

TABLEAU COMPARATIF

Texte de la proposition de résolution initiale	Proposition du Rapporteur
Le Sénat,	<i>Sans modification</i>
Vu l'article 88-4 de la Constitution,	<i>Sans modification</i>
Vu l'article 106 § 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les services d'intérêt économique général,	<i>Sans modification</i>
Vu l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les aides d'État,	<i>Sans modification</i>
Vu le livre blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »,	<i>Sans modification</i>
Vu les lignes directrices de la Commission européenne de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux,	<i>Sans modification</i>
Vu le projet de lignes directrices de l'Union européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes du 3 juillet 2013,	<i>Sans modification</i>
Considérant que l'Union européenne bénéficie d'une compétence exclusive en droit de la concurrence et que, dans ce cadre, la Commission européenne a engagé une révision des lignes directrices sur les aides d'états aux aéroports régionaux ;	<i>Supprimé</i>
Considérant que les aides aux fonctionnements octroyées aux aéroports de moins d'un million de passagers, sous condition d'être chargés d'une mission d'intérêt économique général, ne sont pas actuellement soumis à l'obligation de notification à la Commission européenne en ce qui concerne les subventions à l'exploitation des aéroports ;	<i>Supprimé</i>
	<i>Condamne la concurrence déloyale exercée par certaines compagnies aériennes et appelle l'Union européenne à lutter contre le dumping fiscal et social,</i>

<p>Comprend que les aides accordées aux aéroports régionaux doivent respecter des principes de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité afin de ne pas constituer de distorsion de concurrence ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>Rappelle que le rôle des aéroports et des compagnies aériennes dans l'ouverture du ciel européen fait partie intégrante de la stratégie de l'Union européenne en matière de transport, et contribue aux objectifs de lutte contre les problèmes de congestion du transport aérien ainsi que l'accroissement des possibilités de vols pour les citoyens européens ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>Souligne que l'accès aux transports sur l'ensemble des territoires constitue un levier de développement économique pour chaque région et participe à la cohésion territoriale ;</p>	<p><i>Mais souligne également que l'accès aux transports sur l'ensemble des territoires constitue un levier de développement économique pour chaque région et participe à la cohésion territoriale ;</i></p>
<p>Estime que la présence d'un aéroport régional est cruciale pour la compétitivité des territoires puisqu'elle bénéficie aux entreprises des régions concernées et peut également favoriser un cercle vertueux d'implantation d'entreprises dans ces régions ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>Souligne que la présence d'un aéroport régional bénéficie également aux citoyens européens en favorisant le tourisme et la mobilité des personnes sur le territoire européen ;</p>	<p><i>Observe que la présence d'un aéroport régional bénéficie également aux citoyens européens en favorisant le tourisme et la mobilité des personnes sur le territoire européen ;</i></p>
<p>Juge qu'en temps de crise économique particulièrement sévère, il est indispensable que les collectivités locales puissent octroyer des aides aux aéroports régionaux pour soutenir leurs activités et éviter une disparition de ce type de transports dans certaines régions ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>S'oppose à ce que la révision des lignes directrices entraîne une diminution du seuil du nombre de passagers en-deçà duquel les aéroports peuvent bénéficier, sous conditions, d'une exemption de notification au titre de service d'intérêt économique général en ce qui concerne les subventions à l'exploitation des aéroports ;</p>	<p><i>Regrette que la décision de la Commission européenne 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 ait abaissé à 200 000 passagers par an le seuil en-dessous duquel un aéroport peut bénéficier d'aides publiques au titre des services d'intérêt économique général, au lieu d'un million de passagers jusqu'à présent ;</i></p>
<p>Souligne qu'une diminution du seuil élargirait le nombre d'aéroports dont les aides publiques devraient être notifiées à la Commission européenne et aurait pour conséquence d'ajouter</p>	<p><i>Estime qu'un tel abaissement de ce seuil affaiblit la notion de service d'intérêt économique général en Europe ;</i></p>

<p>une lourdeur administrative insupportable pour les collectivités locales ;</p>	
<p>Craint qu'une diminution du seuil en-deçà d'un million de passagers n'engendre la disparition d'un certain nombre d'aéroports régionaux ;</p>	<p><i>Regrette le manque d'attention portée par les nouvelles lignes directrices aux aéroports de moins d'un million de passagers et craint que leur application n'entraîne la disparition d'un certain nombre d'aéroports régionaux ;</i></p>
<p>Estime qu'un tel abaissement du seuil reviendrait à remettre en cause la notion de service d'intérêt économique général ;</p>	<p><i>Supprimé</i></p>
<p>Demande, par conséquent, au Gouvernement de défendre le maintien du seuil actuel d'un million de passagers pour bénéficier, sous conditions, d'une exemption de notification au titre de service d'intérêt économique général dans les négociations avec la Commission européenne sur le projet de révision des lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'états au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.</p>	<p><i>Demande, par conséquent, au Gouvernement d'ouvrir sans attendre des négociations avec la Commission européenne et de soutenir les propositions suivantes :</i></p>
	<p><i>- l'introduction dans les nouvelles lignes directrices de la catégorie d'aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers ;</i></p>
	<p><i>- pour les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers, l'autorisation d'aides à l'investissement n'excédant pas 90 % des coûts ;</i></p>
	<p><i>- pour les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers, le maintien des aides à l'exploitation au-delà du délai transitoire envisagé de dix ans, de façon limitée et contrôlée par les États membres ;</i></p>
	<p><i>- concernant les aides au démarrage, de préciser les coûts éligibles au régime d'aide d'État ;</i></p>
	<p><i>- de considérer comme des aides au démarrage les contrats de marketing et de publicité lorsqu'ils sont manifestement liés à l'arrivée d'une compagnie aérienne dans un aéroport ;</i></p>
	<p><i>Demande, par ailleurs, au Gouvernement de désigner les régions comme collectivité pilote dans la gestion des aéroports sur leur territoire, en coordination avec les autres collectivités locales et les services de l'État ;</i></p>
	<p><i>Souhaite que soit étudiée l'hypothèse d'une réduction ciblée des redevances aéroportuaires comme aide possible au démarrage d'une nouvelle ligne aérienne.</i></p>