



## COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 31 mars 2020  
C(2020) 2097 final

<p>Dans la version publique de la présente décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 30 et 31 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces articles concernent notamment la non-divulgation des informations couvertes par le secret professionnel. Les informations supprimées sont indiquées au moyen de crochets [...].</p>	<p><b>VERSION PUBLIQUE</b></p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p>
---	---

**Objet:** **Aide d'État SA.56765 (2020/N) – France**  
**COVID-19 - Moratoire sur le paiement de taxes aéronautiques en faveur des entreprises de transport public aérien**

Monsieur le Ministre,

### 1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 24 mars 2020, enregistrée par la Commission européenne le même jour sous la référence SA.56765, la France a notifié le projet d'aides cité en objet conformément à l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (ci-après « TFUE »). Par lettre du 26 mars 2020, la France a soumis des informations complémentaires.

Son Excellence Monsieur Jean-Yves LE DRIAN  
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères  
37, Quai d'Orsay  
F - 75351 PARIS

## 2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

### 2.1. Objectif de la mesure

- (2) À la suite de l'émergence soudaine de l'épidémie de COVID-19 au sein de l'Union européenne au début de l'année 2020, la France a adopté des mesures de restriction et de confinement ayant pour objet de restreindre les déplacements de ses ressortissants à l'intérieur et en dehors du territoire français<sup>1</sup>. En conséquence, de nombreuses compagnies aériennes font face à une très forte réduction et/ou suspension de leurs activités aériennes, leur occasionnant de lourdes pertes d'exploitation.
- (3) La France envisage ainsi de mettre en place un moratoire pour le paiement de certaines taxes dues par les compagnies aériennes titulaires de licences d'exploitation délivrées par la France, afin de leur permettre de conserver des liquidités suffisantes jusqu'à la levée des restrictions/interdictions et le retour à une activité commerciale normale.

### 2.2. Base juridique de la mesure

- (4) L'aide sera mise en place par décision conjointe des ministres chargés du transport et du budget, et sous réserve d'une décision de la Commission européenne approuvant le régime d'aides mis en place.

### 2.3. Forme, budget et durée de la mesure

- (5) L'aide prend la forme d'un moratoire sur la taxe d'aviation civile et la taxe de solidarité sur les billets d'avion exigibles mensuellement entre mars et décembre 2020. Le paiement de ces taxes est différé au 1<sup>er</sup> janvier 2021 et lissé sur une période de 24 mois (31 décembre 2022).
- (6) Le montant des taxes concernées est assis sur le nombre de passagers transportés ou de vols au départ d'un aéroport français. La France s'est basée sur une hypothèse de 34% de réduction de trafic sur la période concernée par le moratoire. Elle émet notamment l'hypothèse d'une baisse de trafic de 80% pour avril et mai 2020, suivie d'une remontée du trafic en fin d'année 2020 à 85% du trafic observé en 2019, ainsi que le montre le tableau suivant :

---

<sup>1</sup> Les autorités françaises ont émis des recommandations de cesser les voyages depuis la France vers les zones affectées par le virus à compter du 24 janvier 2020, puis des décisions de confinement (vendredi 13 mars puis lundi 16 mars) ont été mises en place au niveau du territoire français. Enfin, l'Union européenne a décidé la fermeture, à compter du mardi 17 mars 2020 12h, de ses frontières extérieures (espace Schengen) pour les ressortissants étrangers.

**Tableau 1 : Trafic aérien estimé des compagnies aériennes éligibles pour l'année 2020 avec/sans l'impact du COVID-19**

	Trafic de référence 2020 (nombre de vols)	Réduction du trafic constatée ou anticipée en raison de l'impact du COVID-19	Trafic de référence révisé
Janvier	[...]*	0%	[...]
Février	[...]	-12,3%	[...]
Mars	[...]	-55,0%	[...]
Avril	[...]	-80,0%	[...]
Mai	[...]	-80,0%	[...]
Juin	[...]	-50,0%	[...]
Juillet	[...]	-30,0%	[...]
Août	[...]	-20,0%	[...]
Septembre	[...]	-15,0%	[...]
Octobre	[...]	-15,0%	[...]
Novembre	[...]	-15,0%	[...]
Décembre	[...]	-15,0%	[...]
<b>Année 2020</b>	<b>[...]</b>	<b>-33,9%</b>	<b>[...]</b>

Source : DGAC.

- (7) Le montant des taxes concernées dépendant directement de l'évolution du trafic aérien, une telle hypothèse conduirait à ce stade à un paiement différé estimé à 200,1 millions EUR.
- (8) Le montant d'aides correspond dans ce cas au montant total des intérêts que les bénéficiaires de la mesure devraient payer sur le marché pour obtenir des liquidités équivalentes. En se référant à la Communication de la Commission sur les taux de référence<sup>2</sup>, la France estime que le montant peut être évalué à 29,9 millions EUR en retenant le taux IBOR (-0,31 en mars 2020, majoré de 1 000 points de base), calculé à 9,69%.

#### **2.4. Bénéficiaires de la mesure**

- (9) Les bénéficiaires de l'aide sont les entreprises de transport aérien public titulaires d'une licence d'exploitation délivrée en France en application de l'article 3 du règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008<sup>3</sup>.

#### **2.5. Coûts éligibles et modalités de compensation**

- (10) Les coûts éligibles correspondent aux dommages causés aux bénéficiaires de la mesure par l'épidémie du COVID-19. Ils sont établis sur la base des pertes de

<sup>2</sup> 2008/C 14/02, JO C 14 du 19.1.2008, p. 6–9.

<sup>3</sup> Règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, OJ L 293, 31.10.2008, p. 3–20.

\* Information couverte par le secret professionnel.

chiffre d'affaires des bénéficiaires réalisées entre mars et décembre 2020 par comparaison avec la même période en 2019, corrigés de la part correspondant à la marge du bénéficiaire (sur la base des résultats 2019), après déduction des coûts évités (coûts qui auraient été supportés si l'activité n'avait pas été affectée par le COVID-19). Ainsi, si un bénéficiaire génère en temps normal un revenu de 200 EUR, que ses coûts fixes sont de 70 EUR, ses coûts variables de 120 EUR et sa marge de 10 EUR, ses dommages seront estimés à 35 EUR en cas de baisse de trafic de 50%<sup>4</sup>.

- (11) Sur la base de la décision du Ministère des transports et du Ministère du budget, les moratoires seront accordés individuellement par l'agent comptable du budget annexe de l'aviation civile. Les bénéficiaires devront déposer leur demande d'aides entre la date d'entrée en vigueur du dispositif d'aide<sup>5</sup> et le 31 décembre 2020. La compensation pourra couvrir jusqu'à 100% des coûts éligibles.
- (12) Les dommages commerciaux seront évalués postérieurement à la crise du COVID-19 sur la base des comptes d'exploitation dûment certifiés et audités par un organisme indépendant pour l'année 2020 que devront fournir chacun des bénéficiaires à la Direction générale de l'Aviation Civile.
- (13) Les entreprises éligibles ayant subi des dommages résultant de leur propre fait, celles ayant mené leurs activités sans diligence ou en manquement de la législation applicable, ou encore celles n'ayant pas pris les mesures nécessaires pour limiter leurs dommages ne bénéficieront pas de la compensation.

## 2.6. Engagements de la France

- (14) La France indique qu'un mécanisme de récupération des aides excédant les dommages (cas de surcompensation) sera prévu dans le cadre de la décision ministérielle mettant en œuvre le dispositif d'aide au niveau national. Une fois rédigée, la décision conjointe du Ministre du budget et du Ministre des transports sera envoyée à la Commission européenne. Les autorités françaises s'engagent à transmettre à la Commission les résultats de l'analyse de la récupération des aides.
- (15) La France s'est engagée à fournir et faire valider par la Commission au plus tard le 31 décembre 2020 une méthodologie détaillée de la manière dont elle entend quantifier, a posteriori et pour chaque bénéficiaire, le montant de dommages liés à la crise du COVID-19 et aux mesures nationales de restriction des déplacements et de suspension partielle des activités aériennes.
- (16) Les autorités françaises s'engagent à transmettre à la Commission en juin 2021 les résultats de l'analyse de quantification des dommages et des aides versées, sur la base des comptes d'exploitation des bénéficiaires de l'année 2020 audités et dûment certifiés par un organisme indépendant.

---

<sup>4</sup> Revenus perdus=EUR 200x50%=EUR 100; Coûts fixes évités= EUR 0; Coûts variable évités= EUR 120x50%=EUR 60; correction marge correspondant au chiffre d'affaires perdu= EUR 10x50% = EUR 5. Dommages dus au COVID-19= EUR 100-5-60= EUR 35.

<sup>5</sup> La date d'entrée en vigueur du dispositif sera la date de la décision des ministres chargés des transports et du budget.

### 3. APPRECIATION DE LA MESURE

#### 3.1. Existence d'aides – Application de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (17) En vertu de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, « *sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ».
- (18) La qualification d'aide d'Etat d'une mesure au sens de cette disposition nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies : (i) la mesure doit être imputable à l'Etat et financée par des ressources d'Etat; (ii) elle doit conférer un avantage à son bénéficiaire; (iii) cet avantage doit être sélectif, et (iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre Etats membres.
- (19) Etant donné que le moratoire envisagé par la France concerne des taxes dont les montants sont fixés et recouvrés par l'Etat<sup>6</sup>, cette mesure d'aide est imputable à l'Etat et est financée par des ressources d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (20) En application de la jurisprudence de la Cour de justice<sup>7</sup>, la qualification d'une mesure comme aide d'état ne dépend pas de sa forme ou de ses objectifs mais de ses effets. Il découle également de la jurisprudence que le concept d'« avantage » couvre également les exemptions fiscales ou les moratoires fiscaux<sup>8</sup>. Ainsi, le moratoire envisagé par la France constitue bien un avantage en faveur des entreprises bénéficiaires étant donné que ces entreprises vont bénéficier d'un avantage de trésorerie qu'elles n'auraient pas nécessairement obtenu, ou qu'elles auraient obtenu à des conditions plus défavorables, dans le cadre du fonctionnement normal du marché.
- (21) Aux fins d'apprécier la sélectivité d'une mesure, il convient d'examiner si, dans le cadre d'un régime juridique déterminé, ladite mesure constitue un avantage pour certaines entreprises par rapport à d'autres se trouvant, au regard de l'objectif poursuivi par ce régime, dans une situation factuelle et juridique comparable. Cet examen implique donc, en principe, de définir au préalable le cadre de référence dans lequel s'inscrit la mesure concernée. Une mesure est sélective que si, dans le cadre d'un régime juridique donné, elle a pour effet d'avantager certaines entreprises par rapport à d'autres appartenant à d'autres secteurs ou au même secteur et se trouvant, au regard de l'objectif poursuivi par ce régime, dans une

---

<sup>6</sup> Voir article 302 K bis du Code général des impôts et article R134-1 et suivants du Code de l'aviation civile.

<sup>7</sup> Voir par exemple l'arrêt de la Cour du 12 octobre 2000, C-480/98, Espagne c/ Commission, ECLI:EU:C:2000:559, para 16; et arrêt de la Cour du 12 décembre 2002, C-5/01 Belgique c/ Commission ('Cockerill'), ECLI:EU:C:2002:754, para 45.

<sup>8</sup> Jugement de la Cour de Justice du 15 mars 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, paragraphe 14.

situation factuelle et juridique comparable<sup>9</sup>. Enfin, une mesure ne sera pas sélective lorsque l'État membre concerné parvient à démontrer que la différenciation est justifiée dès lors qu'elle résulte de la nature ou de l'économie du système dans lequel elle s'inscrit.

- (22) En l'espèce, le moratoire s'inscrit dans le cadre de référence que constituent les taxes aériennes concernées en l'espèce. Ces taxes s'appliquent en effet à l'ensemble des compagnies aériennes en fonction du nombre de passagers transportés ou de vols opérés depuis un aéroport français.
- (23) Le moratoire constitue une dérogation à ce cadre de référence, qui est octroyée aux seules compagnies aériennes disposant d'une licence d'exploitation délivrée en France. Toutes les compagnies aériennes opérant depuis un aéroport français, quel que soit le pays de délivrance de leur licence d'exploitation, sont soumises aux mêmes taxes. Le moratoire en cause introduit donc des différenciations entre des opérateurs se trouvant, au regard de l'objectif poursuivi par le régime commun, dans une situation factuelle et juridique comparable. La mesure est donc a priori sélective.
- (24) Enfin, la France n'a pas cherché à démontrer que la dérogation était justifiée par la nature ou de l'économie du système dans lequel elle s'inscrit.
- (25) En application de la jurisprudence de la Cour de justice, les aides d'État sont de nature à influer sur les échanges entre les États membres lorsque l'entreprise est active sur un marché qui est soumis au commerce intra-UE<sup>10</sup>. Les bénéficiaires de l'aide sont actifs sur le marché du transport aérien où s'effectuent des échanges intra-UE. Le secteur concerné est ouvert à la concurrence au niveau de l'UE et est donc sensible à toute mesure prise en faveur de la production dans un ou plusieurs États membres. Dès lors, le régime en question est de nature à entraîner une distorsion de concurrence et à influer sur les échanges entre États membres.
- (26) Compte tenu de ce qui précède, les conditions de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont remplies. Il peut donc être conclu que le régime notifié constitue une aide d'État au sens dudit article. L'aide ne peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur que si elle peut bénéficier de l'une des dérogations prévues par le TFUE.

### **3.2. Légalité des aides – Application de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE**

- (27) Le régime d'aide a été notifié à la Commission le 24 mars 2020. Il n'a pas encore été mis en œuvre. Dès lors, la France a satisfait à son obligation en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

---

<sup>9</sup> Jugement de la Cour de justice du 21 décembre 2016, Hansestadt Lübeck, C-524/14, ECLI:EU:C:2016:971, paragraphes 41-65.

<sup>10</sup> Arrêt du Tribunal du 15 juin 2000, Alzetta, affaires jointes T-298/97, T-312/97, etc., ECLI:EU:T:2000:151, points 141 à 147.

### 3.3. Compatibilité de l'aide

#### 3.3.1. *La notion d'événements extraordinaires au sens de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE*

- (28) Selon l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE, les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires sont compatibles avec le marché intérieur. Le TFUE ainsi que les autres dispositions du droit de l'Union ne contiennent pas de définition précise de la notion d'événement extraordinaire. Etant donné que cette disposition constitue une exception à l'interdiction générale des aides d'État prévue à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, la Commission a toujours considéré, dans le prolongement de la jurisprudence de la Cour de justice<sup>11</sup>, que les notions de « catastrophe naturelle » et d'« événement extraordinaire » devaient être interprétées de manière restrictive.
- (29) La qualification d'un événement comme étant un événement extraordinaire est faite par la Commission au cas par cas, eu égard à sa pratique antérieure dans le domaine<sup>12</sup>. A cet égard, les indicateurs suivants relatifs à l'événement concerné doivent être cumulativement remplis : (i) imprévisible ou difficile à prévoir<sup>13</sup>; (ii) grande échelle/ répercussions économiques importantes<sup>14</sup>, et (iii) caractère extraordinaire<sup>15</sup>.

#### 3.3.2. *Le COVID-19 en tant qu'événement extraordinaire*

- (30) Suite aux premiers rapports sur les cas de syndrome respiratoire aigu sévère (COVID-19) dans la municipalité chinoise de Wuhan fin décembre 2019, les autorités chinoises ont identifié un nouveau coronavirus (SARS-CoV-2) comme étant le principal agent causal et n'ayant pas été identifié chez les humains auparavant. L'épidémie a rapidement évolué en affectant non seulement les autres régions de Chine mais également en se propageant dans la majorité des pays dans

<sup>11</sup> Jugement de la Cour de Justice du 11 novembre 2004, Espagne / Commission, C-73/03, ECLI:EU:C:2004:711, paragraphe 37 et jugement de la Cour de Justice du 23 février 2006, Giuseppe Atzeni e.a., affaires jointes C-346/03 et C-529/03, ECLI:EU:C:2006:130, paragraphe 79.

<sup>12</sup> Parmi les événements extraordinaires, ont été acceptés les guerres, les troubles internes et les grèves et, sous certaines réserves et en fonction de leur ampleur, les accidents nucléaires ou industriels graves et les incendies qui se soldent par des lourdes pertes.

<sup>13</sup> Décision de la Commission du 1<sup>er</sup> août 2008, affaire SA.32163, Réparation des dommages subis par les compagnies aériennes et les aéroports en raison de l'activité sismique en Islande et des cendres volcaniques en avril 2010, paragraphe 31.

<sup>14</sup> Pour établir qu'un événement a entraîné des répercussions économiques importantes, la Commission a pu prendre en compte par exemple: les conséquences préjudiciables qui ne peuvent être empêchés (décision de la Commission du 4 Octobre 2000 concernant le cas NN 62/2000, Régime temporaire d'aides aux entreprises victimes des intempéries et de la marée noire –France), le nombre de morts ou de blessés (décision de la Commission du 11 April 2012 concernant le cas SA.33487, Aides agricoles et à la pêche pour compenser le dommage lié à des circonstances exceptionnelles, Hongrie, paragraphe 35) ou un substantiel désastre écologique et économique (Décision de la Commission du 11 Avril 2012 concernant le cas SA.33487, paragraphe 36).

<sup>15</sup> Dans sa décision du 19 mai 2004 concernant le cas C-59/2001 (JO L 62, 2007, p. 14), la Commission a considéré que la (prétendue) chute des ventes de volailles dans un Etat membre non affecté de manière directe par la contamination de dioxine ne constituait pas en soi un événement exceptionnel. Il s'agissait certes d'un événement imprévisible, mais qui faisait partie des risques commerciaux auxquels une entreprise est normalement exposée.

le monde, y compris la quasi-totalité des Etats membres de l'UE. Les épidémies de nouveaux virus chez les humains sont toujours un problème de santé publique et peuvent avoir un impact économique significatif. Certains secteurs et domaines spécifiques sont particulièrement affectés par l'épidémie en raison de mesures nationales de contrôle de l'épidémie, de restrictions de voyage ou de perturbations des chaînes d'approvisionnement.

- (31) La menace tangible d'une pandémie<sup>16</sup>, associée au risque de santé publique découlant de l'absence de traitement ou de vaccin contre le nouveau COVID-19, fondent le caractère exceptionnel de la situation. La rapidité de la propagation peut entraîner des conséquences majeures aussi bien en terme de décès chez les groupes à haut risque qu'en terme de perturbation économique et sociétale<sup>17</sup>. Ces perturbations ne relèvent donc clairement pas du fonctionnement normal du marché. Afin d'éviter une augmentation exponentielle du nombre de cas, entraînant de l'inquiétude sociale et des conséquences économiques graves, des mesures de confinement à grande échelle ont été prises, notamment en France avec l'adoption le 17 mars des mesures de confinement général pour tous les résidents sur le sol français pour une durée minimum de 15 jours, avec des amendes prévues en cas de violation de ces mesures<sup>18</sup>.
- (32) Compte tenu de ce qui précède, cet évènement constitue un évènement extraordinaire étant donné qu'il n'était pas prévisible, qu'il se distingue clairement des évènements ordinaires de par son caractère et ses effets sur les entreprises affectées et l'économie en général et ainsi qu'il se place en dehors du fonctionnement normal du marché.
- (33) Dans ce contexte, le COVID-19 peut être considéré comme un évènement extraordinaire au sens de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE

### *3.3.3. Le lien de causalité entre le régime d'aide notifié et le COVID-19*

- (34) La Commission a examiné le régime d'aides notifié sous l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE. Cet examen amène aux observations suivantes.
- (35) Les progrès de l'épidémie de COVID-19 en France et dans le monde ont entraîné une baisse importante de la demande de transport aérien, accompagnée par des coupes dans les programmes de vols des compagnies aériennes. Les mesures sanitaires prises de par le monde pour endiguer l'épidémie ont également conduit à des restrictions d'accès, jusqu'aux fermetures des frontières Schengen décidée en Europe le 16 mars 2020 ou de confinement général en France<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> OMS, *Coronavirus disease 2019 (COVID-19) – Situation Report 58*, 18 mars 2020. Le 11 mars 2020, l'OMS a considéré que le COVID-19 pouvait être désormais considéré comme une pandémie.

<sup>17</sup> ECDC's Rapid Risk Assessment, Outbreak of novel Coronavirus disease 2019 (COVID-19): increase transmission globally – fifth update, 2 mars 2020.

<sup>18</sup> <https://www.gouvernement.fr/info-coronavirus>.

<sup>19</sup> Voir paragraphe 29 de la présente décision.

- (36) Le 17 mars 2020, alors que des rapatriements de citoyens français et européens vers l'Union européenne est encore en cours, les pertes de trafic en mouvements par rapport à la journée équivalente de 2019 étaient, selon Eurocontrol, supérieures à 40% sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Lyon-Saint-Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bâle-Mulhouse et Bordeaux-Mérignac, soit 6 des 10 plus grands aéroports Français. Cette situation se dégradera encore les prochaines semaines, comme en témoigne l'annonce de la compagnie Air France, de réduire ses activités de l'ordre de 80% en avril et en mai 2020.
- (37) L'association internationale IATA estimait, le 5 mars, les pertes de chiffre d'affaires des compagnies aériennes dans le monde dans une fourchette allant de 63 milliards USD si la propagation du virus était contenue, à 113 milliards USD si le coronavirus continuait à se répandre. Dès le 17 mars, l'IATA estimait dans sa note sur la crise de liquidité des compagnies aériennes<sup>20</sup> que ses hypothèses pessimistes étaient déjà dépassées. Pour la France, cela représenterait plus 5,47 milliards EUR de pertes de recettes (scénario le plus grave).
- (38) Le régime d'aide notifié vise à réduire la crise de liquidité des compagnies aériennes décrite au considérant précédent, en soulageant les besoins de trésorerie des entreprises de transport aérien public titulaires d'une licence d'exploitation délivrée en France.
- (39) Le lien de causalité entre les dommages causés par l'évènement extraordinaire que constitue l'épidémie de COVID-19 et le préjudice compensé par le régime d'aide notifié est ainsi assuré.

#### *3.3.4. Proportionnalité de la mesure d'aide*

- (40) Au sens de l'article 107(2)(b) TFEU, il découle de la jurisprudence de la Cour que seuls peuvent être compensés les désavantages économiques causés directement par un événement extraordinaire. Il en ressort que la compensation ne peut excéder le montant des désavantages économiques causés directement par l'événement extraordinaire. Etant donné que l'article 107(2)(b) est d'interprétation stricte, une évaluation aussi précise que possible des dommages subis est nécessaire<sup>21</sup>.
- (41) A ce stade de l'épidémie du COVID-19, la France n'est pas en mesure d'établir une estimation précise des dommages générés. Elle s'est donc attachée à établir une analyse préliminaire afin de définir un montant minimum des dommages.
- (42) Cette analyse est basée notamment sur une hypothèse de baisse de trafic de 34% en 2020 par rapport à l'année 2019. La Commission considère cette hypothèse comme raisonnable. En particulier, la baisse de trafic de 80% prévue en avril et mai 2020 apparaît plausible, notamment à la suite des annonces d'Air France de réduire ses vols de 80%. En tout état de cause, et vu l'évolution récente de l'épidémie du COVID-19 à la date de la présente décision, la réduction de trafic pourrait être plus importante.

---

<sup>20</sup> <https://www.iata.org/globalassets/iata/pressroom/covid-19-airlines-liquidity-crisis.pdf>

<sup>21</sup> Arrêt du Tribunal de première instance du 25 juin 2008, T-268/06, Olympiaki Aeroporia Ypiresies AE, ECLI:EU:T:2008:222, paragraphe 52.

- (43) La France part de l'hypothèse que la perte de chiffre d'affaires sera proportionnelle à la baisse de trafic, ce qui est justifié. En particulier, les règles européennes prévoient que les vols non-opérés font l'objet de remboursement auprès des passagers. Sur la base d'une approche prudente, consistant à considérer que le poste de dépenses "amortissement, dépréciation et provisions", (qui représentent environ 10% des coûts des bénéficiaires) constitue les seuls coûts fixes des bénéficiaires, et que les autres coûts ne sont que des coûts variables, la France a fourni une estimation basse des dommages. En effet, dans la simulation préparée par la France, ces coûts sont réduits proportionnellement à la réduction de trafic, alors qu'en réalité une partie de ces coûts est fixe.
- (44) Les dommages compensés sur la période de référence (mars-décembre année n par rapport à année n-1) sont les dommages liés à la variation de valeur ajoutée calculée de la manière suivante : pertes de revenus (corrigée de la marge de l'entreprise) - coûts évités (hors amortissements). La perte de revenus correspond à celle enregistrée au cours de la période de référence par rapport à la situation qui aurait été considérée comme normale si les événements du COVID-19 n'étaient pas survenus. Elle sera calculée en comparant le revenu généré par chaque compagnie bénéficiaire durant la période de COVID-19 avec celui réalisé par la même compagnie au cours de la même période en 2019. La perte de revenus sera corrigée de sa part correspondant à la marge de la compagnie aérienne bénéficiaire, sur la base de ses résultats réalisés en 2019. Quant aux coûts évités, ils correspondent aux coûts qui auraient dû être supportés si l'activité n'avait pas été affectée par les événements du COVID-19, et qui ont été évités (carburant, taxes aéroportuaires, etc.). Le calcul des coûts évités sera déterminé sur chaque poste de coût, en fonction de leur corrélation avec la baisse constatée du trafic. Ce calcul sera basé sur les coûts normalement supportés par les compagnies en 2019 (comptes d'exploitation 2019 fournis par les bénéficiaires) par rapport à l'année 2020. La Commission prend note en outre de l'engagement de la France d'établir et de valider avec la Commission la définition précise de sa méthodologie de quantification des dommages d'ici le 31 décembre 2020.
- (45) Le chiffre d'affaires des principales entreprises de transport public aérien titulaires de licences d'exploitation délivrées par la France était d'environ 20 milliards EUR en 2019. Pour 2020, la perte de chiffre d'affaires peut être estimée à 34%, soit 6,8 milliards EUR. Sur la base des seuls coûts fixes correspondant aux amortissements des investissements, évalués à 10% des coûts totaux des bénéficiaires, et étant donné les faibles niveaux de marge dans le secteur aérien, le dommage causé par la COVID-19 est estimé par la France à environ 680 millions EUR. Cette perte correspond à une estimation basse des dommages causés par le COVID-19.
- (46) Compte tenu de l'impossibilité à ce stade d'établir de manière exacte le montant des pertes, le régime d'aides prévoit aussi que les pertes commerciales par entreprise bénéficiaire seront évaluées et chiffrées a posteriori par la Direction Générale de l'Aviation Civile sur la base des comptes d'exploitation certifiés et audités pour l'année 2020 fournis par chacune des compagnies aériennes bénéficiaires de l'aide. L'octroi des aides sera conditionné à la fourniture par les entreprises de transport public aérien des pièces justificatives nécessaires au calcul des dommages.

- (47) S’agissant du montant d’aides, l’aide octroyée consiste en un moratoire pour le paiement de certaines taxes en faveur des bénéficiaires éligibles, avec un paiement différé sans intérêt. Par conséquent, en l’absence de ce moratoire, les compagnies aériennes éligibles devraient se fournir en liquidités directement auprès du marché. Toutefois, en l’absence de transaction observable sur le marché de nature à révéler un taux d’intérêt de référence plausible, compte tenu des circonstances actuelles, la Commission considère que la France est fondée à se référer sur le taux de référence IBOR majoré de 1000 points de base, tel qu’indiqué dans sa Communication de 2008 susmentionnée<sup>22</sup>. Sur cette base, le montant d’aides se chiffre ainsi à 29,9 millions EUR.
- (48) Le montant d’aides prévisionnel apparaît donc inférieur aux dommages commerciaux attendus du fait de la crise du COVID-19.
- (49) En outre, les bénéficiaires du régime d’aides notifié incluent toutes les compagnies aériennes titulaires de licences d’exploitation délivrées par la France. La mesure est donc clairement établie de manière non discriminatoire<sup>23</sup> et la couverture du régime reste donc proportionnée au regard de son objectif de compenser les dommages causés par le COVID-19. En particulier, le régime d’aide contribuera à préserver la structure du secteur aérien pour les compagnies aériennes titulaires de licences d’exploitation délivrées par la France.
- (50) En conséquence, les autorités françaises ont démontré à ce stade que l’aide n’excédera pas les dommages directement causés par la crise du COVID-19 et les mesures de restriction/suspension des activités aériennes. Le mécanisme de vérification a posteriori du montant précis des dommages présente des garanties suffisantes pour éviter une surcompensation. Compte tenu de l’urgence de la situation, la Commission note en outre l’engagement des autorités françaises de lui fournir une méthodologie plus détaillée pour validation d’ici le 31 décembre 2020, ainsi que leur engagement de recouvrer toute surcompensation le cas échéant.
- (51) Au vu de ces éléments, il y a lieu de considérer que le régime d’aides est proportionné.

### 3.3.5. *Cumul*

---

<sup>22</sup> 2008/C 14/02, JO C 14 du 19.1.2008, p. 6–9. La majoration de 1 000 points de base correspond à la catégorie de notation « mauvaise/difficultés financières (égale ou inférieure à CCC) », avec un niveau de sûreté bas, cette catégorie étant la mieux à même de refléter les conditions économiques actuelles auxquelles sont soumises les compagnies aériennes.

<sup>23</sup> Voir notamment les décisions adoptées conformément à la Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil - Conséquences pour l’industrie du transport aérien après les attentats aux Etats-Unis (COM(2001) 574 final), comme par exemple la décision de la Commission de 12 mars 2002 dans l’affaire N 854/2001 – Royaume-Uni – Aide accordée aux compagnies aériennes en raison de la fermeture de l’espace aérien, JO C 98, 23.4.2002, p. 36, considérant 25. Le fait que dans le cas d’espèce l’aide est octroyée par un moratoire sur certaines taxes qui gravent aussi des compagnies aériennes titulaires de licences d’exploitation délivrées par d’autres États n’a pas d’impact sur son caractère non-discriminatoire, étant donné que la mesure vise clairement à compenser des dommages subis par des compagnies aériennes titulaires de licences d’exploitation délivrées par la France.

- (52) Dans le cas où d'autres mesures d'aide étaient adoptées en faveur des compagnies aériennes par la France, il y aurait un risque que le montant total cumulé d'aide excède le montant des dommages subis par les compagnies aériennes en raison de l'épidémie de COVID-19. Toutefois, les autorités françaises ont pris l'engagement que le montant d'aides cumulées n'excède pas le montant des dommages subis par les compagnies aériennes en raison de l'épidémie de COVID-19.
- (53) Les autorités françaises ont également indiqué que les montants des dommages liés directement à la crise du COVID-19 et couverts par tout mécanisme assurantiel, d'arbitrage ou de toute autre source ne seront pas pris en compte pour le calcul de la compensation.

#### 4. CONCLUSION

Eu égard aux éléments qui précèdent, et notamment aux engagements pris par la France (i) de fournir et faire valider par la Commission au plus tard le 31 décembre 2020 une méthodologie détaillée de la manière dont elle entend quantifier, a posteriori et pour chaque bénéficiaire, le montant de dommages liés à la crise du COVID-19; (ii) de transmettre à la Commission la décision conjointe adoptée par le Ministre des transports et le Ministre du budget mettant en place le dispositif d'aides prévu dans la présente décision détaillant le mécanisme de récupération des aides en cas de surcompensation ; et (iii) de fournir d'ici juin 2021 un rapport à la Commission détaillant la mise en œuvre du régime d'aides, les dommages déclarés par chacun des bénéficiaires et le montant des aides octroyés par bénéficiaire; la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections au regard de l'aide d'Etat notifiée au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 2, point b), du TFUE.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de sa réception. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre dans la langue faisant foi à l'adresse internet suivante: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Cette demande devra être envoyée par courriel à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffé des aides d'Etat  
1049 Bruxelles  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Veuillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Pour la Commission  
Margrethe VESTAGER  
Vice-présidente exécutive