

Annexe : deuxième mouture de l'article 56bis du projet de révision du règlement GBER proposé par la Commission Européenne

Aides en faveur des aéroports régionaux

Article 56 bis

Aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux

- 1. Les aides à l'investissement en faveur des aéroports sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.*
- 2. 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.*
- 3. L'aéroport est ouvert à tous les usagers potentiels. En cas de limitation physique de la capacité, l'aide est allouée sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.*
- 4. L'aide n'est pas octroyée à un aéroport situé dans un rayon de 100 kilomètres ou à 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n° 1008/2008 sont exploités.*
- 5. L'aide n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de plus de trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de trois millions de passagers.*
- 6. L'aide n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de fret annuel moyen de plus de 200 000 tonnes au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Il ne s'applique pas non plus si, pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide est susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de fret annuel moyen pour le porter à plus de 200 000 tonnes.*
- 7. L'aide n'est pas octroyée pour la délocalisation d'aéroports existants ni pour la création d'un nouvel aéroport assurant le transport de passagers, y compris la transformation d'un terrain d'aviation existant en un aéroport de ce type.*
- 9. Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération.*

10. Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans des infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification.

11. Le montant de l'aide n'exède pas:

- (a) 50 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de un à trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée;*
- (b) 75 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas un million de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée.*

12. Les intensités d'aide maximales peuvent être majorées de 20 points de pourcentage pour les aéroports situés dans des régions périphériques.

13. Les paragraphes 2 et 4 ne s'appliquent pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas 150 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée si l'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de 150 000 passagers. L'aide octroyée à ce type d'aéroports est conforme soit au paragraphe 9 soit aux paragraphes 11 et 12.