



Brussels, 11.4.2020
C(2020) 2367 final

| | |
|--|--|
| <p>Dans la version publique de la présente décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 30 et 31 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces articles concernent notamment la non-divulgence des informations couvertes par le secret professionnel. Les informations supprimées sont indiquées au moyen de crochets [...].</p> | <p style="text-align: center;">VERSION PUBLIQUE</p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p> |
|--|--|

**Objet: State Aid SA.56807(2020/N) – Belgique
COVID-19: Mesures de soutien en faveur des aéroports wallons –
Moratoire sur les redevances de concession**

Monsieur le Ministre,

1. PROCÉDURE

- (1) Par courrier électronique du 4 avril 2020, enregistré par la Commission européenne le 6 avril sous la référence SA.56807, la Belgique a notifié le projet de régime d'aides cité en objet, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (ci-après « TFUE »). Par courriers électroniques des 7, 8, 9 et 10 avril 2020, la Belgique a soumis des informations complémentaires. Par courrier du 10 avril, la Belgique a accepté de manière exceptionnelle de renoncer à son droit découlant de l'article 342 du TFUE en conjonction avec l'article 3 du Règlement 1/1958 et d'obtenir cette décision uniquement en français.
- (2) Le régime d'aides notifié par la Belgique revêt la forme d'un moratoire permettant aux exploitants des aéroports wallons de reporter le paiement des redevances de concession dues, en échange du paiement d'intérêts sur les sommes dues.

Son Excellence Monsieur Philippe Goffin
Ministre des Affaires étrangères et européennes
Rue des Petits Carmes, 15
B - 1000 Bruxelles

Cette forme d'aide est équivalente à un prêt à taux d'intérêt bonifié au sens de l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 (« l'encadrement temporaire », section 3.3)¹.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

- (3) Selon les autorités belges de la Région wallonne (« la Région wallonne »), les sociétés gestionnaires des aéroports wallons font face à d'importantes difficultés suite à la crise du COVID-19.
- (4) S'agissant du trafic passager, les aéroports wallons ont dû arrêter tous leurs vols commerciaux de passagers suite aux mesures restrictives prises par les différents Etats Membres et aux décisions de leurs principaux clients de suspendre leurs vols. Les différentes compagnies ont annoncé l'arrêt des vols jusque fin mai voire au-delà. Par ailleurs, les aéroports wallons doivent demeurer ouverts et opérationnels pour assurer des vols de maintenance, militaires, de police et de douane ainsi que des vols sanitaires. Ils doivent dès lors maintenir une partie de leur personnel sur place et supporter des coûts opérationnels. En outre, un personnel minimum doit être maintenu afin d'assurer la maintenance des infrastructures. Cette situation engendre pour les aéroports wallons des difficultés financières conséquentes.
- (5) S'agissant du trafic fret, une baisse des vols afférents au transport de cargo est attendue dans les prochains mois en raison du ralentissement économique et en particulier de la chute du commerce mondial de marchandises
- (6) La Région wallonne fait valoir que les infrastructures aéroportuaires wallonnes, constituent des infrastructures de transport essentielles pour la Belgique, en termes de développement économique, de tourisme, d'accessibilité ; et d'emploi, et qu'il est donc essentiel de les soutenir dans cette période de crise pour éviter tout risque de défaillance.
- (7) Pour ces raisons, la Région Wallon, par le biais de la Société Wallonne des Aéroports (« SOWAER »), société anonyme de droit public, détenue à 100% par la Région wallonne², envisage de créer un régime d'aides en faveur des sociétés gestionnaires des aéroports wallons afin qu'elles disposent de la trésorerie nécessaire pour traverser la période de crise du COVID-19.
- (8) La mesure est fondée sur l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, tel qu'interprété par la section 2 de l'encadrement temporaire.

¹ Communication de la Commission du 19 mars 2020 [C(2020) 1863 final] - [Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19, étendu le 3 avril 2020](#) [C(2020) 2215 final]

² La SOWAER est chargée par la région wallonne de développer les infrastructures aéroportuaires de la région wallonne, mettre ces infrastructures à disposition des sociétés gestionnaires des aéroports concernés et les maintenir dans un état opérationnel en prenant en charge les gros entretiens et réparations,

2.1. Nature et forme de l'aide

- (9) L'aide sera accordée aux sociétés gestionnaires des aéroports wallons sous la forme d'une suspension de la facturation des redevances dues par lesdites sociétés à la SOWAER pour l'année 2020. La SOWAER appliquera un taux d'intérêt au montant des redevances dont la facturation est suspendue. Cette forme d'aide est équivalente à la fourniture par la SOWAER de prêts bonifiés aux exploitants des aéroports wallons.

2.2. Bases juridiques nationales de la mesure

- (10) La mesure sera mise en place par décision du conseil d'administration de la SOWAER, qui définit les éléments et les conditions de la mesure, et sous réserve d'une décision de la Commission européenne approuvant la mesure d'aide mis en place.

2.3. Administration de la mesure

- (11) La SOWAER sera en charge de l'administration de la mesure d'aide.

2.4. Eléments clefs de la mesure (budget, durée et rémunération)

- (12) La Région wallonne prévoit que le montant total des redevances dont le paiement pourra être repoussé sera de [.....] EUR.
- (13) La Région wallonne s'est engagée à ce que le montant des redevances dont le paiement sera repoussé ne dépasse pas les montants maximums globaux par bénéficiaire fixés à la section 3.3 de l'encadrement temporaire :
- (a) le double de la masse salariale annuelle du bénéficiaire (incluant les charges sociales ainsi que le coût des effectifs travaillant sur le site de l'entreprise mais considérés officiellement comme des sous-traitants) pour 2019 ou pour la dernière année disponible; ou
 - (b) 25 % du chiffre d'affaires total réalisé par le bénéficiaire en 2019.
- (14) Les aides seront octroyées au plus tard le 31 décembre 2020. Les redevances dont le paiement pourra être repoussé sont les redevances dues pour les 4 trimestres de l'année 2020. Les paiements pourront être repoussés pour une durée de 6 ans maximum.
- (15) Les bénéficiaires paieront à la SOWAER un intérêt annuel pour les redevances dues et dont le paiement est reporté. Les taux d'intérêts appliqués ont été établis conformément à l'encadrement temporaire qui prévoit que le taux d'intérêt doit être égal au taux de référence de la Commission (-0,31 % au 01/01/2020) majoré de : (i) 50 bps pour la 1^{ère} année, (ii) 100 bps pour les 2^{ème} et 3^{ème} années, et (iii) 200 bps pour les 4^{ème}, 5^{ème} et 6^{ème} années.
- (16) Les tableaux suivants reprennent le calcul des intérêts pour les bénéficiaires:

Tableau 1 : calcul des intérêts pour les bénéficiaires

| | Taux de base | Marge | Taux marge comprise | Nombre d'années |
|---------|---------------------|--------------|----------------------------|------------------------|
| 1 an | -0,31% | 0,50% | 0,19% | 1 |
| 2-3 ans | -0,31% | 1,00% | 0,69% | 2 |
| 4-6 ans | -0,31% | 2,00% | 1,69% | 3 |

Source : autorités belges

2.5. Bénéficiaires de la mesure

- (17) L'aide sera accordée aux sociétés gestionnaires des aéroports wallons.
- (18) Les autorités belges ont conditionné l'octroi des mesures d'aides à la démonstration par le gestionnaire d'aéroport qu'une des conditions suivantes est remplie :
- (a) Baisse des redevances aéronautiques enregistrées sur le trimestre d'au moins 25 % par rapport aux redevances enregistrées lors du trimestre correspondant en 2019 ; ou
 - (b) Baisse des redevances aéronautiques enregistrées sur le mois d'au moins 40 % par rapport aux redevances enregistrées lors du mois correspondant en 2019 ; ou
 - (c) Défaut de paiement ou retards d'au moins 3 mois au moins égaux à 15 % du chiffre d'affaires enregistré sur le trimestre.
- (19) L'aide peut être octroyée à des entreprises qui n'étaient pas en difficulté (au sens du règlement général d'exemption par catégorie³) au 31 décembre 2019. Les autorités belges ont confirmé que les sociétés gestionnaires des aéroports wallons n'étaient pas en difficulté (au sens du règlement général d'exemption par catégorie) au 31 décembre 2019.

2.6. Champ d'application sectoriel et régional de la mesure

- (20) La mesure a été conçue afin de soutenir les sociétés gestionnaires des aéroports situés dans la région wallonne.

2.7. Rôle des aéroports wallons dans le tissu économique wallon et belge

- (21) Le tissu économique wallon a pendant longtemps été dépendant des industries traditionnelles, notamment les charbonnages et la sidérurgie. Les nombreuses restructurations et fermetures d'entreprises ont eu des conséquences particulièrement dommageables pour la Wallonie tant au niveau de l'emploi que du PIB.
- (22) C'est ainsi que la Région wallonne a massivement investi pour développer de nouvelles activités telles que les aéroports et la logistique. Cette stratégie a permis

³ La notion d'«entreprise en difficulté» est définie à l'article 2, point 18, du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

le développement de deux pôles majeurs : l'aéroport de Charleroi et l'aéroport de Liège.

2.7.1. *L'aéroport de Charleroi*

- (23) L'aéroport de Charleroi, dont la gestion est assurée par BSCA dans le cadre d'un contrat de concession, a connu ces dernières années un développement très important de son trafic passagers. Ainsi, en 2019, ce sont 8.221.450 passagers qui ont transité par l'aéroport, faisant de lui le deuxième aéroport belge.
- (24) Selon les autorités belges, l'aéroport de Charleroi est aujourd'hui un pôle de développement majeur à plusieurs titres.
- (25) Tout d'abord, BSCA emploie 700 personnes et génère 1.600 emplois indirects et 1.400 emplois induits⁴. Il est, selon une étude réalisée par [...] en 2018 le 11^{ème} employeur de la région de Charleroi et génère une valeur ajoutée de plus de 200 millions EUR.
- (26) Ensuite, l'aéroport exerce un rôle d'attraction économique en facilitant l'accessibilité du territoire et en améliorant la connectivité avec des pays extérieurs. L'aéroport est en effet connecté à 116 aéroports (94 en Europe, 17 en Afrique, 3 en Asie et 2 en Amérique du nord). Selon les autorités belges, [...] des voyageurs transitant par Charleroi voyagent pour raison professionnelles, ce qui permet d'estimer à [...] les voyageurs d'affaires ayant transité par cet aéroport en 2019. L'impact de l'aéroport sur l'activité touristique belge est également important puisque, toujours selon [...],[...] des passagers qui y transitent (soit [...] sur base du trafic enregistré en 2019) sont des étrangers qui viennent passer un séjour touristique en Belgique où ils ont dépensé près de [...] EUR en 2018.
- (27) Par ailleurs, les autorités belges expliquent que l'aéroport de Charleroi contribue à l'attractivité des sept parcs d'activité économique situés dans un rayon de 5 km et plus particulièrement de l'Aéropole, directement contigu à l'aéroport. Ce parc accueille aujourd'hui plus de 170 entreprises employant quelque 4.000 travailleurs dans des secteurs à haute valeur ajoutée tels l'Aéronautique, les Technologies de l'Information et de la Communication, l'Engineering industriel ou encore les Sciences du vivant. De même, le WAN (Wallonie Aerotraining Network), un organisme de formation situé à côté de l'aéroport permet de former des travailleurs et demandeurs d'emploi en partenariat avec des entreprises du secteur (BSCA, compagnies aériennes, entreprises aéronautiques, etc.). Le WAN joue un rôle important dans la réinsertion professionnelle de demandeurs d'emploi vers les métiers de l'aérien. BSCA forme par ce biais environ 200 personnes par an.
- (28) Enfin, les autorités belges soulignent le rôle essentiel joué par l'aéroport de Charleroi dans le cadre du plan « CATCH » destiné à relancer l'activité économique dans la région suite à la fermeture de l'usine Caterpillar de Gosselies qui a entraîné la perte de 2.200 emplois directs et 6.000 indirects. Ce plan s'appuie en effet sur quatre axes dont parmi lesquels le secteur aéroportuaire et la logistique.

⁴ Par emplois induits, les autorités belges entendent les emplois liés à la consommation des ménages liés aux emplois directs et indirects (impact territorial).

2.7.2. L'aéroport de Liège

- (29) Avec 902.480 tonnes de fret transportées, Liège Airport est devenu récemment le 6^{ème} aéroport européen en matière de fret, confirmant sa place de leader au niveau belge. Le trafic passagers est par contre plus modeste avec 170.737 passagers ayant transité par Liège au cours de l'année écoulée, via la compagnie TUI.
- (30) Liège Airport génère 4.400 emplois directs, 2.500 emplois indirects et 1.700 emplois induits. Selon les autorités belges, le développement des activités fret a contribué à l'essor d'un pôle logistique autour de l'aéroport avec notamment l'aménagement de zones d'activités dédiées au transport et à la logistique.
- (31) Liège Airport joue également un rôle majeur en terme de connectivité puisque 60 villes européennes sont reliées en permanence à Liège par la compagnie FEDEX tandis que les compagnies Air Bridge Cargo, Emirates, CAL, EL AL, Qatar Airways ou Icelandair organisent des vols charters (de fret) partout dans le monde. Liège Airport se positionne également comme un pôle multimodal. En effet, outre la proximité d'un réseau routier dense (autoroute, échangeur autoroutier vers Bruxelles, Anvers, Paris, Luxembourg et l'Allemagne), Liège Airport est situé à proximité du rail (ligne Bruxelles-Liège-Cologne) et de la voie TGV. Liège Airport est reconnu comme faisant partie du *core network* du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).
- (32) L'aéroport s'est aussi positionné dans certaines niches d'activités telles que les produits frais (poissons, fleurs, viande) et les produits pharmaceutiques et sanitaires. Il convient de noter que dans le cadre de cette dernière activité l'aéroport est particulièrement actif en cette période dans la logistique de produits destinés à la lutte contre la pandémie liée au COVID-19 et constitue un pont avec la Chine pour la distribution de produits et matériels sanitaires au sein de l'Union européenne.

2.8. Cumul

- (33) Les autorités belges ont confirmé que l'aide ne sera pas cumulée avec une garantie publique accordée sur la base du point 3.2 de l'encadrement temporaire.

2.9. Suivi et rapports

- (34) Les autorités wallonnes s'engagent à respecter les règles contenues à la section 4 de l'encadrement temporaire relatives au suivi des aides et à la transmission des rapports annuels. En particulier, elles ont confirmé qu'aucun des bénéficiaire de la mesure n'étaient des entreprises déjà en difficulté au sens du règlement général d'exemption par catégorie au 31 décembre 2019.
- (35) L'ensemble des informations relatives à ces mesures d'aides seront conservées pendant une période de 10 ans.

3. APPRECIATION DE LA MESURE

3.1. Légalité des aides

- (36) La mesure d'aide a été notifiée à la Commission le 4 avril 2020. Elle n'a pas encore été mise en œuvre. Dès lors, la Belgique a satisfait à son obligation en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

3.2. Existence d'aides

- (37) La qualification d'aide d'Etat d'une mesure au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE nécessite que les conditions cumulatives suivantes soient remplies : (i) la mesure doit être imputable à l'Etat et financée par des ressources d'Etat; (ii) elle doit conférer un avantage à son bénéficiaire; (iii) cet avantage doit être sélectif, et (iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre Etats membres.

3.2.1. Ressources d'Etat

- (38) Les ressources dont dispose la Région wallonne en tant que collectivité territoriale⁵ constituent des ressources d'Etat. La SOWAER appartenant à 100% à la Région wallonne et étant placée sous son contrôle exclusif, les ressources dont elle dispose constituent des ressources d'Etat. Par conséquent, les mesures octroyées aux aéroports wallons sont accordées au moyen de ressources d'Etat.

3.2.2. Imputabilité des mesures à l'Etat

- (39) La Commission estime, sur le fondement notamment de l'arrêt Stardust⁶, que l'imputabilité des décisions prises par la SOWAER peut être établie à partir des éléments suivants:
- la SOWAER est détenue à 100% par la Région wallonne et placée sous son contrôle exclusif ;
 - le Conseil d'Administration est constitué uniquement de représentants de la Région et agit donc sous contrôle de la Région wallonne ;
 - la SOWAER gère pour le compte de la Région wallonne les participations financières dans les sociétés gestionnaires d'aéroports (dont BSCA et Liège Airport) et ce, afin de garantir la participation publique dans les sociétés de gestion et la conformité de leur stratégie par rapport aux grandes lignes définies par le gouvernement wallon ;
 - les autorités belges ont confirmé que la Région wallonne a été à l'origine de la mesure notifiée et a supervisé sa conception ;
 - les autorités belges ne contestent pas que la décision de la SOWAER concernant la mesure notifiée est imputable à la Région wallonne.

- (40) La Commission conclut de ce qui précède que la mesure notifiée constitue une mesure imputable à l'Etat.

3.2.3. Avantage sélectif

- (41) La mesure notifiée est octroyée sous la forme d'une suspension de la facturation des redevances dues par les sociétés de gestion des aéroports wallons à la

⁵ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, EU:T:2011:209, point 108.

⁶ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, République française contre Commission européenne (Stardust Marine), EU:C:2002:294.

SOWAER pour l'année 2020. La mesure soulage ainsi ces entreprises de coûts qu'elles devraient normalement supporter dans des conditions normales de marché.

- (42) L'avantage octroyé par la mesure est sélectif dans la mesure où il n'est accordé qu'à certaines entreprises. En effet, seules les sociétés de gestion des aéroports wallons bénéficieront de cette mesure, à l'exclusion d'autres sociétés gestionnaires d'infrastructures de transports (notamment les autres aéroports belges et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et routières, etc.).

3.2.4. *Distorsion de la concurrence et affectation des échanges*

- (43) Les aéroports wallons sont en concurrence avec les gestionnaires des autres plateformes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise (aéroport de Bruxelles-National, aéroport de Lille-Lesquin et aéroport de Maastricht-Aachen). Ces aéroports en concurrence avec les aéroports wallons sont situés en Belgique et dans d'autres Etats membres.
- (44) La mesure notifiée renforce la position concurrentielle des aéroports wallons par rapport aux aéroports desservant la même zone de chalandise, y compris des aéroports situés dans d'autres Etats membres. La mesure menace donc de fausser la concurrence entre gestionnaires d'aéroports et affecte les échanges entre Etats-membres.
- (45) Au vu de ce qui précède, la Commission conclut que la mesure notifiée constitue des aides d'Etat en faveur des aéroports wallons au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Les autorités belges ne contestent pas cette conclusion.

3.3. **Compatibilité**

- (46) Etant donné que la mesure notifiée implique une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, il est nécessaire d'examiner si cette mesure est compatible avec le marché intérieur.
- (47) En vertu de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE, la Commission peut déclarer compatibles avec le marché intérieur les aides destinées à « remédier à une perturbation grave de l'économie d'un Etat membre ».
- (48) Les aéroports wallons, comme l'ensemble des aéroports européens, souffrent particulièrement de l'écroulement du trafic aérien lié à la crise du COVID-19 et sont particulièrement exposés face au ralentissement de l'économie mondiale qui causé par cette crise sanitaire. La baisse de trafic entraîne une baisse proportionnelle des revenus des aéroports, alors que leurs coûts varient peu. Les aéroports font ainsi face à une crise de liquidité particulièrement grave, qui peut mettre en péril leur pérennité en l'absence de mesures de soutien.
- (a) L'aéroport de Charleroi est fermé totalement au trafic commercial depuis le 24 mars 2020 pour une durée indéterminée. Selon les estimations fournies par les autorités belges, BSCA pourrait subir un préjudice de [...] EUR du fait de la crise du COVID-19. Un tel préjudice est de nature à mettre en péril la pérennité de cet opérateur.

- (b) L'aéroport de Liège a également dû arrêter tous ses vols commerciaux de passagers. Il est attendu que Liège Airport rencontre de sérieuses difficultés de trésorerie dans les mois qui viennent en raison du ralentissement économique et en particulier de la chute du commerce mondial de marchandises⁷. Un tel ralentissement du commerce mondial aurait un impact important sur les activités de fret de l'aéroport de Liège, qui sont les activités principales de cet opérateur, ce qui pourrait entraîner un risque de défaillance de paiement.
- (49) Au vu de l'importance des aéroports wallons dans l'économie wallonne, et donc belge, tel que rapporté aux considérants (21) à (32), la Commission considère qu'une défaillance de ces aéroports entraînerait de graves conséquences pour l'économie belge dans le contexte de la crise sanitaire et économique actuelle. En particulier, une telle défaillance entraînerait une perte d'emplois directs et indirects importante pour la région wallonne. Par ailleurs, une telle défaillance menacerait un des aspects clefs de la stratégie industrielle de la région wallonne basée notamment sur le secteur aéroportuaire et la logistique. Enfin, au vu de leur importance particulière dans l'économie belge, le rôle des aéroports wallons sera primordial pour remédier aux effets de la crise du COVID-19 dans l'économie régionale et nationale lorsque la crise touchera à sa fin. Les aéroports wallons auront en effet un rôle essentiel pour d'une part reconnecter les entreprises belges avec leur clients et fournisseurs internationaux et d'autre part relancer le tourisme en Belgique. Ainsi, les risques liés à une possible défaillance des aéroports wallons révèlent le rôle systémique de ces opérateurs dans l'économie belge, et d'autant plus dans le contexte de la crise sanitaire actuelle.
- (50) Les autorités belges ont par ailleurs conditionné l'octroi des mesures d'aides à la démonstration par le gestionnaire d'aéroport de ses difficultés de trésorerie (considérant (18)).
- (51) Au vu de ce qui précède, la Commission considère que la mesure mise en place pour soutenir la liquidité des aéroports wallons contribue à remédier à une perturbation grave de l'économie wallonne et belge. Cette mesure fait d'ailleurs partie d'une série de mesures de soutien à l'économie envisagées par les autorités belges.
- (52) En adoptant l'encadrement temporaire le 19 mars 2020, la Commission a reconnu (section 2) que *« la flambée de COVID-19 touche l'ensemble des États membres et que les mesures de confinement prises par ceux-ci ont un impact sur les entreprises »*. La Commission a conclu que *« des aides d'État se justifient et peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE pendant une période limitée, afin de remédier au manque de liquidité auquel sont confrontées les entreprises, et de faire en sorte que les perturbations causées par la flambée de COVID-19 ne compromettent pas leur viabilité, en particulier dans le cas des PME »*.

⁷ Les économistes de l'OMC prédisent une chute du commerce mondial de marchandises comprise entre 13 % et 32 % en 2020. https://www.wto.org/english/news_e/pres20_e/pr855_e.htm

- (53) La mesure a pour objectif de soulager les besoins de trésorerie des aéroports wallons à un moment où la flambée de COVID-19 perturbe gravement le fonctionnement normal des marchés du crédit et touche toute l'économie en entraînant de graves conséquences sur l'économie réelle des Etats Membres.
- (54) Par ailleurs, la mesure a été conçue afin de satisfaire aux conditions d'une catégorie d'aide spécifique («Aides sous forme de taux d'intérêt bonifiés pour les prêts») décrite à la Section 3.3 de l'encadrement temporaire. Bien que la mesure notifiée ne constitue pas juridiquement une aide sous la forme d'un prêt à taux d'intérêt bonifié, cette mesure peut être assimilée à une telle aide d'un point de vue économique. Ainsi, il est opportun d'appliquer par analogie les principes et conditions prévus à la section 3.3 de l'encadrement temporaire.
- (55) La Commission considère donc que la mesure est nécessaire, appropriée et proportionnée pour remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre et que toutes les conditions énoncées dans l'encadrement temporaire sont pleinement respectées. En particulier:
- Les taux d'intérêts applicables sont égaux aux taux de base (taux IBOR à un an ou équivalent publié par la Commission) applicable au 1er janvier 2020, auxquels s'ajoutent les marges pour risque de crédit jusqu'à 200 points de base (considérants (15) et (16)). La mesure est donc conforme au point 27(a) de l'encadrement temporaire.
 - Les moratoires, équivalents à des prêts, seront accordés avant le 31 décembre 2020 et auront une durée de 6 ans maximum (considérant (14)). La mesure est donc conforme au point 27(c) de l'encadrement temporaire.
 - Pour les prêts arrivant à échéance après le 31 décembre 2020, le montant des redevances bénéficiant du moratoire pour chaque bénéficiaire n'excède pas les limites fixées au point 27(d) de l'encadrement temporaire (considérants (12) et (13)).
 - Les moratoires couvrent partiellement les besoins en fonds de roulement des bénéficiaires (considérant (7)). La mesure est donc conforme au point 27(f) de l'encadrement temporaire.
 - Les moratoires sont octroyés à des entreprises qui n'étaient pas en difficulté (au sens du règlement général d'exemption par catégorie) au 31 décembre 2019 (considérant (19)). La mesure est donc conforme au point 27(g) de l'encadrement temporaire.
 - Les autorités belges se sont engagées à respecter les règles contenues à la section 4 de l'encadrement temporaire relatives au suivi des aides et à la transmission des rapports annuels (considérants (34) et (35)).
 - Les règles applicables sur le cumul sont respectées (considérant (33)).

4. CONCLUSION

La Commission a décidé de ne pas soulever d'objections au regard de l'aide d'Etat notifiée au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point b), du TFUE.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de sa réception. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre dans la langue faisant foi à l'adresse internet suivante: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Cette demande devra être envoyée par courriel à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Pour la Commission

Margrethe VESTAGER
Vice-présidente exécutive

AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME
Pour la Secrétaire générale,

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur du Greffe
COMMISSION EUROPÉENNE