

II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**prolongeant la période transitoire prévue par les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports
et aux compagnies aériennes en ce qui concerne les aéroports régionaux**

(2023/C 244/01)

1. Les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes ⁽¹⁾ (ci-après les «lignes directrices») précisent les conditions dans lesquelles le financement public des aéroports et des compagnies aériennes peut constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et, lorsqu'il constitue une aide d'État, les conditions dans lesquelles il peut être déclaré compatible avec le marché intérieur.
2. En principe, les aides au fonctionnement constituent une forme d'aide qui entraîne des distorsions de concurrence très importantes. Elles ne peuvent être autorisées que dans des circonstances exceptionnelles. La Commission considère que les aéroports et les compagnies aériennes doivent normalement supporter leurs propres coûts d'exploitation. Néanmoins, historiquement, les aéroports régionaux ont souvent fait appel à des capitaux publics pour financer leurs activités. C'est pourquoi les lignes directrices prévoient que, dans certaines conditions, certaines catégories d'aides au fonctionnement octroyées aux aéroports peuvent encore être justifiées afin de permettre aux aéroports régionaux d'adapter leur modèle d'exploitation.
3. En conséquence, les lignes directrices prévoient une période transitoire de 10 ans à compter du 4 avril 2014, durant laquelle les aéroports ayant un trafic annuel moyen de maximum 3 millions de passagers peuvent prétendre à une aide au fonctionnement. À la fin de la période transitoire, soit en 2024, tous les aéroports devront couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation. Plus aucune aide au fonctionnement ne sera jugée compatible avec le marché intérieur après cette date, à l'exception des aides au fonctionnement octroyées conformément aux règles transsectorielles en matière d'aides d'État, telles que les règles applicables au financement des services d'intérêt économique général ⁽²⁾.
4. Les lignes directrices reconnaissent que les aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur ou égal à 700 000 personnes peuvent rencontrer davantage de difficultés pour parvenir à la couverture totale des coûts au cours de la période transitoire de 10 ans. Elles prévoyaient donc un régime spécifique pour ces aéroports, pour une durée initiale de cinq ans allant jusqu'au 3 avril 2019. La communication de la Commission relative à la prolongation du régime spécifique applicable aux aides au fonctionnement en faveur des aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers par an prévu dans les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes ⁽³⁾, adoptée le 18 décembre 2018 (ci-après la «communication de 2018»), a prolongé ce régime spécifique jusqu'à la fin de la période transitoire, c'est-à-dire jusqu'au 3 avril 2024.

⁽¹⁾ Communication de la Commission - Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 99 du 4.4.2014, p. 3).

⁽²⁾ Voir la décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3) et la communication de la Commission intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011)» (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

⁽³⁾ Communication de la Commission relative à la prolongation du régime spécifique applicable aux aides au fonctionnement en faveur des aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers par an prévu dans les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 456 du 18.12.2018, p. 27).

5. Depuis l'adoption des lignes directrices et de la communication de 2018, le secteur de l'aviation a été confronté à une crise majeure en raison de la pandémie de COVID-19 et de l'agression de la Russie contre l'Ukraine. La pandémie et les restrictions en matière de santé et de déplacements qui en ont résulté ont durement touché le secteur de l'aviation et ont entraîné une forte diminution du trafic dans les aéroports de l'Union (*). En outre, la crise énergétique résultant de l'agression de la Russie contre l'Ukraine a aggravé les conséquences économiques négatives pour le secteur européen de l'aviation, notamment en augmentant considérablement les coûts énergétiques des exploitants aéroportuaires, en particulier en 2022. Les aéroports ont donc dû faire face à des recettes plus faibles et à des coûts plus élevés, ce qui a eu une incidence négative sur leur rentabilité et pourrait entraîner des fermetures. Une telle situation pourrait avoir des conséquences négatives sur la connectivité au sein de l'Union. Par conséquent, il convient de prolonger la période transitoire au cours de laquelle les aéroports régionaux ont la possibilité de parvenir à la couverture de la totalité de leurs coûts d'exploitation au moyen d'aides au fonctionnement afin de tenir compte des événements extraordinaires, en particulier de la crise de la COVID-19.

6. Pour remédier à cette situation, il convient de modifier les lignes directrices et de prolonger les règles existantes en matière d'aides au fonctionnement en faveur des aéroports régionaux. La prolongation de la période transitoire assurera la continuité et la sécurité juridique dans le traitement de ce type d'aides. Par conséquent, la Commission considère que le régime prévu aux points 13, 14, 17 d) et 112 à 137 des lignes directrices ainsi que le régime spécifique applicable aux aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers par an, exposé au point 130 des lignes directrices, doivent être prolongés jusqu'au 3 avril 2027.

7. Compte tenu de ce qui précède, il convient d'adapter lesdites lignes directrices comme indiqué aux points (8) à (16) ci-dessous.

8. Le point 17 d) des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «les aides au fonctionnement en faveur des aéroports régionaux peuvent être déclarées compatibles conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, durant une période transitoire de 13 ans.»

9. Le point 112 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «Les aides au fonctionnement octroyées aux aéroports, soit sous la forme d'aides individuelles, soit au titre d'un régime d'aides, seront considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, durant une période transitoire de 13 ans à compter du 4 avril 2014, pour autant que les critères cumulatifs énoncés au point 79 comme il est indiqué aux points 113 à 134 soient remplis.»

10. Le point 113 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «Comme indiqué au point 13, afin de donner aux aéroports le temps de s'adapter aux nouvelles réalités du marché et pour éviter toute perturbation du trafic aérien et rupture de la connectivité des régions, les aides au fonctionnement octroyées à des aéroports seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun pendant une période transitoire de 13 ans si:

- (a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union ou si
- (b) elles luttent contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union ou si
- (c) elles facilitent le développement régional.»

11. Le point 121 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «Pour encourager de manière adéquate une gestion efficiente de l'aéroport, le montant des aides doit, en principe, être établi préalablement comme étant un montant fixe couvrant le déficit de financement escompté (calculé sur la base d'un plan d'exploitation ex ante) durant une période transitoire de 13 ans. Aucune majoration ex post du montant d'aide ne doit donc, en principe, être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur. L'État membre peut verser le montant fixe ex ante en tant que somme forfaitaire versée à l'avance ou par tranches, par exemple sur une base annuelle.»

12. Le point 128 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «En tout état de cause, le montant global d'aide pouvant être autorisé durant l'ensemble de la période transitoire sera limité à 50 % du déficit de financement initial sur une période de 13 ans. Si, par exemple, le déficit de financement annuel moyen d'un aéroport donné au cours de la période 2009-2013 s'élève à 1 million d'EUR, le montant global de l'aide au fonctionnement que cet aéroport pourrait recevoir en tant que somme forfaitaire ex ante serait de 6,5 millions d'EUR au total (50 % x 1 million x 13) sur 13 ans. Aucune aide au fonctionnement supplémentaire ne sera jugée compatible en ce qui le concerne.»

(*) En 2020, par exemple, les aéroports européens ont enregistré 1,7 milliard de passagers en moins et 6,1 millions de vols en moins par rapport à 2019 (source: Eurocontrol).

13. La note de bas de page 93 des lignes directrices est remplacée par le texte suivant: «L'intensité de 50 % correspond au déficit de financement sur 13 ans pour un aéroport qui, partant de la couverture des coûts d'exploitation initiale au début de la période transitoire, parvient à la couverture de l'intégralité de ses coûts après 13 ans.»

14. Le point 129 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «Treize ans après le début de la période transitoire au plus tard, tous les aéroports devront couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation. Plus aucune aide au fonctionnement ne sera jugée compatible avec le marché intérieur après cette date, à l'exception des aides au fonctionnement octroyées conformément aux règles transsectorielles en matière d'aides d'État, telles que les règles applicables au financement des SIEG.»

15. Le point 130 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «Dans les conditions actuelles du marché, les aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur ou égal à 700 000 personnes peuvent rencontrer davantage de difficultés pour parvenir à la pleine couverture des coûts au cours de la période transitoire de 13 ans. C'est la raison pour laquelle le montant d'aide maximum pouvant être autorisé pour les aéroports relevant de cette catégorie s'élèvera à 80 % du déficit de financement des coûts d'investissement initial durant une période de 13 ans à compter du début de la période transitoire. Si, par exemple, le déficit de financement annuel moyen d'un petit aéroport donné au cours de la période 2009-2013 s'élève à 1 million d'EUR, le montant maximal de l'aide au fonctionnement que cet aéroport pourrait recevoir en tant que somme forfaitaire ex ante serait de 10,4 millions d'EUR (80 % x 1 million x 13) sur 13 ans.»

16. Le point 134 des lignes directrices est remplacé par le texte suivant: «En outre, afin de limiter les effets négatifs sur la concurrence et les échanges, la Commission autorisera l'octroi d'aides au fonctionnement à des aéroports pour une période transitoire de 13 ans à compter du 4 avril 2014.»
