

Projet de lignes directrices concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie 2022

La Commission européenne a publié le projet de lignes directrices concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie 2022, pour une consultation publique.

Ces lignes directrices devraient entrer en vigueur **au début de l'année 2022** et remplacera les lignes directrices sur les aides d'État en matière d'environnement de 2014, avec des changements clés pour les aéroports :

- L'inclusion du financement des mesures de protection de l'environnement relatives aux infrastructures aéroportuaires (c'est-à-dire les terminaux), qui "prévaut" sur l'interdiction des aides à l'investissement pour les infrastructures aéroportuaires de plus de 5mpps dans les lignes directrices sur l'aviation de 2014.
- Un champ d'application élargi avec les technologies liées à l'aviation : "énergies renouvelables" (par exemple, les biocarburants et l'hydrogène) et "mobilité propre" (par exemple, le renouvellement de la flotte d'aéronefs, le renouvellement des équipements de manutention au sol et des terminaux). La Commission a répertorié une série de catégories de mesures dans le domaine de la protection de l'environnement et de l'énergie pour lesquelles des aides d'État octroyées peuvent être compatibles avec le marché intérieur :
 - a) les aides à la réduction et à l'élimination des émissions de gaz à effet de serre, y compris par un soutien aux énergies renouvelables;**

Le champ d'application de cette catégorie couvre toutes les technologies (par exemple, l'électricité renouvelable, les biocarburants, l'hydrogène) et les infrastructures dédiées. L'intensité de l'aide couvre la totalité du coût supplémentaire net (par exemple, lorsque les aéroports se procurent de l'électricité renouvelable). Les producteurs de carburant aviation durable peuvent être soutenus par un niveau de prix garanti - les autorités pourraient ainsi compenser l'écart entre les prix du marché et les coûts de production par un bénéfice raisonnable.

- b) les aides à l'amélioration des performances énergétiques et environnementales dans les bâtiments;**

Cette nouvelle catégorie vise à faciliter la rénovation des bâtiments (y compris les terminaux d'aéroport), qui peut être associée à des mesures plus larges telles que la production d'énergie renouvelable sur place, les bornes de recharge pour véhicules électriques et les équipements numériques. L'intensité maximale de l'aide, qui est de 30 % du coût admissible, peut être portée à la totalité du déficit de financement.

- c) les aides à l'acquisition et à la location de véhicules de transport propres, les aides au post-équipement de véhicules de transport leur permettant d'être considérés comme des véhicules de transport propres et les aides au matériel de service;**

Cette nouvelle catégorie couvre l'acquisition ou la location de véhicules de transport propres neufs ou d'occasion (c'est-à-dire les avions) et d'équipements de service propres (c'est-à-dire la manutention au sol et le terminal) tels que définis ci-dessous. L'intensité de l'aide peut couvrir la totalité du coût supplémentaire (c'est-à-dire le coût supplémentaire par rapport aux véhicules et équipements traditionnels).

- Les "véhicules de transport propres" comprennent les aéronefs dépassant d'au moins 10 % les dernières normes de protection de l'environnement de l'OACI ou, en cas de remplacement d'un aéronef dépassant déjà ces normes, améliorant le niveau de protection d'au moins 10 % supplémentaires.
- Par "véhicule de transport à émissions nulles", on entend un aéronef dont les émissions directes (tuyau d'échappement) sont nulles.
- Les "équipements de service propres" comprennent les "équipements d'assistance en escale verts" ("équipements utilisés dans le cadre d'activités de service liées au transport aérien et dont les émissions directes (tuyau d'échappement) sont nulles") et les "équipements de terminal propres" ("équipements utilisés pour le chargement, le déchargement et le transbordement de marchandises et d'unités de chargement intermodales, et pour le déplacement de marchandises dans la zone du terminal, dont les émissions directes (tuyau d'échappement) de CO2 sont nulles").

d) les aides au déploiement d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement pour les véhicules de transport à émissions nulles et propres

Cette catégorie prévoit également des investissements dans les infrastructures de recharge ou de ravitaillement. Cela comprend les installations pour les opérations de recharge intelligente et la production sur place d'électricité ou d'hydrogène à partir de sources renouvelables, ainsi que leur stockage sur place. L'aide peut couvrir la totalité du déficit de financement (c'est-à-dire la partie des coûts qui ne peut être couverte par d'autres sources).

- e) les aides à l'utilisation efficace des ressources et au soutien à la transition vers une économie circulaire;**
f) les aides à la prévention ou à la réduction de la pollution autre que par les gaz à effet de serre;

Cette nouvelle catégorie couvre la prévention ou la réduction d'autres pollutions et émissions (par exemple, l'azote et le bruit). L'intensité maximale de l'aide sera de 40 % des coûts admissibles.

- g) les aides à l'assainissement des sites contaminés, à la réhabilitation des habitats naturels et des écosystèmes, à la protection ou à la restauration de la biodiversité et aux solutions fondées sur la nature pour l'adaptation au changement climatique;**

Cette catégorie prévoit des aides pour la réparation des dommages environnementaux, y compris les dommages à la qualité du sol ou des eaux de surface ou souterraines - dans les cas où le pollueur ne peut être identifié ou ne peut être tenu légalement responsable du financement des mesures de réparation. Les aéroports sont souvent confrontés à une contamination historique du sol et de l'eau, par exemple par des produits chimiques

polyfluorés (PFAS).. Le coût de l'ensemble des travaux de décontamination ou de réhabilitation peut bénéficier d'une aide avec une intensité d'aide pouvant atteindre 100 %.

- h) les aides sous forme de réductions de taxes ou de taxes parafiscales;
- i) les aides à la sécurité de l'approvisionnement en électricité;
- j) les aides en faveur des infrastructures énergétiques;
- k) les aides aux réseaux de chaleur et de froid;
- l) les aides sous forme de réductions de taxes sur l'électricité pour les utilisateurs gros consommateurs d'énergie;
- m) les aides à la fermeture des centrales au charbon, à la tourbe et au schiste bitumineux;
- n) les aides aux études ou aux services de conseil relatifs aux questions de protection de l'environnement et d'énergie