

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

(94/C 350/07)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

I. INTRODUCTION

I. 1. Libéralisation des transports aériens dans la Communauté

1. Dans le passé, les transports aériens dans la Communauté se caractérisaient par une intervention massive de l'État et le bilatéralisme. Si une certaine concurrence n'était pas exclue entre les transporteurs, les effets de distorsion potentiels des aides d'État étaient sans commune mesure avec les règles économiquement plus importantes relatives au contrôle des tarifs, à l'accès au marché et, en particulier, au partage des capacités qui étaient consacrées par des accords bilatéraux restrictifs entre les États membres.

Or, le Conseil a désormais mené à son terme son programme de libéralisation des transports aériens dans la Communauté⁽¹⁾. Dans un contexte de concurrence accrue dans la Communauté, l'application plus stricte des règles concernant les aides d'État répond donc à un besoin évident.

2. Les mesures relatives à la libéralisation du marché et à la concurrence qui sont désormais entrées en vigueur ont fondamentalement modifié l'environnement économique des transports aériens. Elles stimulent la concurrence et ont, dans une certaine mesure, réduit les pouvoirs discrétionnaires des autorités nationales et accru les possibilités pour les transporteurs aériens de décider, compte tenu de leurs propres considérations économiques et financières, des tarifs, des liaisons nouvelles et des capacités à mettre sur le marché.

(1) Le «premier paquet», adopté en décembre 1987, a introduit des règles nouvelles en ce qui concerne les tarifs, le partage des capacités et l'accès au marché pour les services réguliers intracommunautaires entre les principaux aéroports. Le «deuxième paquet», adopté en juillet 1990, a autorisé l'accès aux services des troisième et quatrième libertés entre la quasi-totalité des aéroports communautaires et sensiblement étendu les droits de cinquième liberté. Il comporte également des dispositions importantes sur la répartition de la capacité. Les services de transport aérien de marchandises ont été libéralisés par le règlement de février 1991. En juillet 1992, le Conseil a adopté le troisième et dernier «paquet» de mesures de libéralisation qui permet le libre exercice des libertés de l'air dans la Communauté à compter du 1^{er} janvier 1993; les restrictions subsistantes en matière de transport aérien intérieur seront éliminées dès le 1^{er} avril 1997. Ce «paquet» met aussi fin à la répartition de la capacité en sièges et autorise les compagnies à fixer librement leurs tarifs. En outre, les règles de concurrence ont été appliquées au secteur des transports aériens afin d'accompagner cette évolution et les règlements pertinents [(CEE) n° 3975/87 et (CEE) n° 3976/87] ont été modifiés afin d'y inclure la concurrence à l'intérieur d'un État membre.

La combinaison de tous ces facteurs, conjuguée à une concurrence de plus en plus agressive sur les marchés extra-communautaires, a conduit plusieurs transporteurs aériens à entreprendre des changements structurels importants qui, dans certains cas, ont impliqué une intervention de l'État.

Parfois, ces changements ont abouti à des concentrations et à des accords stratégiques avec d'autres compagnies aériennes. À cet égard, il convient de rappeler que les articles 85 et 86 du traité de même que les articles 53 et 54 de l'accord EEE sont pleinement applicables au secteur de l'aviation en vertu des règlements (CEE) n° 3975/87 et (CEE) n° 3976/87 du Conseil du 14 décembre 1987. En outre, depuis 1990, la Commission peut s'appuyer sur le règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises, pour éprouver de telles opérations.

Dans un environnement plus concurrentiel, les aides d'État pourraient revêtir une importance stratégique sensiblement accrue pour les gouvernements soucieux de protéger les intérêts économiques de leurs «propres» compagnies. Cela pourrait déboucher sur une course aux subventions de nature à compromettre tant l'intérêt commun que les objectifs fondamentaux du processus de libéralisation.

I. 2. Rapport de 1992 sur les aides d'État

3. Afin de se faire une idée plus exacte de la situation, la Commission a procédé en 1991/1992 à une enquête qui a abouti à l'établissement d'un inventaire des aides d'État existantes⁽²⁾ dans le secteur des transports aériens. Ce rapport a été publié en mars 1992.

Le rapport a révélé que plusieurs compagnies bénéficiaient d'une intervention de l'État, souvent sous forme d'aide directe à l'exploitation ou d'aide visant à améliorer la structure financière de la compagnie. Plusieurs aides potentielles d'État sous forme de concessions de droits exclusifs ont aussi été mises en évidence.

(2) Commission des Communautés européennes: «Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur l'évaluation des régimes d'aides institués en faveur des transporteurs aériens de la Communauté», document SEC(92) 431 final du 19 mars 1992.

La Commission estime que les impératifs de transparence ne sont pas suffisamment respectés. Au cours de son enquête, la Commission a critiqué à plusieurs occasions les lacunes des informations communiquées. Cela a contraint la Commission à réclamer des informations supplémentaires dans certains cas afin de pouvoir parvenir à des conclusions définitives.

I. 3. Rapport 1994 du Comité des Sages

4. À l'été 1993, la Commission a institué un comité d'experts du secteur du transport aérien (Comité des Sages) chargé d'analyser la situation de l'aviation civile dans la Communauté et de faire des recommandations en vue d'initiatives politiques futures. Le rapport final a été publié le 1^{er} février 1994. En ce qui concerne les aides d'État, le Comité des Sages fait les recommandations suivantes:

«Recommandations

- Dans l'intérêt des consommateurs et de l'industrie elle-même, les injections de capitaux dans les compagnies aériennes (ou dans les services aéroportuaires d'escale), quelle que soit leur forme, doivent en règle générale être désapprouvées si elles sont incompatibles avec les pratiques commerciales normales.
- La Commission des Communautés européennes est instamment invitée à appliquer strictement les dispositions du traité concernant les aides d'État et à élaborer des lignes directrices claires permettant d'évaluer les demandes exceptionnelles d'autorisation d'une aide d'État.
- Toutefois, pendant une brève période, l'autorisation d'une aide d'État peut être envisagée si cette aide sert les intérêts de la Communauté en favorisant une restructuration de nature à restaurer la compétitivité. À cet sujet, le soutien apporté à un transporteur aérien (ou à des services aéroportuaires d'escale) afin de l'aider à retrouver la viabilité commerciale peut être conforme à l'intérêt de la Communauté si la position des concurrents est sauvegardée.

Ces autorisations doivent être accordées aux conditions suivantes dont l'énumération n'est cependant pas exhaustive:

- a) il doit être indiqué clairement que l'aide concernée sera l'unique et la dernière;
- b) un plan de restructuration doit être présenté de nature à restaurer la viabilité économique et commerciale dans un délai déterminé, la preuve de l'accès au marché des capitaux

commerciaux devant être apportée. Le plan doit susciter intérêt du secteur privé et déboucher en fin de compte sur la privatisation;

- c) la validité d'un tel plan et ses chances de succès doivent être évaluées par des experts indépendants désignés par la Commission pour participer à la procédure d'évaluation de la Commission. Les résultats de cette évaluation doivent être rendus publics en liaison avec toute décision finale de la Commission;
 - d) le gouvernement concerné doit s'engager à s'abstenir de toute ingérence financière ou autre dans les décisions commerciales des transportateurs concernés;
 - e) il doit être interdit à la compagnie aérienne recourant à un financement public de développer sa propre capacité au-delà de ce qu'exige l'évolution générale du marché. Au contraire, une réduction de la capacité doit être envisagée;
 - f) il doit être valablement prouvé que les intérêts des autres compagnies concurrentes ne sont pas contrariés;
 - g) l'application du plan de restructuration doit faire l'objet d'une stricte surveillance avec l'aide d'experts professionnels indépendants.»
5. D'une manière générale, la Commission partage le point de vue du Comité qui, en fait, confirme sur de nombreux points sa politique actuelle. Sur d'autres points, la Commission est disposée à suivre les recommandations du Comité selon les modalités décrites dans les présentes lignes directrices. Ainsi, la Commission peut, dans les affaires délicates, se prononcer sur la question de savoir s'il est nécessaire de recourir à des experts et elle a publié un appel d'offres afin d'établir une liste d'experts pour le domaine de l'aviation. La Commission s'est référée autant que possible aux recommandations du Comité dans les différents chapitres des lignes directrices.

En s'acquittant des responsabilités qui lui incombent en vertu des articles 92 et 93 du traité, la Commission applique déjà certains principes recommandés par le Comité des Sages. Ainsi, la Commission a toujours examiné l'impact de l'aide sur la concurrence au sein de la Communauté, convaincue par ailleurs que les aides d'État ne peuvent être acceptées que si elles sont liées à un programme global de restructuration. Dans les affaires récentes, la Commission a imposé des conditions visant à limiter l'ingérence de l'État dans la gestion de la compagnie

aérienne⁽³⁾ et à interdire l'utilisation de l'aide d'État aux fins de l'acquisition de participations dans d'autres compagnies aériennes de la Communauté⁽⁴⁾. Toutefois, certaines idées exprimées par le Comité ne sauraient être acceptées par la Commission. Il n'est pas possible pour la Commission de modifier le traité CE ou d'en faire abstraction. Cela signifie en particulier que la condition selon laquelle l'aide doit être la dernière doit évidemment être interprétée conformément au droit communautaire. En d'autres termes, cette condition ne doit pas empêcher un État membre de notifier une nouvelle aide octroyée à une compagnie ayant déjà bénéficié d'une aide auparavant. Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice, la Commission prendra en considération tous les éléments pertinents⁽⁵⁾. Un élément important dont la Commission tiendra compte dans son appréciation sera le fait que la compagnie a déjà bénéficié d'aides d'État (voir titre V). C'est pourquoi, la Commission ne tolérera plus que soit octroyée une aide supplémentaire, sauf circonstance exceptionnelle imprévisible, indépendante de la volonté de la compagnie. En outre, dans la mesure où l'article 222 du traité est neutre en ce qui concerne le régime de propriété, la Commission ne peut subordonner l'octroi d'une aide d'État à la privatisation de la compagnie. Toutefois, la participation de capitaux à risques privés sera prise en considération dans l'analyse de la Commission.

I.4. Objectifs des lignes directrices

6. En esquissant son programme de libéralisation pour les transports aériens en 1984 dans son mémorandum n° 2 sur l'aviation civile, la Commission a élaboré une série de lignes directrices et de critères pour l'évaluation des aides d'État en faveur des transporteurs aériens sur la base des articles 92 et 93 du traité CE (annexe IV du mémorandum n° 2)⁽⁶⁾.

L'évaluation des aides d'État décrites dans le rapport 1992 (voir titre I.2) s'est fondée sur les règles du traité applicables aux aides d'État et sur les critères d'évaluation de l'annexe IV du mémorandum n° 2. Ce rapport avait notamment pour but de fournir à la Commission des données actualisées pouvant être utilisées en vue de l'élaboration de lignes directrices révisées adaptées au nouvel environnement des transports aériens en Europe.

(3) Décision de la Commission 91/555 du 24 juillet 1991, affaire C-21/91, ex N 204/91, Sabena (1991), JO n° L 300 du 31. 10. 1991, p. 48.

Décision de la Commission du 21 décembre 1993, affaire C-34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, JO n° L 54 du 25. 2. 1994, p. 30.

(4) Décision de la Commission du 22 juillet 1992, affaire N 294/92, Iberia.

Décision de la Commission, affaire C-34/93, ex NN 557/93, Aer Lingus, *opere citato*.

Décision de la Commission, affaire C-21/91, ex N 204/91, Sabena (1991) *opere citato*.

(5) Cour de justice: affaire C-26/89: Italie contre Commission (Conseil), Recueil 1991, p. I-4437, points 20 et 21 des motifs.

(6) Commission des Communautés européennes: «Mémorandum n° 2 sur l'aviation civile: état d'avancement des travaux en vue du développement d'une politique commune des transports aériens», document COM(84) 72 final du 15 mars 1984.

7. Les présentes lignes directrices répondent à un double souci:

- refléter l'achèvement du marché intérieur pour les transports aériens,
- accroître la transparence, aux différents niveaux, du processus d'évaluation en relation, d'une part, avec les données devant figurer dans les notifications des États membres et, d'autre part, les critères et les procédures appliqués par la Commission.

8. Afin d'accroître la compétitivité des compagnies aériennes européennes, ce qui reste l'objectif final de la Communauté⁽⁷⁾, la Commission souligne que le renforcement de la gestion commerciale est le seul moyen d'améliorer les performances financières, tout en tenant pleinement compte du volet «emploi». Les aides d'État doivent constituer l'exception plutôt que la règle car elles sont en principe exclues par l'article 92 paragraphe 1 du traité. La Commission est tout à fait consciente que les transporteurs aériens dans la Communauté se trouvent pour l'instant, pour des raisons structurelles et autres, dans une situation difficile et tiendra compte de ces facteurs. Toutefois, la crise actuelle requiert un sérieux effort de la part des transporteurs qui doivent s'adapter à l'évolution du marché. La Commission ne peut dire avec certitude à quoi ressemblera le futur «paysage aéronautique» et elle n'a pas l'intention de déterminer ce qui doit être fondamentalement abandonné au marché. Elle souhaite faire en sorte que les transporteurs aériens de la Communauté puissent se concurrencer effectivement à armes égales. Ces objectifs étant précisés, les présentes lignes directrices devraient contribuer à clarifier la position de la Commission sur les aides d'État accordées aux transporteurs aériens de la Communauté.

II. CHAMP D'APPLICATION DES LIGNES DIRECTRICES

II.1. Aides d'État en faveur des transporteurs aériens de la Communauté

9. Le 1^{er} janvier 1994, l'accord sur l'Espace économique européen (ci-après dénommé l'«accord») conclu par la Communauté européenne et les États de l'Association européenne de libre-échange (AELE) est entré en vigueur. Cet accord comporte des dispositions relatives aux aides d'État (article 61) qui reproduisent pour l'essentiel l'article 92 du traité. Conformément à l'article 62 de l'accord, l'application des règles relatives aux aides d'État dans les États participants de l'AELE incombe à l'autorité de surveillance de l'AELE, alors que la Commission est compétente pour l'application de ces mêmes règles dans les États membres de la Communauté européenne. Dans la présente communication, la Commission entend par «EEE» l'Espace économique européen et par «compagnies européennes» et «concurrents européens» les compagnies établies dans la Communauté européenne et les États de l'AELE.

(7) Communication de la Commission du 1^{er} juin 1994. L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs COM(94) 218 final.
 Décision de la Commission du 27 juillet 1994, affaire C-23/94: Air France, JO n° L 284 du 30. 9. 1994.

10. Les lignes directrices couvrent les aides accordées par les États membres de la Communauté européenne aux transporteurs aériens de la Communauté.

Cela peut inclure toute activité annexe du transport aérien, toute subvention directe ou indirecte susceptible de bénéficier aux compagnies telles que les écoles de pilotage^(*), les boutiques hors taxes, les facilités aéroportuaires, les franchises, les redevances aéroportuaires, dans les limites qui seront définies dans les chapitres suivants.

Toutefois, la présente communication ne s'étend pas aux subventions accordées aux avionneurs^(*). En revanche, les aides accordées aux compagnies afin de promouvoir l'acquisition ou l'exploitation de certains aéronefs tombent dans le champ d'application des lignes directrices.

Quant à la question de savoir si et dans quelles conditions les droits exclusifs doivent être traités dans l'optique de l'article 92 du traité ou de l'article 61 de l'accord, elle est analysée d'une manière détaillée dans le chapitre VIII.

II.2. Relations avec les pays tiers

11. La présente communication s'applique aux aides d'État accordées par les États membres dans le secteur de l'aviation. La Commission n'ignore pas que les aides d'État accordées par des pays tiers à des compagnies non communautaires peuvent affecter la position concurrentielle des transporteurs de la Communauté sur les liaisons où ils affrontent la concurrence. Toutefois, le fait que des transporteurs non communautaires puissent bénéficier d'aides d'État ne saurait justifier la non-application des dispositions contraignantes du traité relatives aux aides d'État. Ces dispositions s'appliquent indépendamment de la question de savoir si les pays tiers accordent ou non des aides.

En outre, les conditions d'accès au marché et la limitation de la concurrence consacrées par la plupart des accords bilatéraux avec les pays tiers apparaissent de loin beaucoup plus importantes sur le plan économique que d'éventuelles aides d'État.

La Commission n'a donc pas l'intention de traiter des aides d'État accordées aux compagnies des pays tiers dans la présente communication. Si des aides d'État accordées par des pays tiers permettent de

pratiquer des tarifs très bas, ces cas de dumping doivent être examinés dans le contexte de la politique extérieure de la Communauté vis-à-vis des pays tiers dans le secteur de l'aviation.

II.3. Investissements publics d'infrastructure

12. 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⁽¹⁰⁾. Les décisions concernant le développement des infrastructures n'entrent pas dans le champ d'application de la présente communication dans la mesure où elles visent à répondre à des besoins de programmation ou de mise en œuvre de politiques nationale relatives à l'environnement et au transport.

Ce principe général ne vaut que pour la réalisation d'infrastructures par les États membres, sans préjudice de l'évaluation d'éventuels éléments d'aide résultant du traitement préférentiel accordé à certaines compagnies pour l'utilisation des infrastructures. La Commission peut donc évaluer les actions entreprises à l'intérieur des aéroports qui pourraient bénéficier directement ou indirectement aux compagnies.

II.4. Privilèges fiscaux et aides sociales

13. L'article 92 du traité ne fait aucune distinction entre les interventions de l'État en fonction de leur cause ou de leur finalité, mais les définit en fonction de leurs effets. Par conséquent, l'objectif prétendument fiscal ou social d'une mesure particulière ne saurait soustraire ladite mesure à l'application de l'article 92 du traité⁽¹¹⁾ et de l'article 61 de l'accord.

En principe, la réduction ou le report des contributions fiscales ou des cotisations sociales ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 92 paragraphe 1 du traité et de l'article 61 paragraphe 1 de l'accord mais une mesure générale, sauf s'ils assurent un avantage compétitif à certaines entreprises en leur évitant de devoir supporter des coûts qui auraient dû normalement être financés par leurs ressources financières propres, empêchant ainsi les forces du marché de produire normalement leurs effets⁽¹²⁾.

La Commission adopte une approche positive à l'égard des aides à caractère social parce qu'elles font passer les avantages économiques avant les intérêts de l'entreprise, favorisant ainsi les mutations structurelles et soulageant la situation de détresse matérielle et que, bien souvent, elles ne font rien plus que gommer les différences entre les obligations imposées aux entreprises par les législations nationales.

(*) Décision de la Commission d'ouverture de la procédure visée à l'article 93 paragraphe 2 du traité en ce qui concerne l'acquisition par KLM d'une école de pilotage, affaire C-31/93, JO n° C 293 du 29. 10. 1993.

(*) À cet égard, il convient d'observer que dans un passé récent, les avionneurs se sont substitués aux banques peu enthousiastes pour financer une part considérable des investissements dans les aéronefs. Cette source de financement a été très précieuse en particulier pour certains nouveaux arrivants qui rencontraient des problèmes particuliers pour accéder au financement *via* le système bancaire. Lorsque des avionneurs ont reçu une aide d'État, on pourrait conclure que cette aide a bénéficié indirectement aux transporteurs aériens. Toutefois, les effets éventuels d'une aide d'État accordée à l'industrie aéronautique sur d'autres secteurs ne tombent pas dans le champ d'application des lignes directrices et seront pris en considération lors de l'examen de ces aides spécifiques.

(10) Réponse de la Commission à la question écrite n° 28 de M. Dehousse du 10 avril 1967, JO n° 118 du 20. 6. 1967, p. 2311/67.

(11) Cour de justice: affaire 173/73, Italie contre Commission, Recueil 1974, p. 709, points 27 et 28 des motifs, pages 718-719.

(12) Cour de justice: affaire 301/87 du 14 février 1990, France contre Commission, Recueil 1990, p. 307 (affaire Boussac), point 41 des motifs, p. 362.

III. AIDE À L'EXPLOITATION DE LIAISONS AÉRIENNES

III.1. Aides à l'exploitation

14. Le rapport sur les aides d'État dans le secteur de l'aviation élaboré par la Commission en 1991/1992⁽¹³⁾ a mis en évidence plusieurs aides directes en faveur des services aériens, généralement intérieurs, destinées à couvrir leur déficit d'exploitation.

L'instauration du cabotage consécutif à compter du 1^{er} janvier 1993 et l'autorisation de cabotage illimité à compter du 1^{er} avril 1997⁽¹⁴⁾ ont conduit le Conseil à préciser sa position en ce qui concerne les subventions accordées en faveur des liaisons intérieures. Ces subventions pourraient être préjudiciables à l'exercice des droits de cabotage définis ci-dessus. Les aides directes visant à combler les pertes d'exploitation ne sont pas, en général, compatibles avec le marché commun et ne peuvent bénéficier d'une exemption. Toutefois, la Commission doit aussi tenir compte du souci des États membres de promouvoir les liaisons régionales avec les zones défavorisées.

En ce qui concerne les aides régionales, la Commission s'attache avant tout à empêcher que la compensation reçue soit utilisée par la compagnie bénéficiaire pour procéder à des subventions croisées entre les lignes régionales subventionnées et les autres lignes sur lesquelles elle entre en concurrence avec d'autres transporteurs aériens de l'EEE. C'est la raison pour laquelle la Commission estime que les subventions directes à l'exploitation de lignes aériennes ne peuvent, en principe, être acceptées que dans les deux cas suivants.

III.2. Obligations de service public

15. S'agissant des transports aériens, «les obligations de service public» sont définies par le règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes intracommunautaires⁽¹⁵⁾ comme «des obligations imposées à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un État membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service répondant à des normes fixes

en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisfait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial».

Le règlement (CEE) n° 2408/92 dispose qu'un État membre peut imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport. Le règlement décrit également la procédure à suivre lorsqu'un État membre décide d'imposer une obligation de service public.

16. Si aucun transporteur aérien n'a commencé ni n'est sur le point de commencer des services aériens réguliers sur une liaison, conformément aux obligations de service public qui ont été imposées sur cette liaison, l'État membre peut en limiter l'accès à un seul transporteur aérien pour une période maximale de trois ans, à l'issue de laquelle la situation doit être réexaminée⁽¹⁶⁾. Le droit d'exploiter ces services est concédé à tout transporteur aérien communautaire habilité à exploiter de tels services aériens par voie d'adjudication publique, selon la procédure décrite à l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92⁽¹⁷⁾. Lorsque la capacité offerte dépasse 30 000 sièges par an, il convient d'observer que l'accès à la ligne ne peut être limité à un seul transporteur que si d'autres formes de transport ne peuvent assurer un service adéquat et continu (article 4 paragraphe 2). Cette disposition vise à garantir le maintien de liaisons de transport adéquates vers certaines régions, en particulier si le volume de trafic est faible et si d'autres modes de transport ne peuvent fournir ce service.

Un État membre peut donc verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné pour l'exécution d'une obligation de service public conformément à l'article 4 paragraphe 1 point h) du règlement. Cette compensation devra tenir compte des coûts et recettes (c'est-à-dire du déficit) générés par le service. Le développement et la mise en œuvre de ces régimes doivent être transparents. À cet égard, la Commission estime que la compagnie retenue doit disposer d'un système de comptabilité analytique

⁽¹³⁾ Voir Doc. SEC(92)431 final, *opere citato*.

⁽¹⁴⁾ Article 3 du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 8.

⁽¹⁵⁾ Article 2 point o) du règlement (CEE) n° 2408/92, JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 8.

⁽¹⁶⁾ Article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92, *opere citato*.

⁽¹⁷⁾ Les règles communautaires relatives aux marchés publics ne s'appliquent pas à l'octroi, par voie législative ou contractuelle, des concessions exclusives qui ne relèvent que de la seule procédure visée à l'article 4 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2408/92.

suffisamment élaboré pour permettre le calcul des coûts (y compris des coûts fixes) et des recettes en question.

17. L'article 77 du traité et l'article 49 de l'accord qui disposent que les aides sont compatibles avec le traité si elles répondent aux besoins de la coordination des transports ou si elles correspondent aux remboursements de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public ne s'appliquent pas au transport aérien. L'article 84 du traité exclut expressément l'application de ces dispositions au transport aérien et l'article 47 de l'accord dispose que l'article 49 s'applique aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Par conséquent, le remboursement des pertes encourues par les compagnies du fait de l'exécution d'obligations de service public doit être évalué sur la base des règles générales du traité applicables au transport aérien⁽¹⁸⁾. La licéité du remboursement devra être évaluée à la lumière des principes relatifs aux aides d'État dégagés par la jurisprudence de la Cour de justice.

18. À ce sujet, il importe que la compagnie ayant accès à la liaison sur laquelle une obligation de service public a été imposée puisse n'obtenir la compensation qu'après avoir été sélectionnée au terme d'une procédure d'adjudication publique.

Cette procédure permet à l'État membre d'évaluer l'offre faite pour la liaison et de faire son choix en tenant compte à la fois de l'intérêt des usagers et du coût de la compensation. Dans le règlement (CEE) n° 2408/92, le Conseil a établi des règles uniformes et non discriminatoires pour la concession des droits de trafic aérien sur les liaisons sur lesquelles des obligations de service public ont été imposées. En outre, les critères de calcul de la compensation ont été clairement définis. Un remboursement calculé conformément à l'article 4 paragraphe 1 point h) dudit règlement, en fonction du déficit enregistré sur une liaison, ne peut comporter aucune surcompensation au profit du transporteur aérien. Le nouveau système institué par le troisième paquet, s'il est appliqué correctement, exclut qu'un remboursement au titre d'obligations de service public puisse inclure des éléments d'aide. Une compensation du simple déficit enregistré sur une liaison spécifique (y compris une rémunération raisonnable pour le capital utilisé) par une compagnie qui a été loyalement sélectionnée au terme d'une procédure d'adjudication publique est une opération commercialement neutre entre l'État concerné et la compagnie choisie, qui ne saurait être considérée comme une aide. Par essence, une aide confère un avantage à

son bénéficiaire⁽¹⁹⁾; un remboursement qui se limite exclusivement aux pertes encourues en raison de l'exploitation d'une liaison spécifique n'entraîne aucun avantage particulier pour la compagnie qui a été choisie sur la base de critères objectifs tels que prévus par l'article 4 paragraphe 1 du règlement.

En conséquence, la Commission considère que la compensation au titre des obligations de service public ne comporte aucun élément d'aide si le transporteur a été correctement sélectionné par appel d'offres, sur la base de la limitation de l'accès à la liaison à un seul transporteur et si le niveau maximal de la compensation n'excède pas le montant du déficit, conformément aux clauses de la soumission, aux dispositions du droit communautaire et, plus particulièrement, à celles du troisième paquet.

19. En outre, l'article 4 paragraphe 1 point i) du règlement (CEE) n° 2408/92 fait obligation aux États membres d'adopter les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu de ce même article puisse être réexaminée d'une manière effective et dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient à la législation communautaire ou à la réglementation nationale qui la met en œuvre. Il découle de cette disposition, de même que de la répartition générale des tâches entre la Communauté et ses États membres que c'est avant tout aux autorités des États membres et, en particulier, aux juridictions nationales qu'il incombe de garantir l'application correcte de l'article 4 du règlement dans les cas individuels. Cela vaut en particulier pour un État membre qui choisit, dans le cadre d'une adjudication publique, le transporteur qui desservira la liaison sur laquelle pèse une obligation de service public. Il faut également souligner que la Commission peut procéder à une enquête et arrêter une décision lorsque le développement d'une liaison est indûment restreint (article 4 paragraphe 3 dudit règlement).

Toutefois, ce dernier pouvoir, de même que les droits et obligations de l'autorité nationale en vertu de l'article 4 paragraphe 1 point i) n'affectent en rien les pouvoirs exclusifs que la Commission tire des règles du traité relatives aux aides d'État (voir également le point 15), lesquelles ne peuvent être modifiées par des dispositions du droit dérivé de la Communauté. S'il apparaît à l'évidence que l'État membre n'a pas choisi la meilleure offre, la Commission est habilitée à solliciter des informations de l'État membre afin de pouvoir vérifier si le marché comporte des éléments d'aide d'État. En fait, l'existence de tels éléments est probable dès lors que l'État

⁽¹⁸⁾ Voir: Cour de justice, affaire 156/77, Commission contre Belgique, Recueil 1978, p. 1881.

⁽¹⁹⁾ Voir affaire 173/72, gouvernement italien contre Commission, Recueil 1974, p. 709, *opere citato*.

membre s'engage à verser aux transporteurs sélectionnés une compensation financière supérieure à celle qu'il aurait payée au transporteur ayant fait la meilleure offre (qui n'est pas nécessairement la moins chère).

20. Selon l'article 4 paragraphe 1 point f) du règlement (CEE) n° 2408/92, la compensation requise n'est qu'un des critères à prendre en considération pour la sélection des offres. La Commission estime toutefois que le niveau de compensation est le principal critère de sélection. En effet, les autres critères tels que l'adéquation du service, le prix et autres conditions sont généralement inclus dans les obligations de service public elles-mêmes. Par conséquent, ce n'est que dans des cas exceptionnels, dûment justifiés, que le transporteur choisi pourrait être autre que celui qui requiert la compensation financière la plus faible.
21. Il importe de souligner que, si la Commission devait être saisie d'une plainte concernant un prétendu manque de loyauté de la procédure d'adjudication, elle solliciterait rapidement des informations de l'État membre concerné. Si la Commission conclut que l'État membre concerné n'a pas retenu la meilleure offre, elle considérera très probablement que le transporteur choisi a bénéficié d'une aide au sens de l'article 92 du traité et de l'article 61 de l'accord. Si l'État membre n'a pas notifié l'aide conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, la Commission considérera que l'aide, si la compensation a déjà été versée, a été accordée illégalement et ouvrira la procédure prévue par l'article 93 paragraphe 2. La Commission peut ordonner provisoirement de suspendre le versement de l'aide en attendant l'issue de la procédure⁽²⁰⁾. Dans le contexte de cette procédure, la Commission peut engager ou demander à l'État membre concerné d'engager un consultant indépendant afin d'évaluer les différentes offres.
22. L'article 5 du règlement (CEE) n° 2408/92 dispose que les concessions exclusives sur des liaisons intérieures accordées par voie législative ou contractuelle peuvent subsister, dans certaines conditions, jusqu'à leur échéance ou pendant trois ans, selon la date la plus proche. Le remboursement éventuel accordé à ces transporteurs qui bénéficient de concessions exclusives pourrait comporter des éléments d'aide, surtout si les transporteurs n'ont pas été choisis au terme d'une procédure d'adjudication publique [comme le prévoit l'article 4 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 2408/92]. La Commission souligne que de tels remboursements doivent être notifiés afin de lui permettre d'examiner s'ils incluent des éléments d'aide d'État.
23. La compensation des pertes subies par un transporteur qui n'a pas été sélectionné conformément à

l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 continuera à être évaluée selon les règles générales applicables aux aides d'État. Cela vaut également pour les compensations qui ne sont pas calculées sur la base des critères énoncés par l'article 4 paragraphe 1 point h) du règlement.

Cela signifie que les remboursements au titre de services publics sur les liaisons desservant les îles grecques et les îles atlantiques (Açores)⁽²¹⁾ qui, pour l'instant, sont exclues du champ d'application du règlement (CEE) n° 2408/92 sont néanmoins soumis aux articles 92 et 93 du traité et à l'article 61 de l'accord. Lors de l'évaluation de ces compensations, la Commission vérifiera si l'aide entraîne un détournement de trafic important ou permet aux transporteurs de procéder à des subventions croisées au profit de liaisons intracommunautaires, régionales ou intérieures sur lesquelles ils sont en concurrence avec d'autres transporteurs aériens de la Communauté. On estimera que tel n'est pas le cas si le remboursement se fonde sur les coûts et les recettes (c'est-à-dire le déficit) générés par le service. La Commission rappelle une fois encore qu'une telle compensation doit être notifiée.

III.3. Aides à caractère social

24. L'article 92 paragraphe 2 point a) du traité et l'article 61 paragraphe 2 point a) de l'accord exemptent les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des produits. Cette disposition qui, jusqu'à présent, a été rarement utilisée, présente une certaine pertinence dans le cas des aides directes à l'exploitation de liaisons aériennes, à condition que le bénéfice de l'aide aille effectivement aux consommateurs finals.

L'aide doit avoir un caractère social, c'est-à-dire qu'elle ne doit en principe couvrir que certaines catégories de passagers utilisant la liaison (enfants, handicapés, personnes à faibles ressources). Toutefois, s'il s'agit d'une liaison avec une région défavorisée, essentiellement des îles, l'aide pourrait couvrir la totalité de la population de la région.

L'aide doit être accordée sans discrimination quant à l'origine des services, c'est-à-dire quels que soient les transporteurs aériens de l'Espace économique européen exploitant les services. Cela implique également l'absence de tout obstacle à l'accès à la liaison concernée pour tous les transporteurs aériens de la Communauté.

⁽²⁰⁾ Voir affaire C 301/87, France contre Commission, Recueil 1990 I, p. 307; affaire C 142/87, Belgique contre Commission, Recueil 1990 I, p. 959.

⁽²¹⁾ Voir décision de la Commission du 6 juillet 1994, affaire C 7/93, remboursement du déficit subi par TAP sur les liaisons desservant les îles atlantiques, JO n° C 178 du 30. 6. 1993.

IV. DISTINCTION ENTRE LE RÔLE DE L'ÉTAT EN TANT QUE PROPRIÉTAIRE D'UNE ENTREPRISE ET EN TANT QUE FOURNISSEUR D'UNE AIDE D'ÉTAT À CETTE ENTREPRISE

25. Le traité consacre à la fois le principe de la neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété ⁽²²⁾ et le principe de l'égalité ⁽²³⁾ entre les entreprises publiques et privées.

L'évaluation de la Commission se fait en deux temps. Afin de déterminer si l'on se trouve en présence d'une aide, la Commission, conformément au principe dit de l'investisseur en économie de marché (titre IV), évalue dans un premier temps les circonstances qui entourent la transaction financière, car la même mesure peut être soit une aide, soit une transaction commerciale normale. Si la Commission estime que la mesure comporte des éléments d'aide, elle détermine dans un second temps si l'aide est compatible avec le marché commun en vertu des dérogations prévues par l'article 92 paragraphe 3 du traité et l'article 61 paragraphe 3 de l'accord (titre V).

La Commission tirera alors une conclusion motivée sur le caractère d'aide d'État de l'opération financière. Elle en contrôlera la validité et la cohérence et vérifiera si elle est commercialement raisonnable.

26. Il n'appartient pas à la Commission de prouver qu'il est quasiment certain que le programme financé par l'État sera rentable avant de le considérer comme une opération commerciale normale. La Commission ne saurait se substituer au jugement de l'investisseur, mais elle doit établir avec une certitude raisonnable que le programme financé par l'État serait acceptable pour un investisseur en économie de marché. Si, toutefois, certains aspects de l'opération indiquent qu'un propriétaire ne risquerait pas ses capitaux propres dans des circonstances analogues, l'opération sera considérée comme une aide d'État.

Pour trancher la question de savoir si des fonds publics accordés à des entreprises publiques constituent une aide, la Commission tiendra compte des facteurs décrits ci-dessous pour chaque type d'inter-

vention couverte par la présente communication. Ces facteurs sont indiqués afin de permettre aux États membres de comprendre l'attitude de la Commission dans chaque cas particulier.

Conformément au principe de neutralité, l'aide sera généralement assimilée à la différence entre les conditions dont est assorti l'apport de capitaux par l'État à la compagnie et les conditions auxquelles un investisseur privé opérant dans des conditions normales de marché accepterait de fournir des capitaux à une compagnie privée comparable ⁽²⁴⁾.

Si l'aide est affectée à l'amortissement de pertes passées, les crédits d'impôt attachés à ces pertes doivent être ajoutés au montant de l'aide. Dès lors que ces crédits d'impôt seraient gelés pour compenser les bénéfices futurs, ou vendus ou transférés à des tiers, l'entreprise bénéficierait deux fois de l'aide.

IV.1. Apports de capitaux

27. L'apport de capital n'implique pas une aide d'État lorsque la participation de l'État dans le capital d'une société doit être majorée, lorsque l'apport de capital est proportionnel au nombre de parts détenues par les pouvoirs publics et intervient concomitamment avec un apport de fonds d'un actionnaire privé; la part détenue par l'investisseur privé doit avoir une signification économique réelle ⁽²⁵⁾.

28. On pourra normalement considérer que le principe de l'investisseur en économie de marché a été respecté si la structure et les perspectives futures de la société sont telles que, par référence à une entreprise privée comparable, un profit normal, sous forme de versement de dividendes ou de plus-value du capital, peut être escompté dans un délai raisonnable.

En conséquence, la Commission analysera la situation commerciale et financière passée, présente et future de la société.

Normalement, l'évaluation de la Commission ne se limitera pas à la rentabilité à court terme de la société. Le comportement de l'investisseur privé auquel doit être comparée l'intervention de l'investis-

⁽²²⁾ L'article 222 du traité énonce: «Le présent traité ne préjuge en rien le régime de la propriété dans les États membres».

⁽²³⁾ Voir: Cour de justice, 21 mars 1991, affaire 305/89, Italie contre Commission (affaire Alfa Roméo), Recueil 1991, p. 1603, point 24 des motifs, p. 1641; Cour de justice, 21 mars 1991, affaire 303/88, Italie contre Commission (affaire ENI-Lanerossi), Recueil 1991, p. 1433, point 20 des motifs, p. 1476; communication de la Commission aux États membres concernant la participation des autorités publiques dans les capitaux des entreprises, 17 septembre 1984, Bulletin CE n° 9-1984, point 1.

⁽²⁴⁾ Voir la communication de la Commission aux États membres sur l'application des articles 92 et 93 du traité CEE et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier (point 3) (JO n° C 307 du 13. 11. 1993, p. 3).

⁽²⁵⁾ Communication de la Commission aux États membres du 17 septembre 1984, *opere citato*, point 3.2.

seur public n'est pas nécessairement celui de l'investisseur ordinaire plaçant des capitaux en vue de leur rentabilisation à plus ou moins court terme. Pour être correcte, la comparaison doit se faire avec une société privée guidée par des perspectives de rentabilité à long terme ⁽²⁶⁾, conformément à son secteur d'activité.

Un *holding* peut apporter des capitaux frais pour assurer la survie d'une filiale confrontée à des difficultés temporaires, mais qui, après restructuration si nécessaire, redeviendra rentable à long terme. De telles décisions peuvent être motivées non seulement par la possibilité d'en retirer un profit, mais également par d'autres préoccupations, comme le souci de maintenir l'image de marque du groupe ou de réorienter ses activités ⁽²⁷⁾.

Néanmoins, l'État, comme n'importe quel autre investisseur en économie de marché, doit escompter un rendement normal de ses investissements dans un délai raisonnable. À défaut de rendement normal à court terme ou de perspective de rendement normal à long terme, on peut alors supposer que la société est aidée et que l'État renonce au profit qu'un investisseur en économie de marché escompterait d'un investissement analogue.

Normalement, un investisseur en économie de marché procède à un apport de fonds si la valeur actualisée ⁽²⁸⁾ des *cash flows* futurs escomptés du projet (revenant à l'investisseur sous forme de versements de dividendes et/ou de plus-value du capital et ajustés en fonction des risques) est supérieure à la mise de fonds.

29. Afin d'évaluer si un rendement normal de l'investissement peut être escompté dans un délai raisonnable, la Commission analysera les projections financières de la compagnie. Pour juger de leur réalisme, la Commission peut examiner la situation de la compagnie dans les domaines suivants.

a) Performances financières. Il peut être tenu compte de divers indicateurs, par exemple:

— les ratios d'endettement (endettement/fonds propres) et le *cash flow* sont des indicateurs importants de la santé d'une société, car ils permettent d'évaluer l'aptitude d'une société à financer ses investissements et ses opérations à caractère permanent sur ses ressources propres ⁽²⁹⁾,

— les résultats d'exploitation et les résultats nets peuvent être analysés sur une période de plusieurs années. Des taux de rentabilité peuvent être déterminés et les tendances qu'ils reflètent peuvent être évaluées,

— les valeurs futures du capital et les versements futurs de dividendes.

b) Efficience économique et technique. On peut, par exemple, évaluer les indicateurs suivants:

— les coûts d'exploitation et la productivité du travail,

— l'âge de la flotte peut être un élément important de l'évaluation. Une compagnie disposant d'une flotte d'âge supérieur à la moyenne européenne sera certainement handicapée en raison des investissements considérables requis pour le renouvellement de sa flotte. En outre, cette situation est généralement associée à l'absence d'investissements ou à des investissements antérieurs inopportuns et est considérée comme un facteur négatif au regard du principe de l'investisseur en économie de marché.

c) Stratégie commerciale sur les différents marchés.

Les tendances des différents marchés sur lesquels la compagnie entre en concurrence (situation passée, présente et future), la part de marché détenue par la compagnie sur une période suffisamment longue et les perspectives de marché de la compagnie peuvent être estimées et les projections être soigneusement évaluées.

⁽²⁶⁾ Cour de justice, affaire 305/89, Alfa Roméo, *opere citato*, point 20 des motifs; affaire 303/88, ENI-Lanerossi, *opere citato*, point 22 des motifs; rapport sur l'évaluation des régimes d'aide institués en faveur des transporteurs aériens de la Communauté, doc. SEC(92) 431 final, *opere citato*, annexe 2, p. 50.

⁽²⁷⁾ Cour de justice, affaire 303/88, ENI-Lanerossi, *opere citato*, point 21 des motifs; arrêt du 14 septembre 1994, affaires jointes C 278/92 et C 280/92, Espagne contre Commission (Imepiel), point 25 des motifs, non encore publiées.

⁽²⁸⁾ *Cash flows* futurs actualisés sur la base du coût marginal de recours à l'emprunt ou d'investissement de la société.

⁽²⁹⁾ Affaire 301/87, Boussac, *opere citato*, point 40 des motifs, page 361.

La Commission est consciente des difficultés inhérentes à de telles comparaisons entre compagnies établies dans les différents États membres qui sont dues en particulier à la diversité des normes et pratiques comptables ou à la structure et l'organisation de ces compagnies (importance du trafic fret, par

exemple). Elle en tiendra compte lors du choix des références adéquates à utiliser aux fins de la comparaison avec les entreprises publiques bénéficiant d'un apport de fonds.

30. La Commission tiendra compte de l'environnement économique général dans lequel opèrent les transporteurs aériens.

À la suite d'une crise de courte durée, les résultats d'exploitation d'une compagnie peuvent se détériorer considérablement. Toutefois, en période normale de stabilité macroéconomique, les transports aériens, comme de nombreux autres secteurs de services, ont toujours enregistré une croissance sensible. En conséquence, malgré les problèmes de courte durée, une compagnie dont la structure est fondamentalement saine peut avoir de bonnes perspectives d'avenir malgré le fléchissement général des performances du secteur.

31. En cas d'entreprises déficitaires, les améliorations indispensables et les mesures de restructuration sont essentielles pour l'évaluation de la Commission. Ces mesures doivent constituer un programme de restructuration cohérent. La Commission tient particulièrement à ce que les plans de restructuration soient établis par des conseillers financiers extérieurs et indépendants après une étude préalable. Conformément à la recommandation du Comité des Sages (titre I.3), la Commission peut, si nécessaire, solliciter l'avis d'un expert indépendant sur la validité du plan.

IV.2. Financement des emprunts

32. La Commission appliquera le principe de l'investisseur en économie de marché afin d'évaluer si le prêt est accordé à des conditions commerciales normales et s'il aurait pu être accordé par une banque commerciale. En ce qui concerne les conditions de tels prêts, la Commission tiendra notamment compte à la fois du taux d'intérêt pratiqué et de la garantie exigée. La Commission examinera si la garantie accordée est suffisante pour rembourser intégralement le prêt en cas de cessation de paiement, de même que la situation financière de la compagnie au moment de l'octroi du prêt.

L'élément d'aide sera équivalent à la différence entre le taux d'intérêt que la compagnie aérienne paierait dans des conditions normales de marché et celui qu'elle paie effectivement. Dans le cas extrême où un prêt non garanti est accordé à une compagnie qui, dans des circonstances normales, n'aurait pas été en mesure d'obtenir un financement, le prêt équivaut effectivement à une subvention et la Commission le considérera comme tel.

IV.3. Garanties

33. Les présentes lignes directrices s'inscrivent, pour ce qui est des garanties, dans le droit fil de la doctrine de la Commission.

La Commission a communiqué aux États membres sa position sur les garanties d'emprunt⁽³⁰⁾. La Commission estime, dans cette lettre, que toutes les garanties accordées par l'État directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières sont régies par l'article 92 paragraphe 1 du traité. Toutes les distorsions réelles ou potentielles de la concurrence ne peuvent être détectées que si les garanties sont évaluées au moment de leur octroi. La Commission n'acceptera les garanties que si elles sont contractuellement liées à des conditions spécifiques qui peuvent aller jusqu'à la déclaration obligatoires de faillite de l'entreprise bénéficiaire ou toute autre procédure analogue. Une évaluation de l'élément d'aide contenue dans les garanties impliquera une analyse de la situation financière de l'emprunteur (titre IV.1). L'élément d'aide d'une telle garantie serait égal à la différence entre le taux que l'emprunteur devrait acquitter sur le marché et celui qu'il a effectivement obtenu en raison de la garantie nette de toute prime acquittée. Lorsque aucune institution financière, compte tenu de la situation financière précaire de la compagnie aérienne, n'acceptera de prêter de l'argent sans une garantie de l'État, le montant total de l'emprunt sera considéré comme une aide⁽³¹⁾.

34. Les entreprises publiques dont le statut juridique interdit le dépôt de bilan reçoivent en fait une aide permanente pour tous leurs emprunts équivalant à une garantie lorsque ce statut permet à l'entreprise en question d'emprunter à des conditions plus favorables qu'elle ne pourrait le faire autrement⁽³²⁾.

Dans ce même contexte, la Commission estime que l'acquisition par un organisme public d'une participation dans une entreprise en difficulté qui lui fait assumer, en vertu du droit national, une responsabilité illimitée au lieu de la responsabilité limitée normale, équivaut à la constitution d'une garantie illimitée assurant la survie artificielle de l'entreprise. Une telle situation doit donc être considérée comme une aide⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Lettre à tous les États membres du 5 avril 1989, modifiée par la lettre du 12 octobre 1989.

⁽³¹⁾ Décision de la Commission, du 7 octobre 1994, affaire C 14/94, Olympic Airways, JO n° L 273 du 25. 10. 1994, p. 22.

⁽³²⁾ Communication de la Commission aux États membres sur l'application des articles 92 et 93 du traité et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier, *opere citato*, point 38.1.

⁽³³⁾ Communication de la Commission aux États membres sur l'application des articles 92 et 93 du traité et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier, *opere citato*, point 38.2.

V. EXEMPTIONS EN VERTU DE L'ARTICLE 92 PARAGRAPHE 3 POINTS a) ET c) DU TRAITÉ ET DE L'ARTICLE 61 PARAGRAPHE 3 POINTS a) ET c) DE L'ACCORD

35. Ainsi qu'on l'a rappelé au titre II.1, lorsque la Commission estimera que les mesures impliquent des éléments d'aide, elle déterminera si une des dérogations prévues par l'article 92 paragraphe 3 du traité peut s'appliquer afin d'exempter l'aide.

V.1. Aides régionales sur la base de l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 points a) et c) de l'accord EEE

36. La Commission a défini ses lignes directrices pour l'évaluation des aides régionales essentiellement dans sa communication de 1988 qui s'applique au transport aérien ⁽³⁴⁾.

L'aide régionale accordée à des sociétés établies dans une région désavantagée, tel est le cas de figure auquel se réfèrent les communications susvisées. En vertu de l'article 92 paragraphe 3 points a) et c) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 points a) et c) de l'accord, une exemption peut être accordée pour les aides octroyées aux sociétés investissant dans certaines régions désavantagées (construction d'un hangar dans une région assistée, par exemple). L'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord ne peuvent être invoqués pour exempter des aides à l'exploitation, quelles qu'elles soient, alors que le point a) peut être utilisé pour accorder des exemptions en faveur de sociétés établies ou ayant investi dans les régions éligibles afin de contrebalancer des difficultés particulières. Toutefois, il convient d'observer qu'en principe, l'article 92 paragraphe 3 point a) du traité et l'article 61 paragraphe 3 point a) de l'accord ne peuvent être invoqués pour exempter les aides à l'exploitation dans le secteur des transports (dans certains cas exceptionnels, par exemple pour le remboursement des obligations de service public sur les liaisons desservant les îles portugaises qui pour l'instant ne sont pas couvertes par le troisième «paquet», la Commission peut recourir à ces articles afin d'exempter les aides régionales à l'exploitation; d'autres formes de subvention à l'exploitation sont également couvertes par le titre III).

Le choix des régions éligibles à l'aide régionale s'effectue selon la méthode et les principes déjà clairement établis par la Commission. Dans sa communication de 1988, la Commission a sélectionné les régions géographiques éligibles en fonction du niveau de revenu par habitant et du taux de

chômage. En fonction de ce classement, un plafond compris entre 0 et 75 % s'applique à l'équivalent-subvention net de l'aide à l'investissement.

V.2. Exemptions pour le développement de certaines activités économiques en vertu de l'article 92 paragraphe 3 point c) du traité et de l'article 61 paragraphe 3 point c) de l'accord EEE

37. Si la Commission juge, en évaluant un programme de recapitalisation au regard du principe de l'investisseur en économie de marché, qu'il constitue une aide, elle vérifiera entre autres choses si cette aide peut être considérée comme compatible avec le marché commun en vertu des dispositions de l'article 92 paragraphe 3 point c).

L'article 92 paragraphe 3 point c) qui dispose que l'aide peut être considérée comme compatible avec le marché commun si elle facilite «le développement de certaines activités économiques» présente un intérêt particulier pour l'évaluation des aides en question. En vertu de cette disposition, la Commission peut estimer qu'une aide à la restructuration est compatible avec le marché commun si elle n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun ⁽³⁵⁾. C'est à la lumière de cette dernière condition, qu'il convient d'interpréter dans le contexte des transports aériens, que la Commission doit déterminer les conditions ⁽³⁶⁾ qui devront être normalement réunies pour qu'une dérogation puisse être accordée.

38. Conformément aux recommandations du Comité des Sages (titre I.3), la Commission poursuivra sa politique et autorisera exceptionnellement les aides d'État accordées en liaison avec un programme de restructuration, notamment si l'aide, du moins partiellement, est destinée à des fins sociales qui doivent faciliter l'adaptation de la main-d'œuvre à un niveau plus élevé de productivité (par exemple, régimes de préretraite). Toutefois, l'approbation de la Commission est subordonnée à un certain nombre de conditions:

- 1) L'aide doit s'inscrire dans un programme global de restructuration ⁽³⁷⁾, qui doit être approuvé par

⁽³⁵⁾ Affaire 730/79, Philip Morris Holland, Recueil 1980, page 2671, points 22 à 26 des motifs, pages 2691 et 2692; affaire 323/82, Intermills, *opere citato*, point 39 des motifs, page 3832; affaire 301/87, Boussac, *opere citato*, point 50 des motifs, page 364.

⁽³⁶⁾ Huitième rapport sur la politique de la concurrence, point 176.

⁽³⁷⁾ Voir affaires 296 et 318/82, Leeuwarder, *opere citato*, point 26 de l'exposé des motifs, page 825; affaire 305/89, Alfa Romeo, *opere citato*, point 22 de l'exposé des motifs; affaire 303/88, ENI-Lanerossi, *opere citato*, point 21 de l'exposé des motifs; affaire 323/82, Intermills, *opere citato*, point 39 de l'exposé des motifs, page 3832; décision 21/91, de la Commission, Sabena, *opere citato*.

⁽³⁴⁾ Communication de la Commission, du 12 août 1988, JO n° C 212 du 12. 8. 1988, p. 2, modifiée par la communication du 4 juillet 1990, JO n° C 163 du 4. 7. 1990, p. 6.

la Commission, destiné à assainir la compagnie aérienne de manière à ce qu'elle puisse, dans un délai raisonnable, redevenir viable, c'est-à-dire normalement sans l'octroi d'aucune autre aide. L'aide doit donc être de durée limitée.

Pour l'évaluation du programme, la Commission sera particulièrement attentive à l'analyse du marché et aux projections concernant l'évolution des différents segments du marché, aux réductions de coût programmées, à la fermeture de routes déficitaires, à l'amélioration de l'efficacité et de la productivité, à l'évolution financière escomptée de la compagnie, aux taux de rendement escomptés, aux bénéfices, dividendes, etc.

- 2) Le programme doit être autonome en ce sens qu'aucune aide supplémentaire ne sera nécessaire pendant la durée du programme et que, compte tenu de ses objectifs, à savoir le retour à la rentabilité, aucune aide n'est envisagée ni ne sera probablement nécessaire à l'avenir. La Commission exige normalement l'assurance écrite du gouvernement que l'aide en cause constituera le dernier apport de capitaux publics, sous quelque forme que ce soit, pendant la durée du programme⁽³⁸⁾, et ce conformément aux dispositions du droit communautaire. L'aide à la restructuration ne peut donc, en principe, être accordée qu'une seule et unique fois.

La Commission restera tenue, même à l'avenir, d'évaluer toute aide éventuelle et sa compatibilité avec le marché commun. Comme nous l'avons indiqué précédemment, lors de l'évaluation d'une deuxième demande d'autorisation d'aide d'État, la Commission doit tenir compte de tous les éléments pertinents, et notamment du fait que la compagnie a déjà bénéficié d'une aide d'État. C'est pourquoi la Commission ne tolérera plus que soit octroyée une aide supplémentaire, sauf circonstance exceptionnelle imprévisible, indépendante de la volonté de la compagnie⁽³⁹⁾. D'autant que l'achèvement du marché commun de l'aviation en 1997 accroîtra considérablement la concurrence au sein du marché commun. Dans ces conditions, la Commission ne pourra autoriser des aides à la restructuration que dans des cas très exceptionnels et sous des conditions très strictes.

- 3) Si le retour à la viabilité financière ou la situation du marché requiert une réduction de la capacité⁽⁴⁰⁾, cela doit être prévu dans le programme.
- 4) Toute aide accordée au secteur de l'aviation altère les conditions des échanges entre les États membres. Afin d'éviter que l'aide n'altère la concurrence dans une mesure inacceptable, les difficultés de la compagnie bénéficiaire de l'aide ne doivent pas être transférées sur ses concurrentes. C'est la raison pour laquelle le programme financé par l'aide d'État ne peut être considéré comme «non contraire à l'intérêt commun» [article 92 paragraphe 3 point c)] que s'il ne vise pas à l'expansion, ce qui signifie qu'il ne doit pas avoir pour objectif d'accroître la capacité et l'offre de la compagnie concernée au détriment de ses concurrentes européennes directes. En tout état de cause, le programme ne doit pas déboucher sur une augmentation du nombre d'aéronefs ou de sièges offerts sur les marchés concernés supérieure à la croissance de ces marchés. À cet égard, le marché géographique à prendre en considération peut être soit le marché de l'EEE dans son ensemble, soit un marché régional spécifique particulièrement soumis à la concurrence⁽⁴¹⁾.
- 5) Le gouvernement doit s'abstenir de s'ingérer dans la gestion de la compagnie pour des raisons autres que celles qui découlent de ses droits de propriété et doit autoriser la gestion de la compagnie selon les principes commerciaux. La Commission peut, dans des cas particuliers, exiger que le statut de la compagnie soit fondé sur le droit commercial privé⁽⁴²⁾.
- 6) L'aide doit être exclusivement utilisée aux fins du programme de restructuration et ne doit pas être disproportionnée par rapport aux besoins. Pendant la période de restructuration, la compagnie doit donc s'abstenir d'acquérir des parts de capital d'autres transporteurs aériens⁽⁴³⁾.
- 7) Les modalités d'une aide qui enfreint des dispositions spécifiques du traité autres que les articles 92 et 93 peuvent être incontestablement liées à

⁽³⁸⁾ Voir décision de la Commission, affaire C 23/94, Air France, *opere citato*.

⁽³⁹⁾ Voir Cour de justice, affaire C 261/89, Conseil, points 21 et 22 de l'exposé des motifs.

⁽⁴⁰⁾ Voir affaire 305/89, Alfa Romeo, *opere citato*, attendu 22; affaire 323/82, Intermills, *opere citato*, attendu 36, page 3832; affaires jointes 296 et 318/82, Leeuwarder, *opere citato*, attendu 26, page 825.

⁽⁴¹⁾ Voir décision de la Commission, affaire C 34/92, Aer Lingus, *opere citato*.

⁽⁴²⁾ Voir décision de la Commission, affaire C 21/91, ex N 204/91, Sabena, *opere citato*.

⁽⁴³⁾ Voir décision de la Commission, affaire C 23/94, Air France, JO n° L 254 du 30. 9. 1994.

l'objet de l'aide de telle sorte qu'il ne serait pas possible de les considérer isolément⁽⁴⁴⁾. L'aide ne peut être utilisée en soutien d'un comportement ou d'objectifs anticoncurrentiels (par exemple, violation des règles fixées par le traité), ni être préjudiciable à l'application des règles de libéralisation de la Communauté dans le secteur des transports aériens. Une application restrictive des libertés garanties par le troisième paquet pourrait engendrer ou accentuer de graves distorsions de la concurrence, ce qui pourrait encore renforcer l'effet anticoncurrentiel de l'aide d'État.

- 8) Toutes ces aides doivent être structurées de manière à être transparentes et contrôlables.
39. Comme on l'a fait remarquer ci-dessus (voir titre I.3), la Commission ne peut suivre la recommandation du Comité des Sages selon laquelle la restructuration doit déboucher sur la privatisation. Cela serait contraire à l'article 222 du traité CE qui est neutre en ce qui concerne le régime de propriété. Toutefois, la participation de capitaux privés à risque sera prise en considération (voir aussi titre VI).
40. La Commission vérifiera de quelle manière le programme de restructuration financé grâce à l'aide d'État est effectivement réalisé. Elle contrôlera en particulier si les engagements et les conditions dont est assortie l'autorisation de la Commission sont respectés. Ce contrôle présente un intérêt particulier si l'aide est versée en plusieurs tranches. La Commission exigera normalement qu'un rapport intérimaire lui soit présenté régulièrement et de toute manière suffisamment de temps avant le versement des tranches suivantes afin de lui permettre de faire ses commentaires. La Commission peut solliciter l'assistance de consultants externes pour cette vérification.
41. Avec la création du marché commun de l'aviation au 1^{er} janvier 1993, les effets négatifs des aides d'État peuvent entraîner, plus encore que dans le passé, de graves distorsions dans le secteur de l'aviation de l'EEE. En appliquant les critères susrappelés, la Commission s'efforce de limiter autant que faire se peut ces distorsions tout en reconnaissant qu'il peut s'avérer nécessaire, en particulier pour les compagnies aériennes publiques, de retrouver la voie de la compétitivité avec l'aide d'un programme de restructuration financé par l'État. Toutefois, l'élimination progressive des aides à la restructuration est nécessaire de manière à ce que la concurrence dans le secteur de l'aviation puisse s'exercer à armes égales.

L'achèvement du marché commun de l'aviation au 1^{er} avril 1997 accroîtra considérablement la concurrence au sein du marché commun. Dans ces conditions, la Commission ne pourra autoriser les aides à la restructuration que dans des cas très exceptionnels et sous des conditions très strictes.

42. Les présentes lignes directrices sont, pour ce qui est de l'aide de sauvetage, conformes à la doctrine de la Commission⁽⁴⁵⁾. L'octroi d'une telle aide 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.

VI. PRIVATISATIONS CONFORMÉMENT AUX ARTICLES 92 ET 93 DU TRAITÉ ET À L'ARTICLE 61 DE L'ACCORD EEE

43. Le traité étant neutre vis-à-vis de la propriété publique ou privée des sociétés, les États membres ont toute liberté pour vendre les parts qu'ils détiennent dans des entreprises publiques. Toutefois, si la vente comporte des éléments d'aide d'État, la Commission peut avoir à intervenir.

À la suite d'un certain nombre de décisions concernant les aides d'État et les privatisations, la Commission a développé des principes à appliquer afin de déterminer si une aide est versée lorsque l'État actionnaire cède son portefeuille. Ces principes sont les suivants:

- A. Toute aide est exclue et une notification n'est pas requise si, lors de la privatisation, les conditions suivantes sont réunies:

- la cession s'effectue par voie d'appel d'offres général inconditionnel sur la base de modalités transparentes et non discriminatoires,
- l'entreprise est vendue au meilleur offerant,

⁽⁴⁴⁾ Voir Cour de justice, affaire C 225/91, Matra contre Commission, point 41 de l'exposé des motifs.

⁽⁴⁵⁾ Lignes directrices de la Communauté concernant les aides d'État destinées au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté (communication aux États membres), du 27 juillet 1994, non encore publiées.

- les parties intéressées disposent d'un temps suffisant pour préparer leur offre et obtenir toutes les informations nécessaires qui leur permettront de procéder à une évaluation correcte.

B. En revanche, les ventes suivantes sont soumises à notification préalable conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, car elles sont présumées comporter un élément d'aide:

- toutes les ventes faisant l'objet de procédures restreintes ou effectuées sous la forme de ventes commerciales directes,
- toutes les ventes s'accompagnant de l'annulation des dettes par l'État, des entreprises publiques ou tout autre organisme public,
- toutes les ventes précédées d'une conversion de dette en capital ou d'une recapitalisation,
- toutes les ventes réalisées dans des conditions inacceptables pour des transactions entre investisseurs en économie de marché.

Les sociétés vendues dans les conditions énumérées au titre B) doivent être évaluées par un expert indépendant qui doit, dans des circonstances normales, indiquer la valeur de cession globale de la société et, si la Commission l'estime nécessaire, la valeur de liquidation. Un rapport précisant la valeur de cession et le produit de la vente doit être présenté à la Commission afin de lui permettre d'établir le montant effectif de l'aide.

De toute manière, il convient d'observer que la vente d'actions de sociétés en voie de privatisation doit s'effectuer sur la base d'une procédure non discriminatoire au regard de la liberté d'établissement des personnes physiques et morales et de la libre circulation des capitaux.

La Commission peut estimer compatible une aide découlant d'une privatisation sur la base des critères énoncés à l'article 92 paragraphe 3 du traité et à l'article 61 paragraphe 3 de l'accord ⁽⁴⁶⁾.

VII. CONCESSION DE DROITS EXCLUSIFS POUR DES ACTIVITÉS ANNEXES DES TRANSPORTS AÉRIENS

44. L'octroi de droits exclusifs pour des activités annexes des transports aériens peut impliquer des avantages financiers considérables pour le concessionnaire exclusif. Un État ou une entité responsable de l'exploitation d'une infrastructure aéroportuaire peut accorder une telle concession exclusive à une compagnie aérienne pour un prix inférieur à la valeur réelle sur le marché de la concession. Si le concessionnaire ne verse pas de redevance pour ses droits d'exclusivité ou ne paie qu'une redevance inférieure au prix que le concédant exigerait dans des conditions commerciales normales, l'opération comporte un élément d'aide.

45. Les activités annexes pour lesquelles l'octroi de droits exclusifs peut comporter des éléments d'aide en faveur des transporteurs aériens sont essentiellement celles qui concernent les boutiques hors taxes. Dans son inventaire des aides d'État dans le secteur de l'aviation ⁽⁴⁷⁾, la Commission a relevé que les États membres avaient accordé plusieurs concessions d'exploitation de boutiques hors taxes à leurs compagnies aériennes nationales, en général par voie de décision discrétionnaire, et sans se soumettre à une procédure d'adjudication transparente. Dans ce secteur annexe du transport aérien, il n'y a pas pour l'instant de législation communautaire harmonisant les procédures pour l'octroi des concessions ou prévoyant une ouverture du secteur à la concurrence. Le concessionnaire exclusif peut donc réaliser un profit grâce à sa position de monopole.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission estime que d'une manière générale, l'opération n'implique aucun élément d'aide si le concessionnaire a été choisi dans des circonstances que pourrait accepter un concédant normal dans des conditions normales d'économie de marché.

Toutefois, dans certaines circonstances, par exemple lorsque le meilleur offreur est peu fiable ou lorsque sa solvabilité est sujette à caution, la Commission pourrait comprendre qu'un État membre accepte une offre inférieure.

Ces dossiers peuvent être techniquement très difficiles et il pourrait donc être utile de disposer d'une étude indépendante. À cet effet, la Commission, lorsqu'elle engage la procédure au titre de l'article 93 paragraphe 2, peut demander à l'État membre concerné de désigner un consultant indépendant ou solliciter elle-même les conseils d'un expert indépendant.

⁽⁴⁶⁾ Décision 92/329/CEE de la Commission du 25 juillet 1990, affaire IOR-Finalp, *opere citato*, point VII, pages 33 et 34.

⁽⁴⁷⁾ Doc. SEC(92) 431 final, *opere citato*, pages 12, 33, 35 et 36.

46. La Commission est sur le point de développer des règles communes au niveau de la Communauté dans le domaine des services d'assistance en escale et des redevances aéroportuaires. Toute atteinte ou infraction aux règles de la concurrence dans ces domaines sera examinée au regard des dispositions pertinentes du traité, en particulier des articles 85 à 90.

VIII. TRANSPARENCE DES TRANSACTIONS FINANCIÈRES

VIII.1. Absence de transparence

47. Le rapport de la Commission sur les aides d'État dans le secteur de l'aviation établi en 1991/1992⁽⁴⁸⁾ montre clairement qu'il faut à la fois accroître la transparence et renforcer l'examen au regard des règles relatives aux aides d'État:

- dans de nombreux cas, seuls les apports de capitaux, à l'exclusion d'autres formes de financement public ou de programmes d'aides, ont été notifiés et donc examinés au regard des règles relatives aux aides publiques,
- plusieurs régimes de garantie, de formes différentes, n'ont pas été communiqués ou ne l'ont pas été avec la précision requise par la Commission. Celle-ci a été contrainte de demander des informations complémentaires, en particulier en ce qui concerne les conditions et modalités de telles garanties et les listes d'opérations pour lesquelles de telles garanties avaient déjà été accordées dans le passé,
- plusieurs cas de compensation financière accordée par les États membres au titre d'obligations de service public, se présentant sous diverses formes, y compris la réduction des tarifs financée par le budget de l'État, la compensation du déficit d'exploitation des compagnies assurant de tels services et l'octroi de subventions aux aéroports situés dans les régions isolées, ont été portés à la connaissance de la Commission. Toutefois, dans plusieurs cas, l'absence d'informations a empêché la Commission d'évaluer la situation et des informations complémentaires ont dû être demandées, par exemple, une ventilation précise des liaisons subventionnées, y compris des statistiques de trafic et des précisions sur les concurrents existants.

VIII.2. Directives 80/723/CEE et 85/413/CEE relatives à la transparence

48. Afin de garantir le respect du principe de la non-discrimination et de la neutralité de traitement, la Commission a adopté en 1980, sur la base de l'article 90 paragraphe 3 du traité, une directive relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques⁽⁴⁹⁾ qui a été modifiée par la directive 85/413/CEE⁽⁵⁰⁾ afin d'inclure, parmi d'autres secteurs, celui des transports qui avait été précédemment exclu.

La directive enjoint aux États membres de faire en sorte que la transparence des mises à disposition de ressources publiques aux entreprises publiques et de l'utilisation qui en est fait soit assurée.

Bien que la transparence en cause s'applique à toutes les ressources publiques, les opérations suivantes sont particulièrement mentionnées dans le champ d'application de la directive à:

- la compensation des pertes d'exploitation,
- les apports en capital,
- les apports à fonds perdus ou les prêts à des conditions privilégiées,
- l'octroi d'avantages financiers sous forme de la non-perception de bénéfices ou du non-recouvrement de créances,
- la renonciation à une rémunération normale des ressources publiques engagées,
- la compensation de charges imposées par les pouvoirs publics.

Aux termes de l'article 1^{er} de la directive, sont censées tomber dans le champ d'application de la directive relative à la transparence non seulement les mises à disposition effectuées directement par les

⁽⁴⁸⁾ Doc. SEC(92) 431 final, *opere citato*.

⁽⁴⁹⁾ Directive 80/723/CEE, JO n° L 195 du 29. 7. 1980, p. 35.

⁽⁵⁰⁾ JO 1985 n° L 229.

pouvoirs publics aux entreprises publiques, mais également celles qui sont effectuées indirectement par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières.

49. L'article 5 de la directive relative à la transparence fait notamment obligation aux États membres de communiquer les informations requises pour garantir la transparence lorsque la Commission l'estime nécessaire. La Commission agira dans le même esprit. Elle pourrait examiner l'opportunité d'étendre le champ d'application de la directive 93/84/CEE⁽³¹⁾, modifiant la directive 80/723/CEE, au transport aérien.

IX. PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE D'AUTORISATION POUR LES AIDES D'UN MONTANT LIMITÉ

50. Pour des raisons de simplification administrative, la Commission a décidé d'exposer dans la présente communication une procédure accélérée d'autorisation pour les régimes d'aide de faible importance dans le secteur de l'aviation⁽³²⁾.

La Commission appliquera une procédure d'autorisation plus rapide à l'encontre de l'adoption de nouveaux régimes d'aide de la modification de régimes existants notifiée conformément à l'article 93 paragraphe 3 du traité, si:

- le montant de l'aide accordée au même bénéficiaire n'est pas supérieur à un million d'écus sur trois ans,

⁽³¹⁾ Directive 93/84/CEE de la Commission, du 30 septembre 1993, modifiant la directive 80/723/CEE relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques.

⁽³²⁾ Le 2 juillet 1992, la Commission a adopté une communication sur une procédure d'autorisation accélérée pour les régimes d'aide aux petites et moyennes entreprises (JO n° C 213 du 19. 8. 1992, p. 10.) qui ne s'applique pas aux aides dans le secteur des transports.

- l'aide est liée à des objectifs spécifiques d'investissement. Les aides à l'exploitation sont exclus.

La Commission n'a pas l'intention de limiter le champ d'application de cette procédure accélérée d'autorisation aux petites et moyennes entreprises⁽³³⁾. Les transports aériens, même s'ils sont de taille relativement petite, ne répondent pas aux critères établis pour les petites et moyennes entreprises.

Le plafond de un million d'écus tient compte des caractéristiques du transport aérien qui est une industrie à forte intensité capitalistique. Le prix d'un aéronef, par exemple, excède de beaucoup le seuil de un million d'écus. La procédure susvisée vise à accélérer l'autorisation des aides restreintes généralement accordées à des fins régionales non couvertes par les obligations de service public.

La Commission statuera sur les notifications complètes dans un délai de vingt jours ouvrables.

X. APPLICATION ET RAPPORT

51. Les présentes lignes directrices seront appliquées par la Commission dès leur publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

La Commission publiera régulièrement un rapport sur l'application des règles relatives aux aides d'État, de même que les listes des aides existantes. Le prochain rapport sera présenté en 1995. La Commission décidera également, au moment opportun, de l'actualisation des présentes lignes directrices.

⁽³³⁾ Voir communication sur la procédure d'autorisation accélérée pour les régimes d'aide aux petites et moyennes entreprises, *opere citato*.