



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Assemblée générale
du 23 novembre 2016

NOTE III – AIDES D'ÉTAT

1 – Actualité européenne :

Jurisprudence de la Commission Européenne

A noter : certaines de ces décisions ne sont pas récentes, mais le texte complet de la décision vient d'être publié en version « non confidentielle ».

- SA.40197 « *Investment aid to Vilnius airport* » (Aides à l'investissement pour l'aéroport de Vilnius en Lituanie) – Décision publiée le 24.10.2016 :
Aides déclarées compatibles.
- SA.40605 « *Start-up aid for flights from regional airports* » (Aides au démarrage de lignes aériennes depuis des aéroports régionaux en Lituanie) – Décision publiée le 05.07.2016 :
Aides déclarées compatibles.
- SA.41635 « *Flughafen Heringsdorf* » (Aides à l'investissement et au fonctionnement pour l'aéroport d'Heringsdorf en Allemagne) – Décision publiée le 31.08.2016 :
Aides déclarées compatibles.
- SA.24221 « *Klagenfurt Airport - Aid to Ryanair and other airlines* » (Aides d'État à l'aéroport de Klagenfurt en Autriche et aides à Ryanair et d'autres compagnies aériennes) – Décision non encore publiée :
Aides à l'aéroport déclarées compatibles, mais récupération d'aides incompatibles auprès de Ryanair et de Tuifly.
- SA.41342 « *Flughafen Berlin Brandenburg* » (Aides à l'investissement pour achever la construction de l'aéroport Berlin Brandebourg en Allemagne) – Décision publiée le 04.11.2016 :
Financement public ne constituant pas une aide d'État (principe de l'investisseur dans une économie de marché).
- SA.22932 Plate-forme aéroportuaire de Marseille-Provence – Décision publiée le 23.08.2016 :
Aides à l'investissement déclarées compatibles (principe de l'investisseur dans une économie de marché).
- SA.30931 « *State aid to Romanian regional airports* » (Aides d'État à des aéroports régionaux roumains) – Décision non encore publiée :
Aides déclarées compatibles, mais poursuite de l'enquête pour les aéroports de Cluj-Napoca et Targu Mures.
- SA.29404 « *Dortmund Airport* » (Aides à l'investissement et au fonctionnement pour l'aéroport de Dortmund en Allemagne) - Décision publiée le 18.10.2016 :
Aides déclarées compatibles.

Communication de la Commission Européenne

- *Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (2016/C 262/01)*¹ – Publiée au Journal Officiel de l'Union Européenne du 19/07/2016.

Rapport de la Cour des Comptes Européenne (European Court of Auditors)

- « *Aides d'État : des règles méconnues et mal respectées par les États membres* »²

Consultation publique de la Commission Européenne – Règlement GBER

La Commission Européenne travaille actuellement à la révision du régime des aides d'État aux aéroports. L'une des étapes de ce grand chantier est le projet de révision du **règlement n°651/2014 dit « GBER »** (*General Block Exemption Regulation*, ou RGEC en français pour Règlement Général d'Exemption par Catégorie).

Ce règlement prévoit les modalités d'exemption de notification préalable à la Commission Européenne en matière d'aides d'État. L'objectif de la Commission Européenne est d'inclure dans ce règlement les aides d'État aux ports et aéroports, tout en respectant les lignes directrices de 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03).

À ce titre, une première consultation publique a été proposée au printemps 2016, à laquelle l'UAF a répondu en s'appuyant sur les travaux d'un groupe de travail spécifique. La première version du projet de révision ne permettait pas, selon l'UAF, d'atteindre les objectifs fixés par la Commission Européenne de simplification et de réduction de la charge administrative.

C'est pourquoi l'UAF a présenté à la Commission Européenne sa position. L'UAF a plaidé pour le relèvement des seuils et pour la mise en œuvre de règles plus pragmatiques permettant l'intégration d'un plus grand nombre d'aéroports dans le champ d'application du nouveau règlement. Les aides d'État, lorsqu'elles ne faussent pas la concurrence, permettent d'atteindre des objectifs d'intérêt général, de service public et d'aménagement du territoire.

La Commission Européenne a donc revu sa copie et propose une nouvelle mouture du texte. Elle a notamment relevé le seuil en-dessous duquel un aéroport sera exempté de notification, même en cas de proximité avec une autre plate-forme, qui était fixé dans la première version à 50 000 passagers annuels. Désormais, **en-dessous de 150 000 passagers annuels**, les règles sont assouplies pour la mise en place d'aides à l'investissement.

Ainsi par exemple :

- Dans la proposition originale :
 - Les aéroports ayant un trafic inférieur à **50 000 passagers annuels**, même s'ils sont à proximité d'une autre plateforme, pouvaient être exemptés de notification préalable pour les aides à l'investissement.
- Dans la nouvelle proposition :
 - Les aéroports ayant un trafic inférieur à **150 000 passagers annuels**, même s'ils sont à proximité d'une autre plateforme, pourraient être exemptés de notification préalable pour les aides à l'investissement.
 - Les aéroports ayant un trafic inférieur à **150 000 passagers annuels** ne pourraient plus être obligés de démontrer que l'aide à l'investissement concerné n'excède pas ce qui est nécessaire pour accueillir le trafic attendu à moyen terme sur la base de prévisions de trafic raisonnables.
 - Les aéroports ayant un trafic inférieur à **150 000 passagers annuels** ne devraient remplir qu'une des deux conditions suivantes (les deux sont cumulatives si l'aéroport a un trafic supérieur) :

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52016XC0719\(05\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52016XC0719(05))

² <http://www.eca.europa.eu/fr/Pages/NewsItem.aspx?nid=7459>

- Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement.
- L'intensité de l'aide n'excède pas 75% des coûts admissibles (majoration de 20% possible pour les aéroports situés dans des régions périphériques).

Ce nouveau projet de révision, s'il est encourageant, n'est toujours pas suffisamment ambitieux pour atteindre les objectifs fixés de simplification. En effet, selon une étude préalable de l'ACI-Europe, le nouveau seuil de 150 000 passagers annuels ne permettrait qu'à 54 aéroports supplémentaires d'être concernés au niveau européen (dont une dizaine d'aéroports français).

De plus, ce nouveau seuil de 150 000 passagers complexifie une fois de plus la compréhension de la réglementation communautaire, puisqu'il n'existe pas dans d'autres textes européens.

Enfin, malgré les demandes de nombreuses parties prenantes et de l'UAF, les aides au fonctionnement ne sont toujours pas intégrées dans le cadre de l'exemption de notification préalable.

Cette deuxième consultation publique est dès à présent ouverte, et se terminera le **8 décembre 2016**. Les travaux de l'UAF ont repris dans le cadre du Groupe de Travail Aides d'État.

2 – Groupe de travail de l'UAF

Le GT Aides d'État a poursuivi les travaux réalisés précédemment, et a été mis à contribution pour répondre à la seconde consultation publique sur le projet de révision du règlement GBER. Après une première conférence téléphonique le 27 octobre 2016, qui a permis de déterminer les axes de travail, une seconde conférence téléphonique a eu lieu le 16 novembre 2016 pour définir et délimiter le périmètre de la position commune qui sera défendue par l'UAF et les aéroports français. Certains messages seront portés même s'ils ne sont pas directement liés aux blocs d'exemptions.

L'UAF propose donc d'intégrer dans sa réponse à la consultation publique les points suivants :

- Le nouveau seuil de 150 000 passagers annuels proposé par la Commission Européenne ne paraît toujours pas suffisant pour atteindre les objectifs de simplification et de réduction de la charge administrative. L'UAF propose de relever le seuil à 700 000 passagers annuels (seuil déjà utilisé dans les lignes directrices de 2014) pour l'exemption de notification d'une aide à l'investissement, même si l'aéroport est situé à proximité d'une autre plateforme au sens de la réglementation européenne. La seule condition à respecter pour bénéficier de l'exemption serait que l'investissement en question n'ait pas pour but de dépasser le seuil de 700 000 passagers annuels.
Il est rappelé que moins de 3% du trafic passagers européen total est réalisé sur des aéroports de moins de 700 000 passagers annuels.
- Le seuil d'intensité de l'aide fixé à 75% des coûts éligibles doit pouvoir être porté à 100% lorsque l'aide à l'investissement concourt au maintien en conditions opérationnelles.
- Les aides au fonctionnement, qui ne sont toujours pas intégrées dans la nouvelle mouture du projet de révision du règlement GBER, doivent être exemptées de notification pour les aéroports réalisant moins de 700 000 passagers annuels, même à l'issue de la période transitoire prévue jusqu'en 2024 par les lignes directrices de 2014.
- Les aéroports de proximité ayant une vocation particulière (l'aviation générale et d'affaires, la formation, le travail aérien, les OSP, la sécurité civile, les évacuations sanitaires, ...) et pour lesquels le transport de passagers commerciaux n'est qu'une activité accessoire (moins de 200 000 passagers annuels) devraient pouvoir être en dehors du champ d'application des règles relatives aux aides d'État. En effet ces aéroports n'ont quasiment pas d'impact sur le

marché européen et les échanges entre États membres. Il ne peut donc pas y avoir de distorsion de concurrence justifiant l'application des règles relatives aux aides d'État.

- Deux nouvelles pistes ont également été explorées :
 - Une possible transposition de la règle du « silence vaut acceptation » à la Commission Européenne. Un dossier de notification d'aide d'État soumis à la Commission Européenne serait ainsi jugé accepté (aide déclarée compatible) sans réponse de sa part dans un délai acceptable avec les conditions du marché et l'exploitation d'un aéroport. Ce délai pourrait être fixé à deux mois.
 - La fixation d'un montant d'aide à l'investissement (1 000 000 € par opération et par an) en-dessous duquel la notification ne serait pas nécessaire. Ainsi des investissements nécessaires à la continuité de l'exploitation pourraient être mis en place plus facilement.

Le texte complet du projet de réponse à la consultation publique est annexé à cette note.