

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	<i>I Comunicaciones</i>	
	Comisión	
2003/C 88/01	Tipo de cambio del euro	1
2003/C 88/02	Ayudas estatales — Francia — Ayuda C 3/03 (ex NN 42/02) — Ayuda de salvamento y reestructuración de la empresa Air Lib — Invitación a presentar observaciones, en aplicación del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE ⁽¹⁾	2
2003/C 88/03	Publicación de una solicitud de registro con arreglo al apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CEE) n° 2081/92 del Consejo, relativo a la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen	12
2003/C 88/04	Notificación previa de una operación de concentración (asunto COMP/M.3154 — Süd-Chemie/SABIC/Scientific Design) — Asunto susceptible de ser tratado por procedimiento simplificado ⁽¹⁾	15
2003/C 88/05	Notificación previa de una operación de concentración (asunto COMP/M.3142 — CVC/Danske Trælast) ⁽¹⁾	16
2003/C 88/06	Notificación previa de una operación de concentración [asunto COMP/M.2621 — SEB/Moulinex (II)] ⁽¹⁾	17
	<i>II Actos jurídicos preparatorios</i>	
	
	<i>III Informaciones</i>	
	Consejo	
2003/C 88/07	Notificación de oposiciones generales	18

I

(Comunicaciones)

COMISIÓN

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

10 de abril de 2003

(2003/C 88/01)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,0805	LVL	lats letón	0,6272
JPY	yen japonés	129,18	MTL	lira maltesa	0,4243
DKK	corona danesa	7,4265	PLN	zloty polaco	4,252
GBP	libra esterlina	0,69	ROL	leu rumano	36 650
SEK	corona sueca	9,1458	SIT	tólar esloveno	232,2255
CHF	franco suizo	1,4948	SKK	corona eslovaca	41,062
ISK	corona islandesa	83,92	TRL	lira turca	1 786 000
NOK	corona noruega	7,886	AUD	dólar australiano	1,7837
BGN	lev búlgaro	1,9464	CAD	dólar canadiense	1,5813
CYP	libra chipriota	0,58603	HKD	dólar de Hong Kong	8,4272
CZK	corona checa	31,44	NZD	dólar neozelandés	1,9739
EEK	corona estonia	15,6466	SGD	dólar de Singapur	1,9188
HUF	forint húngaro	244,2	KRW	won de Corea del Sur	1 328,74
LTL	litas lituana	3,4534	ZAR	rand sudafricano	8,4091

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

AYUDAS ESTATALES — FRANCIA

Ayuda C 3/03 (ex NN 42/02) — Ayuda de salvamento y reestructuración de la empresa Air Lib**Invitación a presentar observaciones, en aplicación del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE**

(2003/C 88/02)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Por carta de 21 de enero de 2003, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Francia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE en relación con la ayuda arriba citada.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones sobre las medidas respecto de las cuales la Comisión ha incoado el procedimiento, en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a la dirección siguiente:

Comisión Europea
Dirección General de Energía y Transportes
Dirección A — Unidad A4
DM 28 5/68
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 296 41 04.

Dichas observaciones serán comunicadas a Francia. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

RESUMEN

1. Procedimiento

De conformidad con el apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, la Representación Permanente de Francia ante la Unión Europea notificó a la Comisión Europea, por carta de 22 de enero de 2002, una ayuda de salvamento de la compañía aérea Société d'exploitation AOM Air Liberté (en lo sucesivo denominada «Air Lib» o la compañía), en forma de un préstamo de 30,5 millones de euros, con vencimiento a seis meses, es decir, el 9 de julio de 2002.

Este régimen, aplicado de forma ilegal antes de que la Comisión diera su aprobación, se registró como ayuda no notificada con el número NN 42/02. El 6 de febrero de 2002, dado que la notificación era incompleta, se transmitió a las autoridades francesas una solicitud de información complementaria y, al no obtener respuesta, se envió un recordatorio el 22 de marzo de 2002. Francia respondió mediante cartas de 2 de abril y 12 de abril de 2002.

El 4 de julio de 2002, las autoridades francesas remitieron una nueva carta a la Comisión, en la que le informaban de la solicitud de prórroga del préstamo presentada por Air Lib, y le manifestaban su intención de tomar una decisión al respecto, así como de notificarla a la Comisión, tras una auditoría que debía terminarse para el 20 de julio de 2002.

El 9 de julio de 2002, la Comisión informaba a Francia de que, al no haberse presentado un plan de reestructuración o de

liquidación de la empresa ni la prueba de reembolso del préstamo vencido el mismo día, y teniendo en cuenta las etapas de reestructuración, sobre todo comerciales, ya emprendidas por Air Lib y que se presentarán a continuación, proseguía el examen del expediente con arreglo a una ayuda ilegal a la reestructuración, y le rogaba formalizar su notificación en un plazo de 20 días laborables. Mediante carta de 31 de julio de 2002, Francia solicitó un plazo complementario de 20 días laborables para proporcionar una respuesta. Por carta de 19 de agosto de 2002, la Comisión concedió a las autoridades francesas un nuevo plazo hasta el 6 de septiembre para responder.

El 9 de septiembre de 2002, una carta de la Representación Permanente francesa informaba a la Comisión de la decisión de las autoridades francesas de prolongar hasta el 9 de noviembre de 2002 el préstamo concedido el 9 de enero y de su intención de solicitar a la compañía para esa fecha que presentara un plan de reestructuración. Mediante carta de 17 de octubre de 2002, la Comisión tomó nota de ese compromiso, recordando al mismo tiempo a las autoridades francesas su carácter definitivo y subrayando la información publicada en la prensa sobre las diferentes iniciativas emprendidas por Air Lib que, de confirmarse, podrían complicar la evaluación de las medidas de ayuda.

La Comisión no recibió de las autoridades francesas ningún plan de reestructuración para el 9 de noviembre; por el contrario, según una serie de artículos de prensa concordantes, publicados en el mes de noviembre, estas habrían prorrogado una vez más el préstamo a la compañía hasta el 9 de enero de 2003.

Este elemento fue confirmado finalmente mediante carta de 25 de noviembre de 2002 de las autoridades francesas, que retrasaban así a esa misma fecha, es decir, el 9 de enero de 2003, el plazo de presentación y notificación de un plan de reestructuración.

2. Descripción de la medida

Tras la decisión de sus antiguos accionistas Taitbout Antibes BV, pertenecientes al grupo Marine-Wendel, y sobre todo Swissair, de no proseguir su estrategia de inversión, y al no haber nuevos inversores, el Tribunal de Comercio de Créteil abrió, el 19 de junio de 2001, un procedimiento de insolvencia respecto a las empresas Air Liberté AOM (anteriormente, AOM Minerve), Air Liberté y 5 filiales. El 27 de julio de 2001, el Tribunal cedió a la empresa Holco y a todas sus filiales, por un franco simbólico, la recuperación de los activos de las empresas en quiebra. Air Lib (nombre comercial de la Société d'exploitation AOM Air Liberté SA), filial de Holco, constituida a tal fin el 24 de agosto de 2001, recuperó el fondo de comercio, primero en régimen de arrendamiento-gerencia, el 24 de octubre de 2001, con efecto retroactivo al 1 de agosto de 2001, teniendo lugar la cesión de los activos mediante actas de los días 19 y 21 de diciembre de 2001. Air Lib es filial al 99 % de Holco SAS, que a su vez pertenece casi al 100 % al Sr. Corbet.

Asimismo, el Tribunal homologó, el 1 de agosto de 2001, el principio de la transacción propuesta por los antiguos accionistas, es decir, Taitbout Antibes y Swissair. Esta preveía el pago de una contribución voluntaria que permitiera la aplicación del plan de recuperación como contrapartida de la renuncia por el comprador y las partes a proceder colectivamente en su contra. De hecho, Swissair se comprometía a desembolsar fondos; su contribución principal debía ascender a 1 500 millones de francos franceses, 200 millones de los cuales con arreglo a billetes emitidos y no utilizados. De hecho, a principios de septiembre de 2001, Swissair sólo había pagado 1 050 millones de francos franceses antes de su quiebra.

Como consecuencia de esa falta de recursos y de otras dificultades derivadas de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, la compañía preveía pérdidas para los ejercicios 2001 y 2002. A finales de octubre de 2001, Air Lib ya había perdido 450 millones de francos franceses. Asimismo, a finales de octubre de 2001, los fondos propios eran negativos y las deudas financieras ascendían a 830 millones de francos franceses.

Por consiguiente, Francia concedió una ayuda de salvamento a la compañía; la ayuda, de una duración máxima de seis meses, renovable y de un importe máximo de 30,5 millones de euros (200 millones de francos franceses), ya se había desembolsado el 9 de enero de 2002 y ascendía a 16,5 millones de euros; el saldo de 14 millones de euros se pagó el 28 de febrero de 2002. En cualquier caso, la ayuda parecía cubrir solamente una parte de las necesidades a corto plazo de Air Lib, evaluadas en más de 60 millones de euros de enero a junio de 2002. Las autoridades francesas se habían comprometido a enviar, en un

plazo de seis meses, un plan de reestructuración de la compañía o la prueba de la devolución del préstamo. La ausencia de tal notificación, así como las diversas noticias publicadas en la prensa e incluidas a continuación, indujeron a la Comisión a señalar a Francia, el 9 de julio de 2002, que seguía examinando el expediente desde la perspectiva de una ayuda a la reestructuración concedida de forma ilegal, y a solicitarle su notificación oficial.

En efecto, la compañía parece haber procedido, según la información aparecida en la prensa o en su propio sitio Internet, a numerosas aperturas de líneas; en un principio, a partir del invierno de 2001, hacia el norte de África: Argelia, Orán y Trípoli; a partir de abril de 2002, se propusieron vuelos a precios reducidos a Niza, Toulouse, Perpiñán, Marsella, Toulon y Lourdes; a esta actividad se le denominó Air Lib Express; por el contrario, a partir de octubre de 2002, se suprimió la mitad de los vuelos con destino a los Departamentos de Ultramar, es decir los que salen de Roissy; al mismo tiempo, se ofrecieron vuelos a precios reducidos en los vuelos restantes hacia los Departamentos de Ultramar; por último, a partir de finales de octubre de 2002, Air Lib ofrece vuelos a coste reducido desde París con destino a Italia (Roma, Milán, Venecia y Pisa). Asimismo se habrían solicitado derechos de tráfico a las autoridades de la aviación civil francesa para África (Abiyán, Ouagadougou y Bamako).

Entre tanto, parece confirmarse asimismo la existencia de deudas comerciales o la concesión de anticipos específicos: prórrogas de cotizaciones sociales, anticipos efectuados por Air France, exención del IVA, etc. Así, a 1 de noviembre de 2002 Air Lib presentaría, según la prensa, una deuda total de unos 90 millones de euros respecto a organismos o empresas públicas. Se habría previsto asimismo la intervención de las colectividades públicas de Martinica, Guadalupe y Reunión, por ejemplo, en forma de préstamo participativo; en este sentido, se citaba un importe de 19,8 millones de euros.

Según la prensa, el supuesto accionista comunitario, mencionado en el último escrito de las autoridades francesas, sería el grupo neerlandés IMCA, presente en diversos sectores de actividad, entre los que figura el transporte aéreo, gracias a la adquisición de varias empresas en los últimos años. Asimismo, parece, según la prensa, que IMCA estaría dispuesta a invertir entre 30 y 50 millones de euros en la operación Air Lib. El grupo tendría actualmente un volumen de negocios de 400 millones de euros aproximadamente y una plantilla de unos 2 000 trabajadores.

3. Evaluación del contenido de ayuda de las medidas contempladas

El préstamo financiado por el Estado francés constituye una ayuda estatal porque utiliza recursos estatales, confiere una ventaja a ciertos operadores aéreos, afecta a los intercambios entre Estados y puede afectar a la competencia.

La excepción prevista en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 para las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas, cuando no alteren las condiciones de los intercambios en una medida contraria al interés común, puede aplicarse en este caso, ya que la Comisión se basa en esta excepción para autorizar, dentro de ciertos límites y con algunas condiciones, las ayudas de salvamento o de reestructuración. En materia de ayudas de salvamento en el sector del transporte aéreo, la Comisión basa su valoración en los criterios de análisis enumerados en el punto 3.1 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis de 1999. Además, las directrices de 1994 precisan que la concesión de las ayudas de salvamento a una compañía aérea «pueden estar justificadas para el desarrollo de un programa completo de reestructuración en la medida en que dicho programa se ajuste a las presentes Directrices».

La Comisión abriga dudas en cuanto a la compatibilidad con el mercado común del régimen notificado y de otras medidas de las que hubiera podido beneficiarse la compañía.

En primer lugar, la Comisión pone en tela de juicio, a reserva de que la apertura del procedimiento permita efectuar una apreciación más precisa, que Air Lib pueda acogerse a las ayudas de salvamento y de reestructuración. En efecto, en el punto 7 de las Directrices de 1999 se prevé que una empresa de nueva creación no puede acogerse a las ayudas aunque su situación financiera inicial sea precaria.

En segundo lugar, la duración de la ayuda parece plantear problemas. Según las Directrices, esta debe abarcar un período máximo de seis meses y sólo puede prorrogarse tras una autorización inicial de la Comisión. Ahora bien, la ayuda ha durado finalmente 12 meses, sin que se hubiera notificado ningún plan de reestructuración.

En tercer lugar, la medida notificada no parece en absoluto ser, según la información que obra en poder de la Comisión, la única contribución de fondos públicos al salvamento de la empresa. Así, la Comisión no puede excluir la posibilidad de que el Estado haya concedido, de forma directa o indirecta, otros préstamos, plazos de pago o incluso garantías u otras fuentes de financiación, por ejemplo, de tipo fiscal. En cualquier caso, tales medidas no se notificaron a la Comisión.

En cuarto lugar, la Comisión duda del tipo de necesidades de tesorería. En efecto, dado que la empresa parece haber emprendido ya la reestructuración, como se indica más arriba, la ayuda podría tener por objeto financiar sobre todo esta reestructuración en curso. Pruebas de ese proceso de reestructuración son los nuevos ajustes de la red y del régimen tarifario, así como, si se confirman, el establecimiento de un plan de ahorro con reducción importante de personal, y la reestructuración jurídica de la empresa. Así pues, la Comisión se plantea el hecho de que la medida notificada podría estar financiando la reestructuración de la empresa. Ahora bien, según las directrices, la ayuda debe tener como único objetivo mantener la empresa

durante el período necesario para la elaboración de un plan de reestructuración o de liquidación.

Por último, por lo que respecta a la ayuda eventual a la reestructuración de la empresa, la Comisión teme que determinadas actividades de la compañía no sólo no permitan limitar el impacto de la ayuda sobre sus competidores, sino que, además, incrementen sus dificultades. Eso ocurre con la apertura de nuevas líneas nacionales, comunitarias o internacionales, así como con la decisión que parece haber adoptado la compañía en cuanto a los vuelos de coste reducido. En este sentido, la Comisión no puede excluir que una parte de los recursos públicos obtenidos sirva para financiar una política de expansión, cuyo espíritu sería totalmente contrario a las Directrices de 1994 y de 1999.

Por consiguiente, la Comisión abriga serias dudas respecto a la naturaleza de las medidas en causa y su compatibilidad con las reglas del Tratado CE sobre las ayudas estatales.

De conformidad con el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, toda ayuda ilegal e incompatible podrá ser reclamada a su beneficiario.

CARTA

«Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

1. PROCÉDURE

1. Conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne a, par une lettre du 22 janvier 2002, enregistrée le 23 janvier 2002 sous la référence SG(2002) A/957, notifié à la Commission européenne une aide au sauvetage de la compagnie aérienne Société d'exploitation AOM Air Liberté (ci-après dénommée «Air Lib» ou «la compagnie»), ce sous la forme d'un prêt de 30,5 millions d'euros et à échéance de six mois, soit au 9 juillet 2002.
2. Ce régime, ayant été mis en œuvre illégalement avant son approbation par la Commission, a été enregistré comme aide non notifiée sous la référence NN 42/02.
3. La notification étant incomplète, une demande d'informations complémentaires a été envoyée le 6 février 2002 aux autorités françaises [lettre DG TREN D(2002) 1994]; en l'absence de réponse, une lettre de rappel a été envoyée le 22 mars 2002 [lettre DG TREN D(2002) 4910]. Des réponses ont été transmises par la représentation permanente par une lettre du 2 avril 2002, enregistrée le 3 avril 2002 par la Commission sous la référence SG(2002) A/3515 ainsi que par une lettre du 12 avril 2002 enregistrée le 15 avril 2002 par la Commission sous la référence SG(2002) A/3982.

4. Le 4 juillet 2002, la représentation permanente a fait parvenir une nouvelle lettre à la Commission, enregistrée le 5 juillet 2002 sous la référence SG(2002) A/6821, et par laquelle la France l'informait de la demande de prorogation du prêt effectuée par Air Lib. Les autorités françaises précisaient leur intention de prendre leur décision à ce titre, et d'en notifier la Commission, à l'issue d'un audit devant s'achever le 20 juillet 2002 au plus tard.
5. Le 9 juillet 2002, [lettre TREN D(2002) 11472], la Commission informait la France, en l'absence de la présentation d'un plan de restructuration ou de liquidation de l'entreprise ou de la preuve du remboursement du prêt échu le même jour, et devant les étapes de restructuration, particulièrement commerciales, déjà initiées par Air Lib et qui seront présentées ci-après, qu'elle envisageait désormais l'examen du dossier au titre d'une aide illégale à la restructuration et la priait de lui fournir, dans les vingt jours ouvrables, toutes les informations nécessaires à l'examen de sa compatibilité. Par un courrier du 31 juillet 2002, enregistré le 5 août 2002 par la Commission sous la référence SG(2002) A/7907, la France a demandé un délai complémentaire de vingt jours ouvrables pour apporter sa réponse. Par son courrier du 19 août 2002, [lettre TREN D(2002) 13425], la Commission a accordé jusqu'au 6 septembre aux autorités françaises pour leur réponse.
6. Le 9 septembre 2002, une lettre de la représentation permanente, enregistrée le même jour sous la référence SG(2002) A/8968, informait la Commission de la décision des autorités françaises de prolonger jusqu'au 9 novembre 2002 le prêt octroyé le 9 janvier et de demander d'ici cette date à la compagnie de présenter un plan de restructuration. Par son courrier du 17 octobre 2002, [lettre TREN D(2002) 16593], la Commission a pris acte de cet engagement, tout en rappelant aux autorités françaises son caractère ultime et en attirant leur attention sur les informations, parues dans la presse, relatives aux différentes actions entreprises par Air Lib et pouvant, si elles étaient confirmées, compliquer l'appréciation des mesures d'aide.
7. Il est ensuite apparu que les autorités françaises n'ont fait parvenir aucun plan de restructuration à la Commission pour le 9 novembre; selon des informations concordantes parues dans la presse française courant novembre, elles auraient, au contraire, prolongé une nouvelle fois le prêt à la compagnie jusqu'au 9 janvier 2003.
8. Ce point a été finalement confirmé par une lettre du 25 novembre 2002 de la représentation permanente, enregistrée le 26 novembre sous la référence SG(2002) A/11531, et qui repoussait ainsi à la même date, soit le 9 janvier 2003, le délai de mise au point et de notification d'un plan de restructuration.
9. En parallèle, la Commission a reçu en 2002 des éléments de plainte émanant d'un concurrent de l'entreprise et ayant, comme les articles parus dans la presse, été traités comme des éléments d'information complémentaires pour la prise de la présente décision.

2. DESCRIPTION DE L'AIDE

Contexte

10. Historiquement les principales composantes économiques de l'actuelle Air Lib sont les anciennes sociétés AOM Minerve, Air Liberté et TAT. Leur actionnariat a été changeant, mais ses dernières étapes, pertinentes pour le dossier en cours, peuvent être résumées comme suit:
 - AOM Minerve était à compter d'août 1999 détenue à 99,8 %, via une holding commune: AOM Participations, à parts quasi égales par le groupe Marine-Wendel (pour 50,01 % et via sa filiale à 70 % Taitbout Antibes BV) et SAir Group, holding de Swissair, (pour 49,5 % et via sa filiale SAir Lines),
 - Air Liberté était quant à elle détenue en commun jusqu'à mai 2000 par Participations aéronautiques, filiale commune de British Airways, pour 70 %, et du groupe financier Rivaud, pour 30 %. Le 4 mai 2000, Participations aéronautiques a été cédée à Taitbout Antibes BV, puis en décembre 2000 à AOM Participations, qui contrôlait dès lors les deux compagnies. Le fonds de commerce d'Air Liberté a par ailleurs été exploité en location-gérance par AOM Minerve à compter du 1^{er} janvier 2001,
 - TAT (SA TAT European Airlines), enfin, était exploitée en location-gérance par Air Liberté.
11. Suite à la décision de Swissair, annoncée le 2 avril 2001, de ne plus poursuivre sa stratégie d'investissement, et devant l'absence de nouveaux investisseurs, les sociétés Air Liberté AOM (c'est-à-dire l'ancienne AOM Minerve), Air Liberté et 5 filiales⁽¹⁾ ont fait l'objet d'une ouverture de procédure de redressement judiciaire par le tribunal de commerce de Créteil (ci-après dénommé «le tribunal») le 19 juin 2001. Le 27 juillet 2001, le tribunal a examiné les offres de reprise⁽²⁾; il a considéré qu'aucune offre n'était pleinement satisfaisante, mais que seul le plan Holco avait le soutien du personnel. Il présentait en effet les offres de reprise de personnel les plus importantes (environ 2 700 personnes sur plus de 4 500 employés auparavant). Par contre, le jugement signalait déjà que le montage financier était faible: face à des besoins de 1,8 milliard de francs français (FRF), Swissair devait fournir 1,45 milliard de FRF, les actionnaires 80 millions de francs et le personnel 150 millions de FRF, probablement par des gels et/ou baisses de salaire. Il est à noter que tous les plans globaux impliquaient ce niveau de soutien de Swissair.
12. Le tribunal a donc confié, au franc symbolique, la reprise des actifs des sociétés en redressement à la société Holco avec faculté de mise en location-gérance pour six mois au maximum et a ensuite donné, le 13 septembre 2001, à Holco une faculté de substitution à toute filiale qu'elle

⁽¹⁾ SA Minerve Antilles Guyane, SA TAT European Airlines, SARL Hotavia Restoration Service — HRS et SA Air Liberté Industries.

⁽²⁾ Quatre offres globales (dont deux, Corbet — Holco et Boëtie, ont fusionné) et quatre offres partielles.

contrôlerait. Air Lib (nom commercial de la Société d'exploitation AOM Air Liberté SA), filiale d'Holco, a été constituée à cet effet le 24 août 2001, a repris en location-gérance les fonds de commerce le 24 octobre 2001, ce avec effet rétroactif au 1^{er} août 2001, puis s'est vue céder les actifs par actes des 19 et 21 décembre 2001. Air Lib est une filiale à 99 % de Holco SAS, elle-même détenue à près de 100 % par M. Corbet.

13. En janvier 2002, Air Lib, hors filiales, employait 2 576 salariés et exploitait 31 appareils. Elle opérait principalement sur les destinations suivantes, au départ de Paris (Orly et Roissy):

- vers les départements d'outre-mer (DOM) à destination des Antilles et de la Réunion, et vers Papeete dans les TOM (territoires d'outre-mer), en partage de code avec Air France, ainsi que vers Cuba, en partage de code avec Cubana de Aviación;
- sur des lignes intérieures françaises au départ d'Orly, par exemple, pour les plus importantes, vers Perpignan, Nice, Toulouse et Toulon.

La compagnie opérait également des liaisons transversales au départ de province, issues de l'ancien réseau TAT, particulièrement au départ de Metz et Lille.

Seule une ligne (Orly-Figari) faisait l'objet d'une obligation de service public selon le règlement (CEE) n° 2408/92.

Par rapport à l'ancien réseau opéré par AOM et Air Liberté, les autorités françaises ont précisé qu'il s'agissait là, sur la base du chiffre d'affaires, de la poursuite d'environ la moitié du périmètre sur lequel elles opéraient précédemment. La société aurait d'ailleurs repris 28 des 50 avions de l'ancienne flotte.

14. Le tribunal a également homologué, le 1^{er} août 2001, le principe de la transaction proposée par les anciens actionnaires, soit Taitbout Antibes et Swissair. Elle prévoyait le versement de leur part d'une contribution volontaire permettant la mise en œuvre du plan de reprise en contrepartie de la renonciation par le repreneur et les parties à la procédure collective de toute action à leur encontre. Cette contribution était déjà actée dans le jugement de reprise du 27 juillet; outre qu'elle était nécessitée dans le cadre de tous les plans de reprise globale restés présents au stade final de la procédure, elle a été mentionnée, dans le même jugement, comme «une condition essentielle de l'arrêt de ce plan». Ainsi, il apparaît clairement que, en l'absence de ce versement de fonds, aucun plan de reprise ne pouvait aboutir et que la liquidation pure et simple des anciennes sociétés aurait été inévitable. En l'occurrence, seul Swissair s'engageait à verser des fonds; sa contribution devait s'élever à 1,5 milliard de FRF, dont 200 millions de francs au titre des billets émis non utilisés. Par ailleurs, des réductions de loyer, de l'ordre de 250 000 dollars des États-Unis (USD) par mois et par avion⁽³⁾, devaient être consenties sur 4 Airbus A 340 appartenant au

groupe Swissair et un financement était prévu pour la cellule de reclassement à hauteur de 28,6 millions de FRF.

15. De fait, début septembre 2001, Swissair n'a versé, avant sa faillite, que 1 050 millions de FRF⁽⁴⁾, et le repreneur semble n'avoir apporté que environ 100 millions de FRF au maximum. Les 400 millions de FRF manquants de Swissair et l'absence apparente d'autre actionnariat dans l'intervalle ont ainsi pesé sur le financement de la compagnie.
16. Suite à ces manques de ressources et aux difficultés additionnelles générées par les événements du 11 septembre 2001, la compagnie faisait état d'un résultat d'exploitation prévisionnel de - 572 millions de FRF (- 87,2 millions d'euros)⁽⁵⁾, pour les cinq mois de l'exercice 2001, et de - 687 millions de FRF (- 104,7 millions d'euros) pour 2002 avant restructuration. Fin octobre 2001, Air Lib avait déjà perdu 450 millions de FRF. Toujours à la fin d'octobre 2001, les fonds propres étaient négatifs d'environ 100 millions de FRF de capital - 450 millions de FRF de pertes = environ - 350 millions de FRF et les dettes financières s'élevaient à 830 millions de FRF.

Mesure d'aide notifiée par la France

17. La France a donc mis en œuvre une aide au sauvetage de la compagnie; l'aide, d'une durée maximale de six mois, renouvelable, et d'un montant maximal de 30,5 millions d'euros (200 millions de FRF), avait déjà été versée le 9 janvier 2002 à hauteur de 16,5 millions d'euros; le solde de 14 millions d'euros a été versé le 28 février 2002. Elle semblait ne couvrir en tout état de cause qu'une part des besoins à court terme d'Air Lib, évalués à plus de 60 millions d'euros de janvier à juin 2002.
18. L'aide a pris la forme d'un prêt portant intérêt au taux de 5,06 %, accordé par l'État sur ses ressources gérées dans le cadre du Fonds de développement économique et social (FDES), et ce par l'entremise de Natexis Banques Populaires, cet établissement opérant en la matière pour le compte de l'État dans le cadre de conventions du 30 décembre 1985 et du 30 décembre 1999. Il est assorti du nantissement au profit de l'État du fonds de commerce de la compagnie et de l'engagement par celle-ci d'affecter les remboursements éventuels qui seraient reçus du groupe Swissair à son remboursement. Il est précisé à cet égard que la procédure engagée par Holco devant le tribunal de commerce de Paris, et relative au non-respect par les signataires du groupe Swissair de leur engagement transactionnel du 1^{er} août 2001 mentionné ci-dessus, concerne en tout 10 sociétés de ce groupe et parmi elle Crossair, laquelle a donné naissance à Swiss pour la reprise des activités aériennes de Swissair.

⁽⁴⁾ Il n'est pas exclu, comme cela a été avancé pour Sabena, que cette décision ait déjà pu être prise dès le 25 avril 2001 dans le cadre d'un accord entre Swissair et ses banques (*Le Soir* — 4 octobre 2002).

⁽⁵⁾ Le réseau domestique, s'il ne représente que 25 % du chiffre d'affaires, serait à l'origine de 50 % du déficit (*La Tribune* — 19 décembre 2001); Nice et Toulouse seraient particulièrement touchés. Selon d'autres dires de la compagnie, repris par la presse, les DOM auraient représenté plus de 100 millions d'euros sur les 130 millions d'euros de pertes en 2001 et 2002.

⁽³⁾ Soit au final une économie totale de 530 millions de FRF selon les informations parues dans la presse.

19. Les autorités françaises s'étaient engagées à transmettre, dans un délai de six mois, un plan de restructuration de la compagnie ou la preuve du remboursement du prêt. L'objectif affiché était en effet de permettre à la compagnie de mener à son terme le plan agréé en juillet 2001 par le tribunal en rétablissant les conditions de financement prévues et d'engager les restructurations supplémentaires rendues nécessaires par les évolutions récentes du transport aérien.

20. De fait les besoins de financement à court terme de la compagnie, tels que confirmés en avril 2002 par les autorités françaises, ont largement dépassé les premières estimations:

— de janvier à juin 2002, ceux-ci s'élèvent à environ 400 millions de FRF; une fois déduits le prêt FDES de 200 millions de FRF et les versements attendus des administrateurs judiciaires au titre des congés payés des salariés repris soit environ 70 millions de FRF, le solde pouvait être trouvé par le refinancement, à confirmer, de deux nouveaux A340. La confirmation du montage de ce GIE (groupement d'intérêt économique) fiscal d'un montant de 30,5 millions d'euros, effectuée par Arjil et Associés Banque, était d'ailleurs une condition préalable fixée par l'État pour le versement de la seconde tranche du prêt le 28 février 2002 ⁽⁶⁾,

— au-delà, près de environ 200 millions de FRF supplémentaires étaient jugés nécessaires entre octobre et décembre 2002.

21. Dans ce contexte, il est apparu que le plan de restructuration n'a pas été préparé dans les délais prévus et que la prolongation de l'aide au sauvetage, déjà illégalement mise en œuvre, a été annoncée comme «envisagée» par les autorités françaises le 4 juillet 2002, alors même que le prêt était déjà virtuellement échu. La France précisait également qu'un audit de la compagnie était en cours pour valider ce plan. La prolongation du prêt a été formalisée, comme rappelé dans la procédure, fin juillet 2002.

22. Ces délais de réponse, ainsi que diverses informations parues dans la presse et reprises ci-dessous, avaient amené la Commission, dès le 9 juillet 2002, à signaler à la France qu'elle envisageait désormais l'analyse du dossier sous l'angle d'une aide à la restructuration illégalement accordée et à lui demander toutes les informations nécessaires à l'examen de sa compatibilité.

23. Les autorités françaises ont justifié la dernière prolongation du prêt FDES, au 9 janvier 2003, par le fait que, alors que l'absence début novembre d'un plan de restructuration crédible les auraient conduites à en demander le remboursement, un investisseur communautaire a, à la dernière minute, fait état de son intérêt pour une participation dans une ou plusieurs des activités d'Air Lib.

⁽⁶⁾ La presse quant à elle a fait écho d'un montage atteignant 45,7 millions d'euros et arrangé par Arjil et Crédit Agricole Indosuez (*Le Monde* — 20 août 2002).

Autres informations parvenues à la Commission

24. Du fait du temps pris par les autorités françaises pour leurs diverses réponses aux services de la Commission, ainsi que de la couverture médiatique intervenue en France sur ce dossier, les services de la Commission ont eu connaissance d'autres informations, parues dans la presse française et restant à confirmer, sur diverses autres actions de la compagnie et/ou des autorités françaises, lesquelles peuvent donner lieu à des questions complémentaires. Ces informations sont synthétisées dans les paragraphes suivants.

25. La compagnie semble avoir procédé, selon les informations parues dans la presse ou sur son propre site Internet ⁽⁷⁾, ces dernières ayant pu être constatées directement par la Commission, à de nombreuses ouvertures de lignes:

— dans un premier temps, à compter de l'hiver 2001, des vols vers l'Afrique du Nord: Alger, Oran puis Tripoli ont été lancés,

— d'autres destinations auraient été renforcées malgré des coefficients de remplissage faibles, avec jusqu'à 15 vols quotidiens vers Toulouse,

— à partir d'avril 2002, des vols à bas prix ⁽⁸⁾ (*low cost*) ont été proposés d'abord sur Nice, Toulouse, Perpignan, Marseille, Toulon et Lourdes; cette activité a pris le nom d'Air Lib Express ⁽⁹⁾,

— à l'inverse, à compter d'octobre 2002, la moitié des vols à destination des DOM, c'est-à-dire ceux au départ de Roissy auraient été supprimés,

— dans le même temps, des initiatives de vols à bas prix ont été lancés sur les vols restants vers les DOM ⁽¹⁰⁾,

— finalement à partir de fin octobre 2002, Air Lib a mis en place des vols *low cost* au départ de Paris vers l'Italie (Rome, Milan, Venise et Pise) ⁽¹¹⁾.

Des droits de trafic auraient également été demandés aux autorités de l'aviation civile française pour l'Afrique (Abidjan, Ouagadougou et Bamako).

26. Dans l'intervalle, il est également apparu que des dettes commerciales auraient été impayées ou des avances spécifiques consenties: reports de cotisations URSSAF et Assedic ⁽¹²⁾, avances effectuées par Air France, exonération de TVA, etc. Ainsi, au 1^{er} novembre 2002, toujours selon la presse, Air Lib aurait une dette totale de près de 90 millions d'euros envers des organismes ou entreprises publiques. Il convient de noter que ce chiffre a également

⁽⁷⁾ www.airlib.fr

⁽⁸⁾ *Le Monde* — 13 février 2002.

⁽⁹⁾ *Les Échos* — 7 mars 2002.

⁽¹⁰⁾ *La Croix* — 5 novembre 2002.

⁽¹¹⁾ *Les Échos* — 8 octobre 2002.

⁽¹²⁾ Organismes publics respectivement chargés, entre autres, de la collecte des cotisations de Sécurité sociale et des allocations familiales, pour le premier, de l'assurance chômage pour le second.

été repris par le secrétaire d'État aux transports dans une interview le 14 novembre 2002 au journal *Le Monde*. Elle se décomposerait comme suit en chiffres approximatifs:

- 30.5 millions d'euros au titre du prêt FDES,
- 22 millions d'euros au titre de l'URSSAF et des Assedic,
- 17 millions d'euros pour les taxes aéroportuaires ⁽¹³⁾,
- 20 millions d'euros enfin de dettes envers la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Ces 3 derniers postes de dépenses s'accroîtraient par ailleurs d'environ 10 millions d'euros par mois.

27. Le management de l'entreprise aurait également envisagé un plan d'économies permettant de générer environ 50 millions d'euros par an [45,7 millions d'euros pour 2002 ⁽¹⁴⁾]; il pourrait être, au moins partiellement, lié aux redéploiements du réseau mentionnés plus haut.
28. L'audit évoqué formellement par les autorités françaises aurait été réalisé, à l'été 2002, par deux cabinets d'audit, KPMG et Mazars, missionnés respectivement par la DGAC et le ministère des finances pour, le premier, vérifier le bien-fondé du positionnement stratégique de la compagnie, et, le second, pour analyser ses flux financiers ⁽¹⁵⁾. Ces audits avaient pour but de vérifier le processus de restructuration en cours chez Air Lib. L'analyse faite par KPMG aurait préconisé une diminution de la flotte et le départ de 250 à 500 salariés.
29. D'un point de vue juridique, un projet de scission aurait déjà été présenté au comité d'entreprise d'Air Lib; l'activité *low cost* — Air Lib Express — serait alors filiale ⁽¹⁶⁾. Des indications existent également quant à la création éventuelle d'une compagnie spécialisée vers les DOM; elle serait, aux yeux du management de la compagnie, plus à même de recueillir des aides d'État potentielles sur cette activité jugée structurellement déficitaire ⁽¹⁷⁾. Une intervention des collectivités publiques de Martinique, Guadeloupe et Réunion aurait également été envisagée, par exemple sous forme de prêt participatif; un montant de 19,8 millions d'euros a été cité à ce titre ⁽¹⁸⁾.

⁽¹³⁾ La presse (*La Tribune* — 8 octobre 2001) fait état du fait selon lequel ADP aurait voulu faire appliquer des saisies des appareils d'Air Lib si celle-ci ne réglait pas sa dette de 1,2 million d'euros début octobre 2001; le ministère des transports aurait alors invité l'établissement public à revoir ses exigences, ce qui avait amené ADP à «surseoir provisoirement à l'exercice du droit de rétention».

⁽¹⁴⁾ *La Tribune* — 8 janvier 2002.

⁽¹⁵⁾ *Le Monde* — 20 août 2002.

⁽¹⁶⁾ *Le Monde* — 19 octobre 2002.

⁽¹⁷⁾ *Le Monde* — 10 octobre 2002.

⁽¹⁸⁾ Reuters — 19 décembre 2001.

30. Selon la presse, l'actionnaire communautaire pressenti, évoqué dans le dernier courrier des autorités françaises, serait le groupe néerlandais IMCA, présent dans plusieurs secteurs d'activité dont le transport aérien grâce au rachat de plusieurs sociétés ces dernières années ⁽¹⁹⁾. IMCA serait prêt à investir 30 à 50 millions d'euros dans l'opération Air Lib selon la presse. Le groupe ferait actuellement environ 400 millions d'euros de chiffre d'affaires et aurait environ 2 000 employés.
31. Un autre aspect mentionné dans la presse est celui de la restitution au *pool* par Air Lib de créneaux horaires (*slots*), exploités à Orly par AOM/Air Liberté jusqu'à l'ouverture de procédure de redressement judiciaire par le tribunal de commerce de Créteil, et pour lesquels le tribunal aurait fixé le chiffre à 20 000 par an. Début 2002, Air Lib n'en aurait versé que 10 000 à 12 000; le solde, soit au minimum 8 000 créneaux, ferait l'objet d'un litige avec le Cohor, coordonnateur des créneaux horaires sur les principaux aéroports français ⁽²⁰⁾. Ce point soulève la question de la compatibilité du transfert unilatéral des créneaux horaires des anciennes compagnies à Air Lib avec les règles actuelles en la matière, et plus particulièrement avec les dispositions [articles 8 et 10 du règlement (CEE) n° 95/93] relatives à la constitution d'un *pool* regroupant notamment les créneaux non utilisés, abandonnés ou de ceux qui sont devenus disponibles pour d'autres raisons.

3. APPRÉCIATION DE L'AIDE

A. Évaluation du caractère d'aide de la mesure notifiée

32. Aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, sont incompatibles avec le traité, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres et entre les parties contractantes, 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.
33. Le prêt FDES consenti à Air Lib est clairement, comme précisé par les autorités françaises, accordé sur fonds d'État; il constitue donc une allocation de ressources d'État en sa faveur et représente donc pour elle un avantage économique certain.
34. Cette mesure visant le transport aérien est sélective par nature.
35. Dans le cadre d'un marché aérien libéralisé depuis l'entrée en vigueur du troisième paquet le 1^{er} janvier 1993 ⁽²¹⁾, les compagnies aériennes d'un État membre se trouvent en situation de concurrence avec d'autres compagnies relevant

⁽¹⁹⁾ Tulip Air depuis 1998; Base Air, en faillite, rachetée en 2001 et transformée en FlyMetropolis: ses liaisons entre les Pays-Bas et la Suède resteraient un succès mitigé; Exel enfin, filiale *low cost* de KLM rachetée en février 2002: avec 27 appareils, elle exploiterait une dizaine de lignes sous franchise KLM.

⁽²⁰⁾ *Les Échos* — 7 février 2002.

⁽²¹⁾ Règlements (CEE) n° 2407/92 et (CEE) n° 2408/92 du Conseil (JO L 240 du 24 août 1992).

d'autres États membres. L'avantage financier que retire Air Lib de ce prêt affecte les échanges entre les États et est susceptible d'affecter la concurrence.

36. Cette mesure n'est compatible avec le traité que si elle est réputée compatible avec l'une des dérogations prévues.

B. Bases juridiques permettant d'apprécier la compatibilité de l'aide

37. La dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point c), pour les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques lorsqu'elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, peut trouver en l'espèce matière à application, car la Commission se fonde sur cette dérogation pour autoriser, dans certaines limites et sous certaines conditions, les aides au sauvetage ou à la restructuration.

C. Appréciation de la compatibilité de l'aide au regard des lignes directrices de 1994 en matière de transport aérien et de 1999 en matière de sauvetage et restructuration

38. À cet égard, les lignes directrices de 1994 applicables en matière de transport aérien se limitent à indiquer qu'elles sont, «pour ce qui est de l'aide au sauvetage, conformes à la doctrine de la Commission»⁽²²⁾. Elles renvoient ainsi, en ce qui concerne les critères d'analyse des aides au sauvetage, à la doctrine générale de la Commission⁽²³⁾. Les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté, publiées en 1999⁽²⁴⁾, prévoient quant à elles, dans leur paragraphe 12, qu'elles s'appliquent «quel que soit le secteur d'activité concerné, sans préjudice des règles sectorielles spécifiques relatives aux entreprises en difficulté», et que de telles règles spécifiques existent dans le secteur du transport aérien (note 11 de bas de page). Il ressort de la combinaison des textes précités que, en matière d'aides au sauvetage dans le secteur du transport aérien, la Commission fonde essentiellement son appréciation sur les critères d'analyse énumérés au point 3.1 des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté de 1999. Ces dernières lignes directrices posent cinq conditions pour l'autorisation d'une aide au sauvetage.
39. En outre, les lignes directrices de 1994 précisent que l'octroi d'une aide au sauvetage «à une compagnie aérienne peut se justifier dans les cas où elle sert à mettre au point un programme global de restructuration que les présentes lignes directrices autorisent à juger acceptable». À ce sujet, la Commission souligne que les aides au sauvetage sont destinées à permettre une évaluation de la situation de

l'entreprise en difficulté afin de pouvoir prendre ultérieurement les dispositions appropriées à la situation. Dans le cas présent, l'objectif déclaré est de permettre de sauver l'entreprise Air Lib de la faillite, d'obtenir un délai permettant de définir les modalités juridiques, économiques et financières de ce sauvetage qui restent à déterminer. Lorsque les autorités françaises auront soumis un plan de restructuration, la Commission examinera, le moment venu, et le cas échéant, ce plan au regard des lignes directrices applicables.

D. Raisons qui conduisent à l'ouverture de la procédure

40. La Commission a des doutes quant à la compatibilité de la mesure dont il est question, au regard des dispositions concernant les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté.
41. En premier lieu, l'éligibilité d'Air Lib aux aides au sauvetage et à la restructuration nécessite d'être vérifiée. En effet, il est prévu au point 7 des lignes directrices qu'une entreprise nouvellement créée n'y est pas éligible, même si sa position financière initiale est précaire. Il est précisé que c'est notamment le cas lorsque l'entreprise nouvelle est issue de la liquidation d'une entreprise préexistante, ou de la reprise de ses seuls actifs, ce qui semble avoir été le cas d'Air Lib en juillet 2001, ce sous réserve d'une appréciation plus précise que l'ouverture de procédure doit permettre.

Au titre de l'aide au sauvetage

42. En second lieu, la durée de l'aide semble poser problème. D'après les lignes directrices, elle doit couvrir une période maximale de six mois et ne peut être renouvelée que suite à une autorisation initiale donnée par la Commission. Or l'aide a finalement été étendue à douze mois, cela en l'absence de tout plan de restructuration notifié.
43. En troisième lieu, la mesure notifiée semble ne pas être, d'après les informations en la possession de la Commission et de loin, la seule contribution de fonds publics au sauvetage de l'entreprise. Ainsi, la Commission ne peut exclure que d'autres prêts, délais de paiement, par exemple envers l'URSSAF, les Assedic ou aéroports de Paris, voire garanties ou autres sources de financement, y compris de nature fiscale (GIE), aient été accordés, directement ou indirectement, par l'État. Ces mesures éventuelles n'ont, en tout état de cause, pas été notifiées à la Commission.
44. En quatrième lieu, la Commission a des doutes quant à la source des besoins de trésorerie. En effet, étant donné que l'entreprise semble déjà en restructuration, comme relevé plus haut, l'aide pourrait avoir davantage pour objet de financer cette restructuration en cours. Témoignent de ce processus de restructuration les redéploiements du réseau et de grille tarifaire ainsi que, s'ils sont confirmés, la mise en place d'un plan d'économies intégrant des départs significatifs de personnel et la restructuration juridique de l'entreprise. C'est pourquoi la Commission s'interroge sur le fait que la mesure notifiée pourrait d'ores et déjà

⁽²²⁾ Communication de la Commission concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, point 27 (JO C 350 du 10.12.1994, chapitre V.2, point 42, p. 17).

⁽²³⁾ Décision de la Commission du 17 octobre 2001 — Aide d'État N 636/01 — Royaume de Belgique.

⁽²⁴⁾ JO C 288 du 9.10.1999, chapitre 3.1, pages 4 et 5.

financer la restructuration de l'entreprise. Or, d'après les lignes directrices, l'aide doit uniquement avoir pour but de maintenir l'entreprise en vie pendant une période nécessaire pour l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation.

Au titre de l'aide à la restructuration

45. La Commission a également des doutes très sérieux quant à la compatibilité des mesures dont il est question, au regard des dispositions concernant les aides à la restructuration d'entreprises en difficulté.
46. Outre les points mentionnés ci-dessus, la Commission craint que certaines actions de la compagnie non seulement ne permettent pas de limiter l'impact de l'aide sur ses concurrents, mais au contraire exacerbent leurs difficultés. C'est particulièrement le cas de l'ouverture de nouvelles lignes nationales, communautaires ou internationales ainsi que du nouveau positionnement *low cost* que la compagnie semble avoir entrepris. À cet égard, la Commission ne peut exclure qu'une partie des ressources publiques obtenues ne serve à financer une politique d'expansion, dont l'esprit serait en totale opposition avec les lignes directrices tant de 1994 que de 1999. En tout état de cause, comme aucun plan de restructuration n'a été transmis à la Commission, celle-ci ne peut se prononcer sur le respect des conditions fixées au point 3.2 des lignes directrices de 1999.
47. De la même façon, ainsi que déjà mentionné pour l'aide au sauvetage, la Commission ne peut exclure que la compagnie ait bénéficié de certains apports de fonds d'origine publique, sous quelque forme que ce soit, y compris des mesures prises dans le cadre de la procédure de redressement, pour sa restructuration alors même qu'aucun plan en la matière n'a été approuvé par la Commission, voire même soumis à son examen. D'après les informations en sa possession, et particulièrement les dernières remarques faites par les autorités françaises, la Commission pourrait également conclure qu'aucun plan n'a, de fait, même été approuvé par celles-ci alors que des fonds publics sont déjà à la disposition de la compagnie.
48. S'agissant des activités d'Air Lib vers les DOM, compte tenu que, selon l'article 299, paragraphe 2, du traité CE, la situation économique et sociale structurelle des RUP (régions ultrapériphériques) est aggravée notamment par leur éloignement, la Commission rappelle que le transport aérien est un élément majeur pour y remédier. L'appréciation de la compatibilité des aides en cause tiendra compte de la contribution éventuelle qu'elles pourraient avoir pour surmonter le handicap structurel de l'éloignement dont souffrent les RUP.

Conclusion

49. L'évaluation préliminaire menée par la Commission a conduit donc à conclure à ce stade qu'elle ne dispose pas des éléments suffisants pour juger de la compatibilité des mesures avec les lignes directrices pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté. La Commission note également qu'aucune autre base légale de justification de ces mesures d'aide avec le traité ne paraît pouvoir être envisagée.

50. La Commission, en conséquence de tout ce qui précède, conclut qu'il y a des doutes sérieux quant à la conformité avec le traité des mesures prises par la France en faveur d'Air Lib. Les distorsions de la concurrence qu'elles sont susceptibles de créer ainsi que l'absence de proportionnalité entre cette distorsion éventuelle et l'objectif poursuivi semblent à cet égard de nature à nécessiter un examen plus approfondi.

4. DÉCISION

51. Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission émet des doutes sérieux en ce qui concerne la compatibilité de ces mesures avec les règles du traité CE relatives aux aides d'État et notamment l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE. En vertu des articles 10 et 13 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, la Commission enjoint à la France de lui faire part de sa réponse à cette ouverture de procédure ainsi que de lui fournir, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente, tous les documents, informations et données nécessaires pour mieux apprécier, le cas échéant, la compatibilité des mesures envisagées.
52. En particulier, il s'agit, à ce stade, des documents et explications supplémentaires relatifs aux points suivants:
- à la justification de l'éligibilité de la compagnie à une aide au sauvetage et/ou à la restructuration; il s'agirait ici particulièrement d'apporter tout élément en la matière relatif au statut et au périmètre d'activité d'Air Lib par rapport aux anciennes sociétés dont elle a repris des actifs, ce tant à l'époque de la reprise qu'actuellement, ainsi qu'aux conditions de la reprise elle-même; à ce titre, les modalités et la justification de l'intervention financière de Swissair, actionnaire des anciennes compagnies, au profit du reprenneur choisi par voie de justice devraient être précisées; de la même façon, le lien de causalité entre cette intervention et la validité de l'offre de reprise devra être démontré; les autorités françaises devront également démontrer que le processus de reprise par voie judiciaire n'a comporté aucun autre élément pouvant être constitutif d'aide d'État;
 - à la justification d'un renouvellement du prêt FDES en l'absence de toute autorisation initiale par la Commission; l'absence de notification de plan de restructuration durant cette période, objectif premier d'une aide au sauvetage, est à ce titre problématique;
 - à la présentation de toutes les sources de fonds, apportées ou prévues, provenant de l'État ou de tout autre organisme public ou sous son contrôle, et sous quelque forme que ce soit (apports en fonds propres, prêts, garanties, délais de paiement, GIE fiscaux, etc.), depuis début 2001 en faveur de la compagnie;
 - à la justification de tels financements pour l'objectif exclusif du sauvetage de la compagnie; à ce titre, le tableau prévisionnel chiffrant ses besoins de financement mensuels pour l'année 2002 de manière prévisionnelle, et fourni par les autorités françaises en annexe de leur note du 2 avril 2002, devra être complété du même état établi en données réelles;

e) à la justification de l'ensemble des actions de réorganisation juridique — par exemple des filialisations — ou économique — par exemple les ouvertures de nouvelles lignes et les nouvelles grilles tarifaires — envisagées ou d'ores et déjà pratiquées depuis la création d'Air Lib en 2001; concernant le réseau, les autorités françaises sont priées de fournir à la Commission un compte de résultat analytique le plus récent possible: il présentera, au moins jusqu'à la marge brute (ou marge sur coûts variables), le détail permettant de vérifier le degré de rentabilité de chaque réseau⁽²⁵⁾. Ces informations devraient être fournies au minimum pour chacune des activités suivantes:

- France — activité Air Lib, soit le réseau régional,
- France — activité Air Lib Express, soit les vols low cost métropolitains,
- Italie,
- Afrique du Nord,
- DOM — activité Air Lib, soit, *a priori*, les vols vers La Réunion,
- DOM — activité Air Lib Express, soit les vols low cost vers la Guadeloupe et la Martinique,
- autres long-courriers: TOM, *a priori* Papeete, et Cuba;

f) de manière plus générale, et en ce qui concerne surtout l'aide à la restructuration, la Commission enjoint les autorités françaises de l'informer pleinement de ses modalités, ce qui devra particulièrement intégrer l'ensemble des éléments prévus à l'annexe I des lignes directrices de 1999, lui permettant ainsi de vérifier toutes les conditions d'octroi d'une telle aide prévues aux articles 3.2.2 et 3.2.3 de ces lignes directrices, et auxquelles les autorités françaises sont priées de se référer. De même, les autorités françaises devront veiller, dans leur réponse, à fournir l'ensemble des informations également prévues en la matière par les

lignes directrices de 1994 relatives au transport aérien à leur titre V.2;

- g) les autorités françaises sont priées de fournir à la Commission copie des rapports des auditeurs et consultants qu'elles ont mandatés pour analyser le positionnement stratégique et la pertinence du plan de restructuration de la compagnie;
- h) les autorités françaises fourniront également à la Commission tout détail et toute justification permettant de vérifier la conformité avec le droit communautaire⁽²⁶⁾, relatif à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports communautaires, du transfert unilatéral des créneaux horaires d'AOM et Air Liberté à Air Lib, ainsi, ensuite, que de tous les versements de créneaux horaires non utilisés par Air Lib dans le «pool» de créneaux sur les aéroports parisiens, et ce aussi bien pour les versements passés que pour ceux restant à venir, y compris en application du plan de restructuration de la compagnie à venir.

La Commission souhaite préciser que la présente décision ne préjuge aucunement de toute action ultérieure de celle-ci en application des règles communautaires relatives à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports communautaires.

53. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.
54. La Commission se réserve la possibilité de demander des renseignements additionnels après l'analyse des informations ci-dessus.
55. La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, qui prévoit que toute mesure constituant une aide d'État illégale et incompatible pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.»

⁽²⁵⁾ Par marge brute ou marge sur coûts variables, il convient de comprendre, pour chaque réseau, le chiffre d'affaires sous déduction des coûts, généralement variables, directement liés à l'exploitation de ce réseau (location et maintenance des avions, carburant, frais d'aéroports, équipages, personnel au sol en escale, etc.). La marge brute permet de couvrir les frais non affectables de l'entreprise (administration, gestion, services centraux, frais financiers, etc.). Ce détail analytique devra être globalement réconcilié avec le compte de résultat général de l'entreprise pour la période considérée.

⁽²⁶⁾ Particulièrement le règlement (CE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 (JO L 14 du 22.1.1993).

Publicación de una solicitud de registro con arreglo al apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 2081/92 del Consejo, relativo a la protección de las indicaciones geográficas y de las denominaciones de origen

(2003/C 88/03)

Esta publicación otorga un derecho de oposición con arreglo al artículo 7 del citado Reglamento. Cualquier oposición a esta solicitud debe enviarse por mediación de la autoridad competente de un Estado miembro en un plazo de seis meses a partir de la presente publicación. La publicación está motivada por los elementos que se enumeran a continuación, principalmente el punto 4.6, según los cuales se considera que la solicitud está justificada en virtud del Reglamento (CEE) nº 2081/92.

REGLAMENTO (CEE) Nº 2081/92 DEL CONSEJO

SOLICITUD DE REGISTRO: ARTÍCULO 5

DOP (x) IGP ()

Número nacional del expediente: 4/2002

1. Servicio competente del Estado miembro

Nombre: Ministero delle Politiche agricole e forestali

Dirección: Via XX Settembre, 20

I-00187 Roma

Teléfono: (39-06) 481 99 68

Fax: (39-06) 42 01 31 26.

Dirección electrónica: qtc3@politicheagricole.it

2. Agrupación solicitante

2.1. Nombre: Associazione per la richiesta della registrazione della DOP per il formaggio «Spressa delle Giudicarie»

2.2. Dirección: Via P. Gnesotti, 2

I-38079 Tione di Trento (TN)

Teléfono: (39) 0465 33 95 55

Fax: (39) 0465 33 95 00

2.3. Composición: Productor(es)/transformador(es) (x) otros ()

3. Tipo de producto: queso — clase 1.3.

4. Descripción del pliego de condiciones

(resumen de las condiciones del apartado 2 del artículo 4)

4.1. Nombre: «Spressa delle Giudicarie».

4.2. Descripción: La «Spressa delle Giudicarie» es un queso producido con leche cruda de vacas pertenecientes a las razas Rendena (autóctona), Bruna, Gris Alpina, Frisona y Pía Roja, obtenida en dos o tres ordeños sucesivos y parcialmente desnatada por decantación natural.

Es un queso de pasta semicocida y compacta, de forma cilíndrica, con cara lateral recta o ligeramente convexa; el color de la corteza va del gris acastañado al ocre oscuro. La pasta, que es muy elástica cuando el producto es «giovane» (tierno), es de color blanco o pajizo claro y presenta ojos dispersos de pequeño y medio tamaño.

El sabor varía de suave a pronunciado y tiende a un gusto amargo apenas perceptible si se prolonga la maduración.

El peso varía de 7 a 10 kg, el diámetro de 30 a 35 cm y la altura de la cara lateral de 8 a 11 cm.

El porcentaje de grasa de la materia seca varía de un mínimo del 29 % a un máximo del 39 %; la humedad también varía del 32 al 40 % en el caso del queso «giovane» (tierno), y del 28 al 38 % cuando se trata del producto «stagionato» (curado), cuyos períodos de mínimos de madurez son, respectivamente, de tres y seis meses.

- 4.3. *Zona geográfica*: La producción de la leche, su transformación y la madurez del queso obtenido se llevan a cabo en el territorio de los valles de Giudicarie, Chiese, Rendena y Ledro y en municipios situados en una parte de la provincia de Trento.
- 4.4. *Prueba del origen*: Las primeras referencias históricas datan de tiempos muy remotos, como lo demuestra la «Regola di Spinale e Manez» de 1249. Más recientemente, las alusiones al queso «Spresa» se encuentran en el «Urbario» de Marini que, en los años 1915 y 1916, se refiere a la «Spresa da polenta» como queso típico.

De las demás referencias, cabe señalar las facturas y registros del «Caseificio di Coltura» (quesería) de Ragoli, municipio que se encuentra en el territorio delimitado en el punto 4.3, en los que figuran la lista de los productos y los precios de venta de «Spresa» de 1926 a 1934.

La prueba del origen se ve corroborada por los requisitos específicos que deben cumplir los ganaderos de vacas cuya leche se destina a la producción de la «Spresa delle Giudicarie», los productores de queso y las instalaciones de maduración para garantizar en todo momento la trazabilidad del producto mediante transcripciones y anotaciones en los registros correspondientes, bajo la supervisión del organismo de control.

- 4.5. *Método de obtención*: La leche utilizada para la obtención de «Spresa delle Giudicarie» procede de vacas de raza Rendena (autóctona) Bruna, Gris Alpina, Frisona y Pía Roja, alimentadas con heno de prados permanentes, en los que predominan las gramíneas. Según una tradición consolidada, queda excluida la utilización de leche producida en pastos alpinos y la obtenida de vacas alimentadas exclusivamente con hierba o productos ensilados de cualquier tipo.

La leche cruda, parcialmente desnatada por decantación natural, se calienta en calderas y se le añade cuajo de origen vacuno. La coagulación, proceso que dura de 20 a 50 minutos, se obtiene a una temperatura de $35\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$; tras realizar el corte de la cuajada hasta conseguir grumos de la dimensión de granos de arroz, se procede a calentar la masa a una semicocción a una temperatura de $42\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$, mientras se agita continuamente.

Tras reposar en el suero durante un máximo de 65 minutos, se extrae la cuajada y se pone en moldes especiales o pleitas que le darán forma. Al cabo de 24 horas, se pasa a la fase del salado, en seco o en salmuera, con un proceso que dura de 8 a 12 días. A continuación comienza la fase de la maduración o curado en zonas especialmente acondicionadas con una temperatura comprendida entre 10 °C y 20 °C , y con una humedad variable entre un mínimo del 80 % y un máximo del 90 %.

- 4.6. *Vínculo*: La zona de producción, situada en torno a los valles de Giudicarie, se limitaba antiguamente a pequeñas porciones de Val del Chiese y de Val Rendena; con el tiempo se extendió al territorio delimitado en el punto 4.3, sin llegar a abarcar nunca otras zonas del Trentino o de la provincia limítrofe de Brescia.

La zona presenta particularidades objetivas, ya sea por su configuración montañosa, ya sea por el clima característico alpino, con inviernos fríos y secos y veranos relativamente frescos y lluviosos, ya sea sobre todo por su flora, caracterizada por numerosas especies «endémicas» que crecen en las rocas y en los pastos y prados de montaña.

La producción de queso, su importante papel en la alimentación y su contribución a la economía local han sido decisivos para la permanencia en la zona de grandes grupos de población, de manera que se ha impedido el fenómeno perjudicial de la despoblación de las zonas de montaña.

Los datos más recientes sobre el queso «Spressa delle Giudicarie» estiman su producción en poco más de 24 000 quesos, obtenidos a partir de 2,7 millones de litros de leche procedente de 150 explotaciones ganaderas.

4.7. *Estructura de control:*

Nombre: Agenzia per la Garanzia della Qualità in Agricoltura — AQA

Dirección: Via E. Mach, 2

I-38010 S. Michele all'Adige (TN).

4.8. *Etiquetado:* El queso se identifica mediante la inscripción «DOP “Spressa delle Giudicarie”», reproducida una o varias veces en la cara lateral del queso e impresa mediante los moldes, que deberá presentar una dimensión mayor que cualquier otra inscripción que figure en el producto.

Debe indicarse también el número o código de referencia de la quesería y del lote de producción.

El queso puede venderse entero o en porciones, pero siempre deberá llevar los elementos de identificación mencionados y, en su caso, la referencia al tipo de queso «giovane» (tierno) o «stagionato» (curado).

4.9. *Requisitos nacionales:* —

N° CE: IT/00252/2002.09.27.

Fecha de recepción del expediente completo: 27 de septiembre de 2002.

Notificación previa de una operación de concentración
(asunto COMP/M.3154 — Süd-Chemie/SABIC/Scientific Design)

Asunto susceptible de ser tratado por procedimiento simplificado

(2003/C 88/04)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. El 3 de abril de 2003 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo ⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CE) nº 1310/97 ⁽²⁾, la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que las empresas Süd-Chemie AG («SC», Alemania) y Saudi Basic Industries Corporation («SABIC», Arabia Saudita), adquieren el control conjunto, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de la empresa Scientific Design Company, Inc. («SD», Estados Unidos), actualmente bajo control de la compañía alemana Linde AG, a través de adquisición de acciones y de activos.

2. **Ámbito de actividad de las empresas implicadas:**

- SC: fabricación y venta de productos químicos, incluyendo catalizadores,
- SABIC: fabricación y venta de productos químicos,
- SD: concesión de licencias sobre procesos tecnológicos y fabricación de productos en el sector químico, servicios de ingeniería asociados.

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto. De conformidad con la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo ⁽³⁾, se hace notar que este caso es susceptible de ser tratado por el procedimiento establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión insta a los terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días naturales a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01/296 72 44] o por correo, indicando la referencia COMP/M.3154 — Süd-Chemie/SABIC/Scientific Design, a la dirección siguiente:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Dirección B — Grupo operativo de operaciones de concentración
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; rectificación en el DO L 257 de 21.9.1990, p. 13.

⁽²⁾ DO L 180 de 9.7.1997, p. 1; rectificación en el DO L 40 de 13.2.1998, p. 17.

⁽³⁾ DO C 217 de 29.7.2000, p. 32.

Notificación previa de una operación de concentración**(asunto COMP/M.3142 — CVC/Danske Trælast)**

(2003/C 88/05)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. El 3 de abril de 2003 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo ⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que la empresa CVC Fund III («CVC», Reino Unido), adquiere el control, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de la totalidad de la empresa Danske Trælast A/S («DT», Dinamarca) a través de oferta pública de adquisición presentada el 3 de abril de 2003.

2. **Ámbito de actividad de las empresas implicadas:**

— CVC: servicios de asesoría de inversión y gestión a fondos de inversión y gestión de inversiones en su favor,

— DT: mayorista y minorista de venta de materiales de construcción.

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto.

4. La Comisión insta a los terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días naturales a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01/296 72 44] o por correo, indicando la referencia COMP/M.3142 — CVC/Danske Trælast, a la dirección siguiente:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Dirección B — Grupo operativo de operaciones de concentración
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; rectificación en el DO L 257 de 21.9.1990, p. 13.

⁽²⁾ DO L 180 de 9.7.1997, p. 1; rectificación en el DO L 40 de 13.2.1998, p. 17.

Notificación previa de una operación de concentración**[asunto COMP/M.2621 — SEB/Moulinex (II)]**

(2003/C 88/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. El 13 de noviembre de 2001 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo ⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, la Comisión recibió la notificación de un proyecto de concentración por el que la empresa SEB SA («SEB», Francia) adquiere el control, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de parte de la empresa Moulinex SA («Moulinex», Francia) mediante la adquisición de acciones.

2. **Ámbito de actividad de las empresas implicadas:**

— SEB: diseño, fabricación, mercadotecnia y venta de electrodomésticos pepueños,

— Moulinex: diseño, fabricación, mercadotecnia y venta de electrodomésticos pepueños.

3. El 8 de enero de 2002, la Comisión declaró la operación compatible con el mercado común. El 3 de abril de 2003, el Tribunal de Primera Instancia ha anulado la decisión de la Comisión en lo referente a los efectos sobre Finlandia, España, Irlanda, Italia y el Reino Unido. En virtud del apartado 5 del artículo 10 del Reglamento (CEE) n° 4064/89, los plazos de examen de la operación se aplican a partir del 4 de abril de 2003.

4. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto.

5. La Comisión insta a los terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días naturales a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01/296 72 44] o por correo, indicando la referencia COMP/M.2621 — SEB/Moulinex (II), a la dirección siguiente:

Comisión Europea
Dirección General de Competencia
Dirección B — Grupo operativo de operaciones de concentración
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel.

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; rectificación en el DO L 257 de 21.9.1990, p. 13.

⁽²⁾ DO L 180 de 9.7.1997, p. 1; rectificación en el DO L 40 de 13.2.1998, p. 17.

III

(Informaciones)

CONSEJO

Notificación de oposiciones generales

(2003/C 88/07)

Le Secretaría General del Consejo organiza las oposiciones generales siguientes ⁽¹⁾:

Consejo/416/A	Unidad de seguridad del tratamiento de la información: un puesto de administrador principal (A 5)
Consejo/417/A	Unidad de sistemas de cifrado: un puesto de administrador principal (A 5)
Consejo/418/B	Unidad de seguridad del tratamiento de la información: un puesto de asistente adjunto (B 5)
Consejo/419/B	Unidad de seguridad del tratamiento de la información: un puesto de asistente adjunto (B 5).

La fecha límite para la presentación de candidaturas se fija el 19 de mayo de 2003.

⁽¹⁾ DO C 88 A de 11.4.2003.