (**Bundle 6**) ([18]).

(54) Certain other assets (primarily branch network fixed assets) will be offered together with the bundles.

(55) In the case of the first two bundles, the deposits to be transferred are higher than the assets to be transferred. The resulting gap is expected to be covered from three sources:

— Sale of other bundles and transfer of the cash received to the potential buyers of the first two bundles;

— Reduction in liquid assets of MLB and transfer of cash to the potential buyers;

— Liquidity support from the State Treasury to MLB and transfer of cash to the potential buyers.

(56) Deposit balances to be transferred to the development segment of MLB, rather than sold in the expected transaction, include:

— Development segment client account balances of LVL 9,4 million;

— Deposits used as a collateral LVL 0,7 million.

Valuation of the bundles

(57) According to the sales strategy, the net book value of assets ("NAV") of different loan bundles as provided by MLB was taken as a starting point for the bundle valuation exercise. At a later stage, once the vendor due diligence ("VDD") process is complete, any VDD adjustments will be incorporated into the valuation of the bundles. Next, the consultant performed a run-off valuation by discounting cash flows (loan repayments and pre-tax interest income) to arrive at a present value for the particular portfolio. The discount rate used was based on a combined cost of debt/required return for such cash flows. Finally, the consultant employed an internal rate of return ("IRR") valuation to determine a theoretical entry price based on future cash flows, leverage and investor target IRR. Based on the valuation methodologies, the consultant arrived at a following possible theoretical range of values for the six bundles as of 31 August 2011 in a base case, of low valuation and high valuation.

(58) The resulting estimated values of (parts of) the bundles in the base and a low valuation cases are provided in Table 3.

Table 3

Overview of valuation of bundles to be sold as of 31 August 2011, in thousands of LVL

Name of bundle	Net book value	BASE CASE		LOW VALUATION	
		Value	Discount	Value	Discount
Bundle 1 "Retail + Small Corporate" (Loans)	94,622	[…]	[…] %	[…]	[…] %
Bundle 2 "Large Corporate" (Loans)	27,395	[…]	[…] %	[…]	[…] %
Bundle 3 "Corporate Real Estate" (Loans)	39,662	[…]	[…] %	[…]	[…] %
Bundle 4 "HipoNIA": — equity investment, — intra-group loan, — loans	 18 41,311 32,697	 […] […] […]	 […] % […] % […] %	 […] […] […]	 […] % […] % […] %
Bundle 5 "Hipolizings": — equity investment, — intra-group loan	 300 47,310 ([1])	 […] […]	 […] % […] %	 […] […]	 […] % […] %
Bundle 6 "Hipo Fondi" (equity investment)	500	[…]	[…] %	[…]	[…] %
Total	**283,814**	**[…]**	**[…] %**	**[…]**	**[…] %**
Loss from sale		**[…]**		**[…]**	

([1]) Gross value of the loan was LVL 53 million, accumulated provisions amounted to LVL 2 million.

([18]) It is noteworthy that Hipo Fondi (Bundle 6) currently has LVL 8,8 million of deposits allocated with MLB. As opposed to Bundles 1 and 2, those deposits are expected to be transferred to the buyer of Hipo Fondi shares or another bank indicated by the buyer rather than sold.

(59) Overall the loss from the sale of assets is assumed to reach approximately LVL […] million in the base case scenario.

Sale process

(60) The sale process of Bundles 1-6 is to be organized by the consultant and is assumed to be closed by 31 August 2012, while the sale process of other commercial segment assets (real estate, fixed assets of sub-branches, automated teller machines ("ATMs") and points-of-sale ("POSs")) is to be handled by MLB's management in the period after the transaction.

(61) More specifically, in accordance with the fifth SMoU ([19]), Latvia will aim to sign final sales agreements by 31 March 2012

(62) All bundles are to be offered in the market. However, Bundle 4 is expected to face significant difficulties in attracting buyer interest without deep discounts. Therefore, it is expected that it may remain in State ownership in the work-out mode, but its management would be separated from MLB. A similar decision may have to be made in respect of other loans, which will attract no market interest or whose sale would result in unacceptable upfront discount levels, […].

(63) In the base case scenario as set out in the sales strategy, all bundles except Bundle 4, related to HipoNIA, are expected to be sold.

(64) […] investors will be given clear instructions that the bids are to be provided for specific bundles as they are, […] All […] unsold commercial loans are expected to be transferred to […].

(65) In its decision of 1 November 2011, the Latvian government decided that the part of MLB's commercial segment intended for sale, but inalienable in the sale process, would be sold to the State-owned JSC "Privatisation Agency". Notably, 100 % of HipoNIA shares and MLB's loan to HipoNIA (Bundle 4) would be sold to it, should they not be sold to third-party investors.

(66) In that context, the government recognised that the assumptions for base assessment of the base scenario regarding asset bundle 4 (HipoNIA) as set out in the sales strategy are only indicative. It also agreed that such bundles (assets) should be sold "at a regular value in functioning market as established by an independent appraiser" (i.e. at a price reflecting their long-term economic value).

(67) The Latvian authorities have already publicly announced their plan to sell the commercial part of MLB. The initial bids have already been received. As set out in the fifth SMoU, the final sales agreements are expected to be signed by 31 March 2012.

(68) While the Latvian government is committed to sell all assets of the commercial segment, it reserves the right to decide not to sell some commercial assets if it considers bids to be below the value it can obtain by recovering them itself. Such assets will be carved out of the remaining development bank and placed in JSC "Privatisation Agency" for a more gradual workout (managed by Parex), but only if the government is certain that it will maximize value to the State and can demonstrate it.

(69) If the assets that accompany the deposits in bundles 1 and 2 are not sold, the Latvian government will implement a contingency plan (including effective communication strategy) for the orderly divestiture of deposits to limit risks to financial stability.

2.5.2. *Management of non-performing loans: transfer to HipoNIA and its resolution*

(70) Originally HipoNIA was set up to assist MLB in its lending activities. However, the functions of HipoNIA have since changed and expanded. Essentially, HipoNIA started to act as a non-performing loan work-out unit of MLB. Its current functions comprise three areas:

— evaluation, acquisition and management of MLB's non-performing loan portfolio;

— securing collateral (mainly real estate) that is tendered as a result of forfeiture under HipoNIA and MLB loans;

— managing and disposing of such collateral in the market.

(71) The operations of HipoNIA are 100 % financed through a credit-line facility from MLB, as of 31 August 2011 at LVL 45,4 million (LVL 41,3 million net book value). Additional loans are being transferred to HipoNIA on a regular basis. Full transfer is expected to be complete around closing of the sale of the other bundles. It is expected that upon the sale of HipoNIA, all NPLs […] are transferred to HipoNIA. The loans managed by HipoNIA include also NPLs from development segment (totalling LVL 6,9 million).

(72) As 31 December 2011, the total assets of HipoNIA are projected to amount to LVL 76,5 million, whist its equity was to be […].

(73) The bank itself has estimated that the operations of HipoNIA are expected to be terminated upon work-out of all loans and the sale of assets by 31 December 2016. Future performance of HipoNIA after the loan work-out is expected to […].

(74) Receivables of MLB originating from the loans issued by MLB have been assigned to HipoNIA according to a framework assignment agreement. According to the

([19]) The Commission services carried out the fifth review mission in cooperation with the IMF staff from 28 October - 10 November 2011 to assess progress made with respect to the specific conditions of the EU financial assistance, as laid down in the fourth SMoU. Based on the findings of the mission, a Compliance Note sent by the authorities on 24 October 2011 and the fifth SMoU was signed. See also note 3.

Latvian Civil Law, as a result of assignment only the receivable and related rights are assigned to the assignee. The contractual relationship between the assignor and debtor remains unchanged, i.e. even though the receivables have been transferred to HipoNIA, MLB still has a contractual relationship with the persons who received loans with the resulting risk of possible litigation of debtors with MLB.

(75) However, upon the intended sale/transfer of MLB, the acquirer of Bundle 4 will have both the receivables resulting from the particular loan agreement and the contractual relationship resulting from the particular loan agreement (i.e. the acquirer will have the "entire" agreement). MLB will cease to be a party to the respective loan agreements. As a result, the administrative burden of MLB as well as the risks of debtors bringing claims against MLB will be considerably reduced.

(76) **Asset pricing calculation** is performed according to internal procedures of the bank. The bank has relied on assistance from KPMG in preparing the methodology for transfer value. The bank has adopted Regulations for valuation of loans to be transferred to HipoNIA, dated 16 November 2010. They outline a methodology for loan pricing and transfer. The methodology is based on discounted cash flow.

(77) Main components and assumptions used in the asset pricing model are:

— positive cash flows from loan repayment and sale of collateral;

— negative cash flows from costs related to repossession and holding of collateral;

— estimate of length of possible loan repayment and collateral repossession process;

— estimate of realistic sale value and sale period of collateral (value appreciation over time).

(78) The discount rate is calculated as cost of capital and cost of loan servicing.

(79) The final decision regarding transfer of particular assets (loans and repossessed collateral) is taken by the management board of the bank and HipoNIA, and subsequent negotiations between the parties.

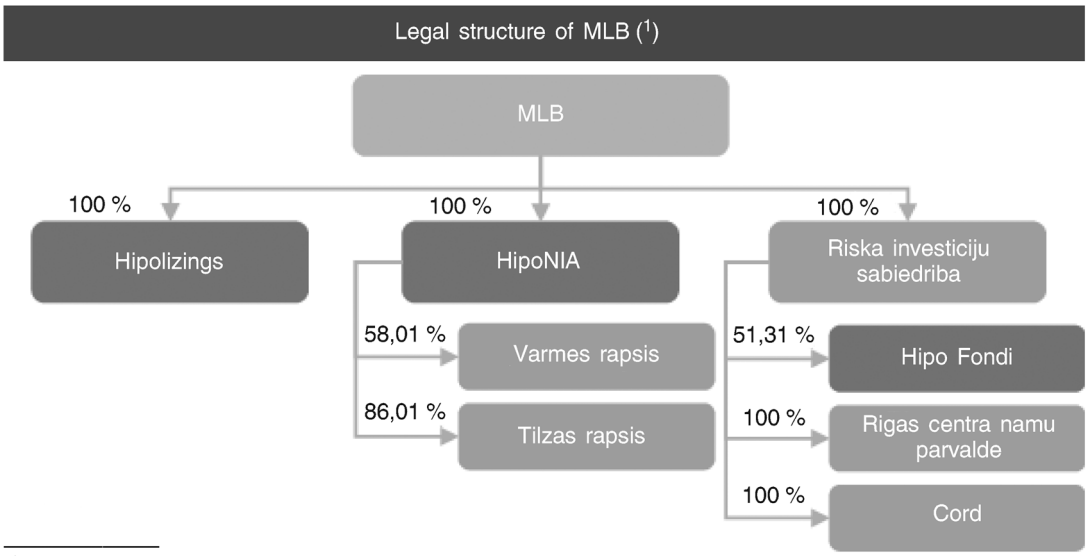
(80) Globally, by 30 June 2011, the non-performing loans were transferred with a […] discount to their book value ([20]).

2.5.3. ***Financial projections for the commercial activities of MLB group expected to be sold as legal entities***

(81) The entities belonging to the MLB group that are expected to be sold by means of a share deal as legal entities are shown in Chart 1.

Chart 1

Overview of legal entities to be sold by MLB group ([21])



([1]) Subsidiaries to be sold

([20]) According to the data submitted by Latvia on 12 August 2011.

([21]) Only subsidiaries with more than 50 % share are shown. Additionally, Hipo Fondi owns 1,8 % in BaltCap Latvia Venture Capital Fund and 100 % in Hipo Adrosinasana, and HipoNIA owns 7,02 % in BRC Novateka, 26,27 % in Priekulu rapsis and 33,46 % in CATRI LL.

(82) **Hipolizings** depends on MLB for all of its funding and also relies on the branch network for product distribution. ([22]) Hipolizings has independent general management, accounting and sales team. MLB currently holds 100 % of the company.

(83) It has recorded losses in 2009 in the region of LVL 0.26 million (with ROE of −51 %). Starting from 2010 the operations are profitable and are expected to remain so in the future. Hipolizings holds approximately 5 % of the Latvian leasing market as of 30 June 2011.

(84) The operations of Hipolizings are 100 % financed through a number of facilities from MLB totalling LVL 49,3 million as of 31 August 11 (LVL 47,3 million net). They are assumed to increase to LVL 52,9 million (gross) by the end of 2011.

(85) For the base case valuation, the main change in the business is expected through separation from the bank and start of operations without being part of any banking group. The underlying changes in business operations are:

— No outside support in sales

— Limited/no support in administrative area

— Financing available only on market terms.

(86) Additional equity of LVL 5 million has to be invested by the new owner to have adequate Debt/Equity ratios. The remuneration rates are expected to be comparable to those available to other large corporate customers (approximately […] % above EURIBOR).

(87) The business is expected to grow during the forecast period at rates above […] annually.

(88) It is expected that the buyer of Hipolizings will be one of the local credit institutions that would be able to cooperate with Hipolizings on comparable terms to those offered by MLB to date. If a buyer of Hipolizings is a local bank, it should be easier for it to replicate the supporting infrastructure and funding as compared to other potential investors. On that basis it is expected that Hipolizings' performance under new owners should resemble that of its historic results.

(89) Average ROE during 2006-2010 of 30 % should be sufficient for most of the buyers to recognize the investment as adequate. If the best price offer will be received from a non-bank investor, a separate business plan would have to be developed to show the viability of the business under the new owners.

(90) **Hipo Fondi** manages portfolios for pension funds and private investors as well as securities portfolio for MLB.

([22]) According to the submission of Latvia of 11 November 2011, Hipolizings primarily relies at present on direct contact with customers.

(91) MLB currently holds 51,31 % stake in Hipo Fondi through its 100 % subsidiary RIS. The shareholding of MLB was diluted from 83 % to 51,31 % in September 2010, following the prohibition to continuously remain involved in the commercial activities.

(92) Hipo Fondi holds approximately 4 % of the Latvian second pillar pension fund management market. Hipo Fondi is operated as a standalone entity, but benefits from MLB's branch network, sales force and IT support.

(93) According to the sales strategy, it is expected that the buyer of Hipo Fondi will be one of the local credit institutions that would be able to cooperate with Hipo Fondi on comparable terms to those offered by MLB to date. If a buyer of Hipo Fondi is a local bank, it should be easier for it to replicate the supporting infrastructure as compared to other potential investors. On that basis it is expected that Hipo Fondi's performance under new owners should resemble that of its historic results.

(94) Average ROE during 2006-2010 of 14 % should be sufficient for most of the buyers to recognize the investment as adequate. Its more recent performance has been above historic as the company was bought by MLB in 2008. Hipo Fondi was profitable both in 2009 and 2010 with ROE of 31-32 %. No projections were provide for the operations of Hipo Fondi in 2011 and thereafter.

(95) If the best price offer will be received from a non-bank investor a separate business plan would have to be developed to show the viability of the business under the new owners.

2.5.4. ***Reorganisation of the development operations***

(96) As regards the reorganisation of the development segment of MLB, the currently ongoing preparation of the reform of all the development institutions operating in Latvia needs to be taken into account, as it also covers MLB.

(97) Latvia assigned an independent external advisor for the preparation of a concept for development institutions in Latvia. On 11 February 2011, the first draft "Report on Optimization of the System of Development Financial Institutions in Latvia" was submitted to the Commission and the IMF.

(98) Inter alia, that draft report recommends the creation of a single development institution while recognizing the need for ensuring its independence through establishing it by a special law and by creating independent decision-making bodies. In that context, the draft report identifies the need for designing the functional structure of the new institution from scratch, based on the full review of existing programmes and their functional and staffing needs, in particular risk assessment and management functions.

(99) Further, it emphasises the need of State interventions through indirect instruments (individual and portfolio guarantees, venture capital and mezzanine funds etc),

while moving away from large direct lending and leaving direct interventions only as an option for few very specific and justified cases (micro-lending, farmers, etc.).

(100) According to the draft report, indirect channelling of State-supported lending would provide for a larger access to the potential beneficiaries of such programmes (optimize outreach) and allow to improve distribution cost efficiency and cooperation with the commercial banking sector. The draft report points out that the coordination and cooperation with the borrower's bank, which is an indispensable partner to supply short-term financing, is impaired by the image of a competitor created by MLB's past commercial activities. Also, under the frame of agreements, legally binding the partners, the aspects related to good governance could be improved.

(101) […] MLB's forecasts include an assumption by the management of MLB that total liquid assets in the amount of LVL 80 million as of 31 December 2011 will be sufficient to ensure continuity of development programs. […]

(102) As after the sale, at 31 August 2012, MLB is expected to consist of solely development activities. It will hold assets of approximately LVL 285 million. The balances remaining after the sale are expected to be transferred to the development segment: amongst others, liquid assets of LVL […] million; demand deposits of LVL 9 million and term deposits of LVL 1 million; long-term liabilities of LVL 32 million, subordinated loans of LVL 31 million; outstanding equity of LVL […] million.

(103) In the fifth SMoU, Latvia provided the following commitments to the EU and the IMF.

(104) After divesting the commercial assets, Latvia intends to merge the development part of MLB with other State institutions to create a single development institution. In particular, by 30 June 2012, based on external consultant's recommendations, Latvia will approve the action plan – with a view to implement it by 31 December 2012 - for optimization of the system of development financial institutions and integration, as appropriate, of different development institutions operating on behalf of the government (i.e., merging development part of MLB with other State institutions to create one development institution); The new institution will not be permitted to attract private deposits. It will avoid direct lending, except where concessional programmes are already approved, or in instances where the lending is: (i) associated with the delivery of products not offered by the commercial banks or non-bank financial institutions; (ii) dependent on highly specialized knowledge that commercial banks or non-bank financial institutions do not possess; or (iii) of too small volume or too risky to be of interest to commercial banks or non-bank financial institutions.

(105) MLB will not start any new direct loan programmes until the action plan for the new development institution is approved; all funding that MLB has been allocated for the implementation of national financial engineering instruments has to be safeguarded and transferred fully to the development institution once it is set up. To improve professional monitoring and transparency once the development institution is set up, a Consultative Council chaired by the Ministry of Finance and comprised of members from key ministries and social partners, the Association of Commercial Banks, as well as renowned international financial institutions with expertise in development activities will be established.

(106) Once the commercial parts of MLB have been sold or transferred to the Latvian Privatization Agency, the bank will not be allowed to attract any new private deposits (except for current accounts directly related to the disbursement or repayment of development loans). The Latvian supervisor, the Financial and Capital Market Commission ("FCMC") will ensure compliance with that commitment.

2.6. **The notified March 2010 recapitalisation measure**

(107) On 23 March 2010, Latvia granted a recapitalisation measure of LVL 70.2 million (EUR 100 million). It was officially notified to the Commission only after it was granted, on 6 April 2010.

(108) In contrast to the recapitalisation measures approved in the November 2009 decision which were mainly attributed to the development part of the bank's activities with a beneficial side-effect on the commercial activities, the notified measure aims at strengthening the capital base of the remaining commercial activities ([23]).

(109) The capitalisation of 23 March 2010 alone would amount to 10,2 % of risk weighted assets (RWA). Taken together with the recapitalisations approved in the November 2009 decision, the figure would be 20,76 % of RWA.

(110) The measure aims to facilitate the phasing out of the commercial activities of the bank.

2.7. **The additional measures to be granted in the context of restructuring**

(111) By letter of 2 November 2011, Latvia sought from the Commission a temporary approval of the additional aid measures needed for the transformation of MLB into a development bank and, in particular, for the bank's alienation of its commercial activities. In accordance with the submission of the Latvian authorities of 22 December 2011 and the decision of the Latvian government of 20 December 2011, the measures were specified and quantified based on […].

([23]) The capital was initially allocated to the development segment, whilst the commercial segment was charged a fee of 5 % to compensate the commercial part's under-capitalization. In December 2010, the capital was reallocated to the commercial segment of the bank.

(112) The following measures are required:

— A standby liquidity facility up to LVL 250 million to be made available as from 1 January 2012 until the completion of the process ([24]) (currently expected in August 2012), to be granted in the form of deposits - required in case of emergency liquidity events;

— Guarantees to […] of MLB up to LVL 49 million – required to ensure that […] do not require the pre-payment of loans to MLB as the sale of the commercial segment and transformation of MLB into a development bank can be considered as a default event, according to the existing agreements.

Only part of the guarantees (LVL 32 million) is required by the commercial segment of the bank. The State aid to the commercial segment of the bank in the form of guarantees is expected to be granted in the beginning of 2012 and to terminate after the sale. In particular, in July 2012, after the majority of assets and liabilities of the commercial segment are sold, the commercial segment is to be liquidated, but loans from […] to the commercial segment are to be transferred to the development segment and used there as a source of financing. According to Latvia, it means that effectively the guarantee support of LVL 32 million is related to the commercial segment solely in the period January-July 2012.

— A liquidity support measure of LVL [30-75]million granted at the end of 2011 is to be converted into capital in 2012 and applied to the commercial segment of the bank. The capitalisation is needed to cover part of the losses from the sale of assets so as to ensure that minimum regulatory capital adequacy ratios are met, […].

— Up to LVL 60 million of liquidity support to the State-owned entity (JSC "Privatisation Agency") acquiring bundle 4 with the bad assets – required, if the bundle is not sold (expected to be granted as from August 2012).

(113) Latvia undertook to apply a pricing mechanism in accordance with the Communication from the Commission on the application, from 1 January 2012, of State aid rules to support measures in favour of banks in the context of the financial crisis ("the 2011 Prolongation Communication") ([25]) for guarantees and liquidity measures in the form of loans or deposits.

(114) In particular, the remuneration mechanism for loans and deposits in set out in Table 4.

Table 4

The structure of the pricing of liquidity measures

Liquidity deposits	Loan
Interest rate applicable for the state aid consists from:	
1. **Funding costs**	
LVL: — For instruments with a maturity of up to one year – a yield of the most recently issued domestic Treasury bills, if the yield is not lower than respective maturity RIGIBOR or MLB's funding cost at the money and capital market if such is available - whichever is higher. — For longer maturity instruments – a yield of the most recently issued Treasury bonds or MLB's funding costs at the money and capital market if such is available – whichever is higher. EUR: — base rate that corresponds to the relevant term EURIBOR/EUR mid-SWAP rate and fixed spread, which is calculated as average weighted credit risk spread over benchmark EURIBOR/EUR mid-swap rate for the Treasury's borrowings over the previous calendar half-year that represents the central government's actual funding costs or MLB's funding costs at the money and capital market if such is available – whichever is higher.	
2. **Servicing fee:**	
Not applicable	0,5 %
3. **Add-on fee:**	
— 90 basis points ("bp") ([1]) for liquidity measures with a maturity of less than one year; — Remuneration resulting from the application of the guarantee fee formula as applicable for banks belonging to the "BBB- rating or below bucket" – for liquidity measures with a maturity equal to or longer than one year.	
([1]) One basis point is equivalent to 0,01 %.	

([24]) Liquidity support of up to LVL 125 million is planned to the development bank starting from January 2012 to compensate previous inter-segment loan (provided by the commercial to the development segment).

([25]) OJ C 356, 6.12.2011, p. 7.

(115) For guarantees for underlying instruments with a maturity of less than one year a fee, the remuneration will the sum of a base fee of 90 bp and a servicing fee of 10 bp. For guarantees for underlying instruments with a maturity equal to or longer than one year, the set remuneration will be the sum of a base fee resulting from the application of the fee formula for banks belonging to the "BBB- rating or below bucket" and a servicing fee of 10 bp.

3. POSITION OF THE LATVIAN AUTHORITIES

(116) Following the external consultant's recommendation, the Latvian authorities submitted on 2 November 2011 a politically agreed sales strategy which entails segmenting the bank's commercial assets and liabilities into six separate bundles to comply with stakeholder views and concerns and to most effectively attract investor interest. Latvia believes that the strategy would have the best chance of facilitating the sale of MLB's commercial assets and liabilities at maximized valuation levels in an open and transparent process, while minimizing, to the extent possible, the funding gap and a run on deposits.

(117) Latvia further considers the sale strategy (including additional State aid for the controlled winding-up of the commercial activities of MLB through their sale to the third parties and the liquidation of the remaining assets, if any) compatible with State aid rules.

(118) The legal entity MLB will ensure burden-sharing through suffering a direct loss as a result of the sale of assets and far-reaching restructuring of MLB. The sale process will be open and non-discriminatory, on market terms and with the aim to maximize the price for specific bundles.

(119) The intended process will ensure that MLB maximizes value from its asset base thus effectively ensuring that only the necessary minimum of State aid is required. Alternative options have also been analyzed.

(120) The Latvian authorities argue that the majority of the commercial assets and liabilities of MLB will be wound up in an orderly fashion upon the completion of a proper sale process in 2012. The remaining commercial assets […] will be transferred to […]. It is estimated that the work-out for most of the assets will be completed by 31 December 2016.

(121) Latvia considers that the potential buyers will not benefit from the break-up because they are primarily taking over distinct sets of assets and liabilities and not a business (economic activity). Thus, Latvia claims that the buyers will not benefit from the aid.

(122) To assess whether a sale of a bundle results in a continuation of an economic activity under the State aid rules, Latvia used the following criteria:

— Are assets and/or liabilities transferred with a purpose to be operated independently as a business (whether it is a going concern or sale of distinct assets and/or liabilities);

— Whether the infrastructure is necessary to operate a banking business transferred to the buyer (IT, branch network, property, employees etc.).

(123) The majority of the commercial asset bundles have been structured in a way to ensure that there is no continuation of economic activity. That analysis applies for bundle 1, 2, 3, and partially also for bundle 4. That last bundle, effectively representing the equity of HipoNIA (i.e. to be transferred by a share deal) is considered to contain assets in run-down mode and will operate only for a limited time. Thus, there would be no continuation of an economic activity also upon the sale of bundle 4.

(124) According to Latvia, sale of each particular bundle (1, 2 and 3) is a break-up asset sale. Banking infrastructure such as branches, IT, property or other fixed assets are not sold as a part of the bundles and neither are employees transferred together with the bundles. Those bundles have to be treated as a distinct set of assets and liabilities (except for bundle 3 consisting of assets only) and not as a business and will be integrated in a buyers' existing structures. Thus, Latvia argues that they will not constitute an undertaking within the meaning of Article 107(1) of the TFEU.

(125) As for bundles 5 and 6, Latvia considers that economic activity is continued, since both companies are sold as businesses (by means of a share deal). Viability of the subsidiaries will be reached through the sale. Viability assessment of the buyer or its ability to integrate the sold business will be presented.

(126) Since economic activities of bundles 5 and 6 are not primary activities of MLB and they have a very limited market presence, the sales strategy provides that those entities are sold as they are rather than in asset bundles.

(127) Further, Latvia argued that no aid was channelled to the subsidiaries to be sold as bundles 5 and 6. First, most of the arrangements between Hipolizings and its parent company, MLB, (i.e. funding facilities and shared services) are comparable to what a similar leasing company would expect to receive should it be part of other banking group in Latvia. The funding rates are comparable or worse than for majority of other leasing companies that operate in Latvia. Second, the brand name will be changed after completion of the intended sale. Third, only 15-20 % of new agreements (Hipolizings' agreements with the customers) are sold through MLB's branches. Hipolizings pays a commission for each sale. Fourth, as regards a guarantee agreement entered in 2009, whereby MLB undertakes to cover Hipolizings' losses in exchange for a fixed annual payment, similar guarantee/swap arrangement has been used also by a number of other private banks in Latvia and the guarantee agreement was terminated in September 2011. Fifth, since the initial acquisition of Hipo Fondi by MLB, the former has paid various service fees for services provided by MLB.

(128) According to Latvia, there is no State aid granted to MLB when the so called "bad" assets (and assets with little or no interest) are transferred to its subsidiary HipoNIA.

(129) Firstly, they consider that there is no intervention by the State as the transaction takes place within the group (transfer to subsidiary). Secondly, considering its internal nature, all the potential losses (if any) are assumed by MLB itself. Those losses correspond with the provisioning level made by MLB. By transferring certain assets to HipoNIA, MLB is not relieved from the loss (if any).

(130) In addition it argues that as HipoNIA is a subsidiary of MLB, all the losses from the operation are indirectly absorbed by MLB (in terms of limited recovery of loan to HipoNIA). Also, a far-reaching transformation of MLB is carried out. The commercial activities will be completely phased out and will not remain in the market.

(131) Even if it were found that the transfer of bad quality assets to HipoNIA constituted an asset relief measure, Latvia argues that it would be in compliance with the Commission's Impaired Asset Communication ([26]) ("IAC").

(132) First, ex-ante identification of assets will be possible not sooner than after receipt of indicative offers and their analysis.

(133) Second, HipoNIA is expected to pay for the State guarantee appropriate fees and operate all loans assigned to it exclusively in a run-down mode. MLB will also provide appropriate remuneration for State aid (if any) arising from transfer of HipoNIA to the state owned entity (the difference between the market value and long term economic value will be recognised as State aid). If any burden-sharing measures have to be taken, that aim will be reached through the means of mitigating competition distortions. Namely, by terminating MLB's commercial activities whereby MBL will not be competing in the commercial banking market after the transformation process.

(134) Third, the management of assets will be separate from former MLB as they will be transferred into a distinct entity, organizationally independent of MLB.

(135) Fourth, the share transfer will be evaluated by a certified valuator as required by the Credit Institutions Law of Latvia. Based on the law, the valuation cannot be more than 30 days old and therefore has to be performed as close to the date of transfer as practicable. An international auditing company in co-operation with the FCMC will develop the exact methodology of valuation. In the sales strategy, it was expected that the transfer value of shares of HipoNIA […].

(136) As regards the valuation of the assets to be transferred to HipoNIA, Latvia submitted that internal valuation is performed for such assets. Assets are evaluated and transferred based on long-term economic value (methodology in line with the best practice incorporating all estimated costs related to recovery of the loan).

(137) According to Latvia, it is planned that MLB will not benefit from the asset transfer as assets will not be transferred above market value. Thus, there is no need for additional remuneration for the State beyond the fees paid for the guarantee by HipoNIA. However, in case HipoNIA is transferred to the State-owned entity (JSC "Privatisation Agency") above market value, the difference between the market value and the long-term economic value will be recognized as State aid and MLB will bear losses for the difference between the book value and the long-term economic value.

(138) As for guarantees and liquidity granted to the development segment, the Latvian authorities hold the view that those support measures will not constitute State aid as far as they benefit the development segment and thus will be compatible with the State aid rules.

4. ASSESSMENT OF THE MEASURES

4.1. Existence of aid

(139) As stated in Article 107(1) TFEU, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the internal market.

(140) In the context of the transformation of the bank, MLB has benefitted and will benefit from several financial support measures from the Latvian State.

Beneficiaries of potential aid

(141) The MLB group (i.e. the parent company together with its subsidiaries) is the main beneficiary of the measures granted to date.

(142) It has to be noted that part of the restructuring measures will benefit the commercial segment and the development segment of the bank.

(143) When assessing the measures in order to determine whether they constitute State aid, the Commission considers it necessary to make a distinction between the two different types of activities of MLB: the present and future activities of MLB in the execution of its public tasks as development bank, on the one hand, and the residual commercial activities pursued by MLB during the transition (phasing-out) period, on the other hand.

(144) As regards the measures benefitting the development activities of the bank, first the criteria distinguishing them from the commercial ones have to be defined.

([26]) Communication from the Commission on the treatment of impaired assets in the Community banking sector (OJ C 72, 26.3.2009, p. 1).

(145) In order to be identified as a development activity, as opposed to a commercial one, such activity has to be justified by the proven existence of market failure. In other words, it must be demonstrated that the markets cannot provide a solution to address the relevant financing needs on a constant basis. Unless proved otherwise, market failures are presumed to be temporary and/or partial.

(146) In that respect, two levels have to be distinguished: of the final beneficiaries targeted by the development activity (SMEs, entrepreneurs etc.) and the financial intermediaries. As regards any potential advantage to the final beneficiaries, the Commission recalls the confirmation of the Latvian authorities that the State programmes are notified to the Commission, where appropriate, in accordance with the State aid rules. However, the assessment of granting of such measures to the final beneficiaries under the State aid rules does not enter into the scope of the present decision.

(147) As regards a role of a development financial institution acting as a financial intermediary, in case of proven and persistent market failure there is scope for the State or a development financial institution acting on its behalf to intervene so as to complement the private sector in eliminating or reducing the market failures. However, the intervention of a development bank should complement rather than substitute entirely private operators. State-supported development activities should not crowd out private initiatives.

(148) To the extent that a development bank does not carry out economic activities and is a mere pass-through vehicle, any support measures provided to it may not constitute aid.

(149) In line with the November 2009 decision, the Commission considers that the development segment of MLB does not benefit of aid to the extent that its activities are limited to the development activities as defined above for the following reasons. First, according to Latvia, its lending activities are limited to those that the commercial banks would not be willing to undertake. Second, in accordance with the commitments provided by Latvia to the EU and the IMF, MLB will not start any new direct loan programmes until action plan for the new development institution is approved. Third, all funding that MLB has been allocated for the implementation of national financial engineering instruments has to be safeguarded and transferred fully to the development institution once it is set up.

(150) Moreover, it is noted that MLB is expected to carry out the development activities only for a limited duration, until a single (merged) development institution is set up, not expected to extend beyond 31 December 2012 (see recitals (103)-(106)). In particular, Latvia intends to approve an action plan for the creation of a single development lending institution by mid-2012, with a view to implement it by the end of 2012.

(151) Notwithstanding the above, Latvia is invited to submit further information illustrating how it is ensured in practice that the MLB's development activities are limited to those as defined in recitals (145)-(147) above. In particular, the Latvian authorities are invited to submit information regarding the procedures the bank follows, when granting soft/State-supported [27] loans to the final beneficiaries (or other intermediaries as the case may be), that would ensure that the bank does not provide lending that could be obtained from the commercial banks.

(152) Moreover, Latvia is invited to provide further elements to justify the deposits that the development bank is expected to hold after the sale, if any, as well as to clarify the ancillary activities that the bank may continue to operate after the sale.

(153) As regards, the measures benefitting the commercial segment of the bank, the Commission has to assess, whether upon the sale the economic activity is continued or dissolved.

(154) On the one hand, the Commission considers that the sale in bundles as described above effectively contributes to the liquidation of the commercial activities of MLB.

(155) On the other hand, according to the sales strategy, Hipolizings and Hipo Fondi are expected to be sold as legal entities. The Commission agrees with Latvia that a sale of a legal entity is likely to lead to a continuation of the economic activity. However, it has yet to be established, if any aid was channelled to those entities and, if so, in which form. At present, such aid cannot be excluded. In particular, the Commission notes that according to the base case valuation the loan provided to Hipolizings is expected to be taken over by a potential buyer […] (see Table 3 above), which already includes some provisioning.

(156) As regards HipoNIA, the Commission notes that it contains assets in run-down mode and will operate only for a limited time. However, in line with the established case practice, the measures aimed at winding down the commercial activities may still constitute aid [28].

(157) As regards the potential buyers, the Commission notes that, as submitted by Latvia, the sale process will be open and non-discriminatory, on market terms and with the aim to maximize the price for specific bundles. On that basis, it considers that no aid would be granted to the buyers MLB's commercial assets and liabilities. However, the Commission reserves the right to review the terms of the sale in the framework of the final decision.

[27] Meaning, by the Latvian State or other international development institutions.

[28] See, for instance, Commission decisions of 25 October 2010 in case N 560/09 Aid for the liquidation of Fionia Bank (OJ C 76, 10.3.2011), of 23 April 2010 in case N 194/09 Liquidation aid to Bradford & Bingley (OJ C 143, 2.6.2010 p. 22) and of 5 November 2008 in case NN 39/08 Liquidation aid to Roskilde bank (OJ C 12, 17.1.2009, p. 3).

(158) As regards the Latvian Privatisation Agency, the Commission preliminarily considers that it does not carry out any economic activities. Hence, it cannot be a beneficiary of the aid.

(159) In conclusion, until the sale the measures benefit the commercial activities of MLB. After the sale, the measures may possibly benefit part of the commercial activities of MLB, which are continued after the sale by Hipolizings and Hipo Fondi. Latvia and interested parties are invited to comment on that preliminary conclusion and the issues set out above.

Recapitalisation notified in April 2010

(160) In contrast to the recapitalisation measures of 2009, the notified measure is aimed at strengthening the capital base of the commercial activities of the bank. According to the Latvian authorities, that urgent need for further support was mainly due to the rapid growth of the proportion of impaired loans of the commercial activities of the bank.

(161) The criteria to qualify that measure as aid would be met. The measure was granted by the public authorities, i.e. from State resources, conferred an economic selective advantage to MLB and strengthened its position compared to that of competitors in Latvia and other Member States. In particular, a market economy investor would not have granted such capital to a company in difficulties as those faced by MLB and not granting any new loans. The losses suffered by the bank were sizeable, whilst its return to long-term viability was doubtful.

(162) In line with the established case practice, the measures aimed at winding down the commercial activities may still constitute aid ([29]). In particular, MLB remains to be active in the financial sector, which is open to intense international competition. MLB still conducts economic activities even though they are somewhat limited in scope at the level of the bank due to the previously provided commitment by Latvia to terminate new lending by MLB and, given the Latvian government commitment to sell, in time. Further, the activities of the affiliated companies are not restrained and the channelling of the advantage thereto cannot be excluded at this stage. Therefore, any advantage from State resources granted to MLB would have the potential to affect intra-Union trade and to distort competition. The measure must therefore be regarded as distorting competition and affecting trade between Member States. Hence, the notified recapitalisation measure in favour of MLB constitutes State aid pursuant to Article 107(1) TFEU.

Transfer of assets to HipoNIA

(163) The IAC provides guidance on the treatment under Article 107(3)(b) TFEU of asset relief measures by Member States, including in particular bad bank solutions as indicated in Annex II to the IAC.

([29]) Ibid note 28.

(164) In the present case, it has to be assessed whether the transfer of assets to HipoNIA and its subsequent sale to the State-owned entity to be wound up constitutes an aid measure to any of the above-mentioned potential aid beneficiaries.

(165) Until the sale, the measure does not confer an advantage to the commercial activities of MLB, since it remains within the commercial activities and any losses related to the transferred assets continue to be borne by those activities.

(166) The Commission was not made aware that any of the assets of Hipolizings or Hipo Fondi would be transferred to HipoNIA. Those activities which were legally separated from other commercial activities of MLB. Hence, the Commission preliminarily considers that the measure does not confer any advantage to Hipolizings and Hipo Fondi.

(167) Therefore, it is preliminarily considered that the transfer of assets to HipoNIA would not involve aid that would need to be assessed under the IAC.

(168) The Commission invites Latvia and interested parties to further comment on the State aid assessment of that measure.

The additional measures granted in the context of restructuring

(169) Given the set-up of the sale and the distinction between the commercial and the development segments of the bank (see recitals (141)-(159)), the additional State measures which confer a selective advantage to the commercial activities of MLB are the following:

— A standby liquidity facility up to LVL 250 million to be made available as from 1 January 2012 until the completion of the process ([30]) (currently expected in August 2012), to be granted in the form of deposits - required in case of emergency liquidity events;

— Guarantees to […] of MLB up to LVL 32 million benefitting the commercial segment until the completion of the sales process;

— A liquidity support measure of LVL [30-75] million granted at the end of 2011 to be converted into capital in 2012 and applied to the commercial segment of the bank. The capitalisation is needed to cover part of the losses from the sale of assets so as to ensure minimum regulatory capital adequacy ratios are met, based on discounts estimated on the basis of the indicative non-binding offers;

— Up to LVL 60 million of liquidity support to the State-owned entity (JSC "Privatisation Agency") acquiring the bundle with the bad assets (bundle 4), required if the bundle is not sold; expected to be granted starting from August 2012.

([30]) Liquidity support of up to LVL 125 million is planned to the development bank starting from January 2012 to compensate previous inter-segment loan (provided by the commercial to the development segment).

(170) In particular, those measures allow MLB […].

(171) A liquidity support to be granted in 2011 and to be converted into capital is considered to be a recapitalisation measure and must be assessed as such. It is the effect of the measure rather than its form that has to be taken into account.

(172) A standby liquidity facility and State guarantees are expected to be terminated/repaid upon the completion of the sale, whilst the liquidity support enabling a solvent liquidation of HipoNIA would be terminated upon full liquidation of the assets transferred to it. Notwithstanding the limited duration of the measures, they satisfy the criteria to qualify them as aid. The measures are granted by the public authorities, i.e. from State resources, confer a selective advantage to the commercial activities of MLB and may be regarded as distorting competition and affecting trade between Member States. For the reasons set out in recital (162) above, the measures in favour of MLB before the sale have the potential to affect intra-Union trade and to distort competition.

(173) As regards the measures to be granted to allow solvent wind-down of the bad assets, it is noteworthy that an entity holding such assets (HipoNIA) would be deemed to conduct economic activities even though they are limited both in scope and in time. It will manage its debt portfolio through activities that include, among others, granting further advances to existing customers. Given that activity is still facing international competition, the Commission considers that those measures have the potential to distort competition and thus affect trade between the Member States ([31]).

(174) Hence, also the above-mentioned additional measures constitute State aid pursuant to Article 107(1) TFEU.

4.2. **Compatibility of aid**

Application of Article 107(3)(b) TFEU to the aid granted to the commercial activities

(175) Article 107(3)(b) TFEU enables the Commission to declare aid compatible with the internal market, if it is aimed at remedying "a serious disturbance in the economy of a Member State". The Commission recalls that the Court of First Instance stressed that Article 107(3)(b) TFEU needs to be applied restrictively and must tackle a disturbance in the entire economy of a Member State ([32]).

(176) Already in the November 2009 decision it was recognized that a failure of MLB would have posed a threat to financial stability. Indeed, MLB has a sizeable market share and is the main operator of the State-supported development programmes in Latvia. The Latvian economy suffered a significant downturn due to the crisis and remains fragile. Hence, the Commission agrees with Latvia that MLB is a bank of systemic importance to the Latvian economy. Therefore, in line with its findings in the November 2009 decision, the Commission considers that the aid measures benefiting the commercial activities of MLB are to be assessed under Article 107(3)(b) TFEU.

Compatibility under Article 107(3)(b) TFEU

(177) The Commission has acknowledged that the global financial crisis can create a serious disturbance in the economy of a Member State and that measures supporting banks may be apt to remedy that disturbance. That analysis has been confirmed in the Commission's Communication on the application of State aid rules to measures taken in relation to financial institutions in the context of the current global financial crisis ("Banking Communication") ([33]), its Recapitalisation Communication ([34]), the IAC and its Restructuring Communication ([35]).

(178) As the present decision aims at assessing the aid received by MLB and required for the phasing out of its commercial activities and its transformation plan (as laid down in the sales strategy), the Commission finds it appropriate to base its assessment on those communications and, in particular, as regards the assessment of the transformation plan with respect to the commercial activities, on the Restructuring Communication.

Temporary compatibility of the measures as rescue aid

(179) In order to be temporarily compatible rescue aid must first be appropriate. The aim of the aid measures – the recapitalisation measures of 23 March 2010 and those of the end of 2011 (i.e. debt-to-equity conversion of up to LVL [30-75] million), the standby liquidity facility, the guarantees and the liquidity support to the State-owned entity acquiring the bundle with the bad assets – must be to eliminate the threat to the stability of the Latvian economy stemming from the problems of MLB. Given the objective of the phasing-out of the commercial activities of MLB, the Commission considers that those measures as chosen by the Latvian authorities are appropriate means to address MLB problems to be expected in the course of the sale process. In particular, the measures facilitate a timely resolution of the commercial activities of MLB. […].

([31]) See, for instance, Commission decision of 23 April 2010 in case N 194/09 Liquidation aid to Bradford & Bingley (OJ C 143, 2.6.2010 p. 22).

([32]) Cf. in principle, Joined Cases T-132/96 and T-143/96 *Freistaat Sachsen and Volkswagen AG Commission* [1999] ECR II-3663, paragraph 167. Confirmed in the Commission's decisional practice as indicated, inter alia, in Commission Decision of 5 December 2007 in case NN 70/2007, *Northern Rock* (OJ C 43, 16.2.2008, p. 1).

([33]) Commission Communication on the application of State aid rules to measures taken in relation to financial institutions in the context of the current global financial crisis (OJ C 270, 25.10.2008, p. 8).

([34]) Communication from the Commission – The recapitalisation of financial institutions in the current financial crisis: limitation of aid to the minimum necessary and safeguards against undue distortions of competition (OJ C 10, 15.1.2009, p. 2).

([35]) Commission Communication on the return to viability and the assessment of restructuring measures in the financial sector in the current crisis under the State aid rules (OJ C 195, 19.8.2009, p. 9).

(180) Secondly, the Commission considers that the recapitalisation measures, guarantees and liquidity measures are necessary to enable the facilitation of the sale of the commercial activities of the bank. The Commission finds that the scenario chosen to resolve the commercial activities of the bank (as set out in the sales strategy), namely a timely sale of the commercial activities in six bundles as set out in Section 2.5.1 above, offers the best value option for the Latvian government to phase out the commercial activities of the bank, whilst taking into account State aid considerations.

(181) Finally, to ascertain that the aid is proportionate, the Commission must assess whether the remuneration for the aid is adequate to limit the distortions of competition to the minimum.

(182) The Commission considers that the Recapitalisation Communication provides the appropriate framework for the assessment of the remuneration of the recapitalisation measures granted on 23 March 2010 and at the end of 2011.

(183) As regards the recapitalisation measures granted on 23 March 2010 and at the end of 2011, the Commission recalls that, in principle, the Recapitalisation Communication requires remuneration of at least around 10 % p.a. for such measures. The Commission considers that the remuneration for the recapitalisation measures does not seem to comply with the benchmark of 10 % for capital. In particular, even the principal of the capital is not expected to be recovered.

(184) However, the Commission recalls that point 15 of the Recapitalisation Communication accepts that in duly justified cases for distressed banks a market-oriented pricing is not required in the short-term. In that respect, the Commission notes that the beneficiary, i.e. the commercial segment of MLB, is apparently not able to pay such a level of remuneration.

(185) On the basis of the objective of the Latvian government to phase out the commercial activities of the bank by selling them by 31 March 2012 and, in any case, by 31 July 2012, and, in particular, in view of the base case scenario as set out in the sales strategy (entailing a sale of the commercial activities in bundles), the Commission considers that in the short-term the appropriate remuneration for the recapitalisation measures may be foregone. However, in line with point 15 of the Recapitalisation Communication, the lower than otherwise required remuneration should be reflected in the final assessment of the restructuring in the form of the phasing-out of the commercial activities of MLB and in particular when assessing the competitive effects thereof. Moreover, the Commission notes that, at least in the short-term, keeping MLB afloat is necessary for financial stability.

(186) Further, the Commission notes that all the capital of MLB (as well as subordinated loans) is held by the Latvian State. In this case, the timely sale of the commercial activities of the bank, as set out in the sales strategy, is considered to entail appropriate incentives for the bank to exit from the State support as soon as possible.

(187) In the light of the foregoing, the Commission can at this stage temporarily accept remuneration below the above-mentioned benchmarks. A final conclusion in that respect will be left for the assessment in the final decision.

(188) As regards the remuneration of the guarantees and the liquidity measures in the form of loans or deposits to be granted after 1 January 2012, the Commission notes that it is in line with the 2011 Prolongation Communication. In particular, the remuneration for loans and deposits will include an appropriate fee element for the credit risk premium (so-called add-on fee in Table 4), which is in line with the required remuneration for guarantees, and a funding cost element for the liquidity provided. The funding cost element of the remuneration will always be above the State's funding costs and the interbank borrowing cost for the respective maturity. That remuneration structure is necessary to ensure that the bank does not receive cheaper funding than other fundamentally sound banks in Latvia or other Member States.

(189) On the basis of the above, the Commission finds that the interest rates charged by Latvia will remain above or will equal the floor pricing accepted in other cases for fundamentally sound banks. Taking into account the commitment of the Latvian authorities to sell the commercial activities of the bank in bundles by mid-2012, such remuneration can be considered appropriate for this distressed bank.

(190) The Commission further notes that, contrary to the aim set out in point 15 of the 2011 Prolongation Communication, the State will guarantee existing liabilities of the bank. That broader scope of the guarantee is however acceptable for the Commission, given the State's commitment to sell the commercial activities of the bank in bundles by mid-2012.

(191) In sum, the Commission concludes that the State aid is appropriate to rescue MLB in the short-term and will for the time being not entail an undue distortion of competition. The Commission however reiterates that the approval is temporary and limited in time until the final decision is taken on the restructuring aid to MLB.

Compatibility of the aid measure under the Restructuring Communication

(192) The Commission notes that the notified recapitalisation measure, which immediately followed the two recapitalisations approved by the November 2009 decision, in principle, triggered the requirement to submit an in-depth restructuring or a liquidation plan.

(193) The Restructuring Communication sets out the State aid rules applicable to the restructuring of financial institutions in the current crisis. According to the Restructuring Communication, in order to be compatible with Article 107(3)(b) TFEU, the restructuring of a financial institution in the context of the current financial crisis has to:

— lead to a restoration of the viability of the bank or demonstrate how it can be wound-up in an orderly fashion;

— include sufficient own contribution by the beneficiary (burden-sharing);

— contain sufficient measures limiting the distortion of competition.

(194) The Commission will conduct the compatibility assessment in this opening decision on the basis of the sales strategy submitted on 2 November 2011 and on the information subsequently submitted by the Latvian authorities. However, any final decision will have to be based on the situation of MLB at the time of adoption of that final decision.

(195) The Commission notes positively the further elaboration of the plan in the form of the sales strategy. In particular, the assumptions of the valuation of the bundles are based on the tested market interest.

(196) However, presently, the Commission does not possess sufficient information to conclude on the compatibility of the aid for the discontinuation of the commercial activities of MLB. In particular, the Commission needs more certainty regarding the milestones envisaged for the sale of the activities as well as further information regarding the liquidation of the activities that cannot be sold in the short-term (so-called alternative scenario in the sales strategy). Latvia is invited to provide additional information and commitments in that respect.

(197) The Commission was also made aware that the due diligence of the bank's operations is being performed by an external consultant. To validate the projections contained in the sale strategy, the Commission asks Latvia to submit the finalised due diligence analysis. Further, it asks to complement the financial projections with the actual data over the past three years, where relevant.

(198) According to the sales strategy, the economic activities of the commercial segment of MLB are discontinued and sold in bundles and only limited part of the activities are sold as legal entities and thus entail continuation of an economic activity. Notably, the activities of Hipolizings and Hipo Fondi continue to be carried out by those same entities also after the sale.

(199) The Restructuring Communication provides in points 9 and 10 that the Member State should provide a comprehensive and detailed restructuring plan which should include a comparison with alternative options. In that respect, the Commission notes that with the help of an external consultant the Latvian authorities assessed a wide range of alternative scenarios for the transformation of MLB and the phasing-out of its commercial activities.

(i) *Restoration of long-term viability of economic activities of MLB group continued after the sale*

(200) As to the viability of economic activities to be sold, the Restructuring Communication in point 17 confirms that a sale of (part of) the financial institution to a third party can help to restore its long-term viability.

(201) In that respect, the Commission notes positively the track record of profitability of Hipolizings and Hipo Fondi.

(202) However, the information provided in the sales strategy does not allow the conclusion that the subsidiaries to be sold as legal entities (Hipolizings, Hipo Fondi) would be viable on a standalone basis. In particular, it is not clear who will provide the necessary infrastructure and/or funding instead of MLB upon the sale. Also, the Commission does not yet possess information regarding the perspective buyer(s).

(203) Therefore, at this stage, the Commission cannot conclude that the economic activities to be continued after the sale will be viable and invites Latvia to provide evidence thereof.

(ii) *Orderly wind-down of unsold commercial activities*

(204) Although the sales strategy provides more clarity, the Commission needs to further investigate if the conditions for an orderly winding-down will be met.

(205) At present, the Commission doubts that sufficient safeguards were put in place against undue distortions of competition. Latvia is therefore invited to provide additional measures to mitigate the effects of additional aid granted to the commercial activities of the bank. In particular, in line with the case practice ([36]), Latvia is invited to terminate the sale in a timely manner, and to propose additional measures to ensure non attractive pricing of the commercial products of the bank, where the bank has the margin to adjust them, to cap the advances on the existing loans.

(206) In line with point 46 of the Restructuring Communication, to verify that the restructuring plan is being implemented properly, the Commission requests regular detailed reports. The first report has normally to be submitted to the Commission not later than six months after approval of the restructuring plan. The Commission has not yet received an undertaking of Latvia to submit regular detailed reports so as to verify that the restructuring plan is being implemented properly. Latvia is, therefore, invited to undertake to monitor the liquidation process to the relevant level of detail and to submit monitoring reports to the Commission. Further, the Commission asks Latvia to submit to the Commission a final monitoring report containing the ex-post valuation of the liquidation at the end of the process.

(iii) *Aid limited to the minimum necessary/own contribution*

(207) The Restructuring Communication indicates that an appropriate contribution by the beneficiary is necessary in order to limit the aid to minimum and to address distortions of competition and moral hazard.

([36]) See, inter alia, Commission decision of 25 October 2010 in case N 560/2009, Denmark, *Aid for the liquidation of Fionia Bank* (OJ C 76, 10.3.2011, p. 3).

(208) The bank makes contribution to the restructuring via a sale of commercial assets. Moreover, the Commission considers a timely manner of the sale of those assets positively.

(209) As regards the limitation of the aid to the minimum, the Restructuring Communication indicates in point 23 that the restructuring aid should be limited to cover the costs which are necessary for the restoration of viability (or *mutatis mutandis* for a solvent wind-down).

(210) In line with the external consultant's opinion presented in the transformation plan of April 2011 and in the sales strategy, the Commission considers the base case scenario as set out in this decision above to ensure the limitation of the aid - needed for the phasing-out of the commercial activities of MLB - to the minimum.

(211) The bank and its capital holders should contribute to the restructuring as much as possible with their own resources. That requirement ensures that rescued banks bear adequate responsibility for the consequences of their past behaviour and creates appropriate incentives for their future behaviour.

(212) In the present case the Commission notes that all the capital of the bank was held by the State. By means of a sale, the State discontinues the commercial activities of MLB. Further, the Commission notes positively that a senior expert with international experience has been selected and appointed as a Head of Transformation for MLB.

(iv) *Avoidance of undue distortions of competition*

(213) As regards the measures limiting the distortion of competition, the Restructuring Communication indicates that the following elements should be taken into account when determining appropriate measures: the amount of aid, the degree of burden-sharing and the effects on the position that the financial institution will have on the market after the restructuring. On the basis of that analysis, suitable measures to limit distortions of competition need to be put into place.

(214) The Commission has doubts whether, at this stage, the measures to limit distortions of competition should be sufficient. Therefore, further investigations would be carried out.

(215) As regards the total amount of aid, based on its preliminary analysis, the Commission considers it to be substantial.

(216) As of 30 June 2011, MLB was the eighth-largest bank in Latvia by its volume of assets (market share – 3,6 %, total assets LVL 660 6 million, EUR 936,4 million). With LVL 566 million of loans, it is the seventh-largest bank by the volume of loan portfolio (4,2 % market share). With LVL 368 million of deposits, it is the tenth-largest bank by the volume of deposits (4,2 % market share).

(217) The timely divestitures of MLB's subsidiaries separately from the bank as well as the split of the bank in several bundles prior to the sale are considered as relevant for the mitigation of undue distortions of competition caused by the aid. Therefore, they are viewed positively. In that context, the Commission invites the Latvian authorities to respect the timing as indicated for the key processes by the sales strategy and to inform the Commission immediately of any delays in the sales process.

(218) Notably, as a result of the envisaged sale, MLB is likely to exit from the commercial retail banking, lending and deposit taking markets in a timely manner. However, the Commission will further examine the situation as the sale advances.

(219) The activities remaining within HipoNIA also appear to be limited, thus limiting potential distortions of competition. Nonetheless, the Commission invites Latvia to propose additional measures to limit potential distortions of competition and notably to cap the advances on the existing loans.

(220) As regards the legal entities to be sold, the Commission notes that according to Latvia Hipolizings has a market share of 5 % in leasing market and Hipo Fondi has a market share of around 4 % in the second level pension management market. However, it also notes the potentially limited character of the aid transferred to those entities, if any.

(221) In the light of the limited market presence, limited aid granted to those subsidiaries, and their timely sale by the bank, the Commission preliminary concludes that the measures to limit distortions of competition caused by the aid granted to Hipolizings and Hipo Fondi are adequate.

(222) In conclusion, the Commission will further examine the sale as well as the wind-down of the unsold commercial activities, whilst preliminarily concluding that the compensatory measures provided in respect of Hipolizings and Hipo Fondi appear to be adequate.

(223) The Commission invites Latvia and third parties to comment on the above issues.

Conclusion

(224) In the light of the foregoing, the Commission concludes that the State aid in favour of MLB, consisting of a recapitalisation of LVL 70,2 million granted on 23 March 2010, a recapitalisation measure of LVL [30-75] million granted at the end of 2011 (granted as liquidity measure to be converted into capital), a standby liquidity facility of up to LVL 250 million, guarantees […] of the commercial segment of MLB of up to LVL 32 million and liquidity support of up to LVL 60 million for the solvent liquidation of the bad assets within HipoNIA, is temporarily approved until the final decision is taken and all those measures are considered temporarily compatible with the internal market pursuant to Article 107 (3)(b) TFEU.

(225) In the light of the information yet outstanding, as set out above, the Commission needs to further examine the conditions of the transformation plan and of the sale process so as to ascertain their compatibility with the internal market.

(226) At this stage, the Commission doubts that the transformation plan would fulfil all the conditions laid down in the Restructuring Communication.

5. DECISION

The Commission concludes that the measures in favour of MLB, consisting of a recapitalisation of LVL 70,2 million granted on 23 March 2010, a recapitalisation measure of LVL [30-75] million granted at the end of 2011 (granted as liquidity measure to be converted into capital), a standby liquidity facility of up to LVL 250 million, guarantees […] of the commercial segment of MLB up to LVL 32 million and liquidity support of up to LVL 60 million for the solvent liquidation of the bad assets within HipoNIA, constitute State aid pursuant to Article 107(1) TFEU.

The Commission observes that the recapitalisation measures of LVL 70,2 million and of LVL [30-75] million (the latter granted as liquidity measure yet to be converted into capital) have been put into effect in breach of Article 108(3) TFEU.

In the light of the foregoing considerations, the Commission finds that the above-mentioned measures fulfil the requirements of Article 107(3)(b) TFEU and are temporarily compatible with the internal market as rescue aid for reasons of financial stability, until the Commission has adopted a final decision on the measures as restructuring aid to MLB in the light of the transformation plan.

It has also decided to initiate the procedure laid down in Article 108(2) TFEU with regard to the measures identified as restructuring aid in favour of MLB and to its transformation plan to verify whether the conditions of the Restructuring Communication regarding viability, solvent liquidation, burden-sharing and measures limiting the distortion of competition are met.

Latvia accepts exceptionally that the adoption of the decision will be in the English language.

The Commission requires Latvia to provide, in addition to all documents already received, information and data needed for the assessment of the compatibility of the aid within one month of the date of receipt of this letter.

The Latvian authorities are requested to forward a copy of this letter to the recipient of the aid immediately.

The Commission wishes to remind Latvia that Article 108(3) TFEU has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No. 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.

The Commission warns Latvia that it will inform interested parties by publishing this letter and a meaningful summary of it in the *Official Journal of the European Union*. All such interested parties will be invited to submit their comments within one month of the date of such publication.'

2012 SUBSCRIPTION PRICES (excluding VAT, including normal transport charges)

EU Official Journal, L + C series, paper edition only	22 official EU languages	EUR 1 200 per year
EU Official Journal, L + C series, paper + annual DVD	22 official EU languages	EUR 1 310 per year
EU Official Journal, L series, paper edition only	22 official EU languages	EUR 840 per year
EU Official Journal, L + C series, monthly DVD (cumulative)	22 official EU languages	EUR 100 per year
Supplement to the Official Journal (S series), tendering procedures for public contracts, DVD, one edition per week	multilingual: 23 official EU languages	EUR 200 per year
EU Official Journal, C series — recruitment competitions	Language(s) according to competition(s)	EUR 50 per year

Subscriptions to the *Official Journal of the European Union*, which is published in the official languages of the European Union, are available for 22 language versions. The Official Journal comprises two series, L (Legislation) and C (Information and Notices).

A separate subscription must be taken out for each language version.

In accordance with Council Regulation (EC) No 920/2005, published in Official Journal L 156 of 18 June 2005, the institutions of the European Union are temporarily not bound by the obligation to draft all acts in Irish and publish them in that language. Irish editions of the Official Journal are therefore sold separately.

Subscriptions to the Supplement to the Official Journal (S Series — tendering procedures for public contracts) cover all 23 official language versions on a single multilingual DVD.

On request, subscribers to the *Official Journal of the European Union* can receive the various Annexes to the Official Journal. Subscribers are informed of the publication of Annexes by notices inserted in the *Official Journal of the European Union*.

Sales and subscriptions

Subscriptions to various priced periodicals, such as the subscription to the *Official Journal of the European Union*, are available from our sales agents. The list of sales agents is available at:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_en.htm

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) offers direct access to European Union legislation free of charge. The *Official Journal of the European Union* can be consulted on this website, as can the Treaties, legislation, case-law and preparatory acts.

For further information on the European Union, see: http://europa.eu

Publications Office of the European Union
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

EN