



## COMMISSION EUROPÉENNE – COMMUNIQUÉ DE PRESSE

# Aides d'État: la Commission ouvre trois enquêtes approfondies relatives à des aides d'État dans le secteur du transport aérien en France, en Allemagne et en Irlande, et autorise une taxe néerlandaise sur les passagers aériens

Bruxelles, le 13 juillet 2011 – La Commission européenne a ouvert trois enquêtes approfondies distinctes relatives à des aides d'État concernant les aéroports de Marseille et de Frankfurt-Hahn ainsi qu'à une taxe irlandaise sur les passagers bénéficiant presque exclusivement aux vols intérieurs. L'ouverture d'une enquête approfondie donne l'occasion aux tierces parties intéressées de transmettre leurs observations sur les mesures en question. Elle ne préjuge en rien de l'issue de la procédure. Enfin, la Commission a autorisé un système néerlandais de taxe sur les passagers aériens, car il n'avait pas pour effet de favoriser certains opérateurs plus que d'autres.

M. Joaquín Almunia, vice-président de la Commission chargé de la politique de concurrence, a déclaré à ce sujet: «Dans certaines conditions et circonstances, les aides d'État constituent un instrument approprié pour développer de petits aéroports régionaux et des services de transport aérien. Toutefois, la Commission a également le devoir d'éviter toute distorsion de la concurrence au sein du marché unique de l'UE et, en Europe, certains aéroports régionaux ne sont plus si petits ou si récents».

Lors de l'examen des régimes d'aide dans le secteur de l'aviation, la Commission fait application, en premier lieu, des lignes directrices de 2005 relatives aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, qui autorisent les États membres à financer les aéroports régionaux ayant un trafic annuel de 5 millions de passagers au maximum et les compagnies aériennes ouvrant de nouvelles liaisons à partir de ces aéroports. Les autorités publiques peuvent financer des travaux d'infrastructure dans les aéroports régionaux si elles poursuivent un objectif d'intérêt général clairement défini, tel que le développement régional ou l'accessibilité. La Commission doit vérifier la nécessité et la proportionnalité d'autres types d'aides, les perspectives d'utilisation des infrastructures et garantir que l'accès est ouvert à d'autres utilisateurs sur une base non discriminatoire. Elle doit également évaluer les bénéfices de l'aide en termes d'accessibilité et de développement régional au regard des effets négatifs qu'elle peut avoir sur les concurrents qui doivent fonctionner sans aide publique.

En ce qui concerne les taxes sur les passagers, les États membres doivent veiller à ne pas créer de discrimination entre les compagnies aériennes et les différentes catégories de passagers.

## **Aéroport de Marseille (France)**

Dans cette première affaire, la Commission examinera le soutien public reçu par l'aéroport de Marseille pour son terminal low cost «mp2», ainsi que les réductions de redevances accordées aux compagnies aériennes tant celles à bas prix que celles en place. Entre 2005 et 2007, l'opérateur de l'aéroport de Marseille (la Chambre de commerce locale) a reçu une subvention de 7,577 millions € pour la construction du terminal «mp2». À ce stade, la Commission émet des réserves sur la nécessité de la subvention pour mener à bien l'investissement en question et sur la proportionnalité de l'aide au regard des objectifs poursuivis. En outre, la Commission craint que les réductions de redevances consenties aux compagnies aériennes utilisant le terminal «mp2» et les remises accordées pour l'ouverture de nouvelles liaisons ne procurent un avantage sélectif aux bénéficiaires, ce qui serait contraire aux règles de l'UE relatives aux aides d'État. Les compagnies aériennes assurant des vols au départ de l'aéroport de Marseille, qu'elles soient à bas prix, comme Ryanair, ou qu'il s'agisse de compagnies traditionnelles, comme Air France, ne bénéficient pas de la même façon de ces différentes remises. En outre, la Chambre de commerce a signé un contrat publicitaire avec *Airport Marketing Services*, une filiale à 100 % de Ryanair, qui selon le plaignant est surfacturé. La Commission doute à ce stade qu'un autre investisseur aurait agit de la même manière que la Chambre de commerce lorsqu'elle a accordé ces avantages. L'aéroport de Marseille est le quatrième plus grand aéroport du pays pour le transport de passagers.

## **Aéroport de Frankfurt-Hahn (Allemagne)**

La Commission examinera notamment de manière approfondie si les mesures suivantes ont été accordées aux conditions du marché: une ligne de crédit ouverte en faveur de l'aéroport de Frankfurt-Hahn dans le cadre du système de gestion centrale de trésorerie du Land Rheinland-Pfalz; le refinancement de prêts accordés à l'aéroport par la banque publique *Investitions- und Strukturbank*; et une garantie sous-jacente accordée par le Land. À ce stade, la Commission estime à titre préliminaire que ces mesures contribuent simplement à payer les coûts d'exploitation de l'aéroport. L'aéroport de Frankfurt-Hahn est actuellement le dixième plus grand aéroport d'Allemagne pour le transport de passagers, le cinquième pour le fret, et le 21<sup>e</sup> en Europe. La Commission est donc particulièrement préoccupée par cette aide qui pourrait donner à l'aéroport un avantage indu vis-à-vis de ses concurrents.

## **Taxe irlandaise sur les passagers aériens**

Le 30 mars 2009, l'Irlande a introduit une taxe qui doit être versée par les compagnies aériennes pour chaque passager embarquant.

Jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2011, deux taux différents s'appliquaient: 2 € pour les destinations situées à moins de 300 km de l'aéroport de Dublin et 10 € pour toutes les autres destinations. À l'exception de quelques aéroports dans l'ouest du Royaume-Uni, ce taux réduit ne s'appliquait qu'aux destinations intérieures. À la suite d'une procédure d'infraction aux règles régissant le marché intérieur concernant la libre prestation de services, les autorités irlandaises ont modifié la taxe, avec effet au 1<sup>er</sup> mars 2011, de sorte qu'un taux unique de 3 € est applicable pour toutes les destinations (voir [IP/11/734](#)). Toutefois, la Commission a également reçu une plainte alléguant que les subventions octroyées au cours de cette période ont engendré une distorsion des conditions de concurrence, ce que la Commission est tenue d'apprécier. La Commission a considéré comme non fondées d'autres affirmations selon lesquelles le fait que le trafic de fret et d'autres moyens de transport ainsi que le transit et le transfert de passagers n'étaient pas concernés par la taxe constituerait une aide d'État.

## **Taxe néerlandaise sur les passagers aériens**

La Commission a également reçu une plainte relative à une taxe néerlandaise sur les passagers aériens en vigueur entre le 1<sup>er</sup> juillet 2008 et le 30 juin 2009, date à laquelle elle a été supprimée. La taxe comprenait deux taux: 11,25 € pour les destinations finales au sein de l'UE et les vols de 3 500 km au maximum depuis l'aéroport de départ (et pour certaines destinations en dehors de l'UE) et 40 € pour toutes les autres destinations finales. La Commission a estimé que le fait que d'autres moyens de transport et le trafic de fret n'étaient pas astreints à cette taxe ne constituait pas une aide d'État, car les opérateurs de ce type de trafic n'étaient pas dans une situation juridiquement et factuellement comparable à celle des opérateurs de transport aérien de passagers. De plus, l'exclusion du transit et du transfert de passagers ne constituait pas une aide d'État, car son objectif était de demeurer neutre quant au trajet emprunté pour rejoindre la destination finale et d'éviter une double taxation. La Commission a donc conclu que ces dispositions entraient dans la logique du système néerlandais de taxe sur les passagers aériens. Elle a également estimé que les taux fixés pour cette taxe, indépendants du prix du billet, ne conféraient aucun avantage aux compagnies aériennes traditionnelles, par opposition aux compagnies à bas prix, car le même taux s'applique à toutes les destinations au sein de l'UE.

La Commission examine actuellement d'autres affaires dans le secteur du transport aérien, telles que l'aide accordée à Wizz Air à l'aéroport de Timisoara en Roumanie [IP/11/633](#), l'aide aux projets d'infrastructure en faveur de l'aéroport de Leipzig-Halle en Allemagne [IP/11/706](#), l'aide à l'aéroport de Dortmund et aux compagnies l'utilisant [IP/07/1051](#).

Ces décisions seront publiées sous les numéros d'affaire [SA.22932](#) (FR), [SA.32833](#) (DE), [SA.29064](#) (IE) et [SA.25254](#) (NL) dans le [registre des aides d'État](#) et sur le site internet de la [DG Concurrence](#) dès que les éventuels problèmes de confidentialité auront été résolus. Le bulletin d'information électronique, intitulé «[State aid Weekly e-News](#)», donne la liste des dernières décisions relatives aux aides d'État publiées au Journal officiel et sur le site internet.

Personnes à contacter:

[Amelia Torres](#) (+32 2 295 46 29)

[Maria Madrid Pina](#) (+32 2 295 45 30)