



Dansk udgave

Retsforskrifter

59. årgang

30. november 2016

Indhold

II Ikke-lovgivningsmæssige retsakter

AFGØRELSE

- ★ **Kommissionens afgørelse (EU) 2016/2068 af 29. juli 2013 om statsstøtte SA.35611 (13/C), som Frankrig påtænker at yde til koncernen PSA Peugeot Citroën SA (meddelt under nummer C(2013) 4971)⁽¹⁾** 1
- ★ **Kommissionens afgørelse (EU) 2016/2069 af 1. oktober 2014 om de foranstaltninger SA.14093 (C 76/2002), som Belgien har iværksat til fordel for Brussels South Charleroi Airport og Ryanair (meddelt under nummer C(2014) 6849)⁽¹⁾** 63

⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

DA

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2016/2068

af 29. juli 2013

om statsstøtte SA.35611 (13/C), som Frankrig påtænker at yde til koncernen PSA Peugeot Citroën SA

(meddelt under nummer C(2013) 4971)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med ovennævnte artikler ⁽¹⁾, under hensyn til disse bemærkninger,

og ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) Den 5. november 2012 modtog Kommissionen en klage fra en virksomhed, som har ønsket at forblive anonym (i det følgende betegnet den »anonyme klager«).
- (2) Ved afgørelse af 11. februar 2013 (i det følgende betegnet »redningsafgørelsen«) gav Kommissionen sin foreløbige godkendelse til Frankrigs garanti til Banque PSA Finance SA's (i det følgende betegnet »BPF«) udstedelse af obligationer af hensyn til den finansielle stabilitet med en pålydende værdi af 1,2 mia. EUR. I forbindelse hermed forpligtede de franske myndigheder sig til at anmelde en omstruktureringsplan for koncernen PSA Peugeot Citroën SA (i det følgende betegnet »PSA« eller »virksomheden« eller »koncernen« eller »PSA-koncernen«) og en rentabilitetsplan for BPF senest seks måneder efter redningsafgørelsen.
- (3) Ved brev af 12. marts 2013 anmeldte Frankrig omstruktureringsstøtte til fordel for PSA-koncernen til Kommissionen.
- (4) Kommissionen meddelte ved brev af 2. maj 2013 Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren som omhandlet i artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende betegnet »TEUF«) over for denne støtteforanstaltning.

⁽¹⁾ EUT C 275 af 16.11.2007, s. 18.

- (5) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren (i det følgende betegnet »åbningsskrivelsen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 16. maj 2013 ⁽²⁾. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte. Den 3. juni 2013 udsendte Kommissionen et spørgeskema til PSA's vigtigste konkurrenter.
- (6) Kommissionen modtog bemærkninger fra følgende fem interesserede parter:
- i) PSA-koncernen i sin egenskab af støttemodtager, som indsendte bemærkninger i brev af 13. juni 2013
 - ii) en virksomhed, som ønsker at forblive anonym (i det følgende betegnet den »anonyme tredjepart«), som indsendte bemærkninger i brev af 14. juni 2013
 - iii) konkurrenterne Fiat, General Motors (i det følgende betegnet »GM«) og Toyota, som fremsendte bemærkninger i breve af 17., 18. og 21. juni 2013.
- (7) Kommissionen fremsendte sine bemærkninger til Frankrig i breve af 19. og 21. juni 2013.
- (8) De franske myndigheder fremsendte deres bemærkninger til åbningsskrivelsen i brev af 3. juni 2013 og deres kommentarer til de interesserede tredjemænds bemærkninger i brev af 28. juni 2013.
- (9) På Kommissionens anmodning fremlagde de franske myndigheder yderligere oplysninger den 1. og 2. juli 2013.
- (10) Den 4. juli 2013 afholdt man et telefonomøde mellem Kommissionens tjenestegrene, de franske myndigheder og PSA-koncernen. Der blev afholdt to yderligere møder mellem de samme parter den 11. og 12. juli 2013 samt et telefonomøde den 15. juli 2013. Efter disse møder fremsendte de franske myndigheder oplysninger pr. brev den 16. juli 2013, som senere blev ændret pr. brev den 23. juli 2013.

2. BESKRIVELSE

2.1. PSA-KONCERNEN

- (11) PSA-koncernen er et selskab, der er noteret på Euronext Paris. I 2011 solgte koncernen mere end 3,5 mio. biler og separate komponenter i verden (42 % uden for Europa). PSA-koncernen er til stede i 160 lande og driver 11 fabrikker, som kaldes »terminaler« (heraf ni i Den Europæiske Union), hvor bilerne samles, samt 12 såkaldte »tekniske« fabrikker, som er specialiseret i fremstilling af bestemte komponenter. Koncernens aktiviteter dækker også bilfinansiering (BPF) og autoudstyr (Faurecia). Frem til december 2012 ejede PSA også Gefco (logistikaktiviteter). PSA-koncernen havde en omsætning på 55,4 mia. EUR i 2012. Udviklingen i koncernens omsætning i løbet af de seneste fem år fremgår af nedenstående tabel 1.

Tabel 1

PSA-koncernens omsætning i mio. EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Historisk omsætning	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF er en captive-bank, der kontrolleres 100 % af PSA, og som finansierer salget af bilmærkerne Peugeot og Citroën, distributionsnettenes lagre af biler og reservedele og tilbyder finansieringsmuligheder til koncernens kunder. BPF er til stede i 23 lande. Med en gennemsnitlig penetrationsgrad ⁽³⁾ på 29,8 % i 2012 finansierer BPF en stor del af salget af de biler, som koncernen fremstiller, og bidrager afgørende til finansieringen af dens salgsaktiviteter. I 2012 var dens udeståender i størrelsesorden 23-24 mia. EUR. I 2011 var dens nettoresultat på 354 mio. EUR.

⁽²⁾ EUT C 137 af 16.5.2013, s. 10.

⁽³⁾ Den gennemsnitlige penetrationsgrad på 29,8 % dækker over forskelle i penetrationsgraden i de forskellige segmenter. Penetrationsgraden er størst i segment B og C med penetrationsgrader på over 30 % eller endda 40 % i visse lande. Finansieringen af bilkøb er derfor tilsyneladende af central betydning for disse segmenter.

- (13) Faurecia er en producent af automobiludstyr, som PSA ejede 57,18 % af pr. 31. december 2012. Virksomhedens aktivitet er hovedsagelig fremstilling af bilsæder, systemer til kabinen, teknologier til emissionskontrol og eksterior til biler. I 2012 var virksomhedens omsætning omkring 17,4 mia. EUR.

2.2. PSA-KONCERNENS PROBLEMER

- (14) I 2012 faldt koncernens omsætning med 5,2 %, især på grund af dårlige resultater i automobildivisionen (tilbagegang på 10,3 % til 38,3 mia. EUR). Koncernens løbende driftsresultat endte med et tab på 576 mio. EUR imod et overskud på 1,093 mia. EUR i 2011. For automobildivisionen alene blev tabet på driften 1,5 mia. EUR i 2012 imod et tab på 92 mio. EUR i 2011.
- (15) De forskellige problemer skyldes både specifikke faktorer på automobilmarkedet, følgerne af den forværrede økonomiske og finansielle situation i euroområdet og PSA-koncernens strukturelle handicap.

2.2.1. ET STADIG MINDRE EUROPÆISK BILMARKED SIDEN 2007

- (16) Siden 2007 er det europæiske bilmarked blevet stadig mindre. Før 2007 udgjorde det europæiske bilmarked omkring 18 mio. biler om året imod 14 mio. solgte biler i 2012, hvilket svarer til et fald på 15 %.
- (17) I denne forbindelse oplevede PSA, som er meget fokuseret i Europa (og især i Sydeuropa), et fald i bilsalget på 6,1 % på dette marked, hvor 58 % af omsætningen ligger. PSA-koncernens markedsandel faldt til 13,3 % imod 14,2 % i 2010.
- (18) Men PSA-koncernen kompenserer ikke for faldet på det europæiske marked igennem salg uden for Europa. I 2012 var salget af privatbiler og varevogne i resten af verden ikke tilstrækkeligt til at udligne koncernens dårligere resultater på det europæiske marked.

2.2.2. EN KONKURRENCESTRUKTUR, DER IKKE BEGUNSTIGER PRODUCENTER, DER DÆKKER ALLE SEGMENTER

- (19) Ifølge de franske myndigheder konkurrerer PSA med:
- Alle de andre producenter, der dækker alle segmenter: de store (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) og de øvrige producenter, der dækker alle segmenter, som Ford, Fiat, Skoda, Seat og Honda.
 - Alle specialisterne (Audi, BMW, Mercedes osv.), der i højere grad satser på luksusprodukter i alle segmenter, går dermed ind i kernen af markedet for de producenter, der dækker alle segmenter.
 - Nye produkter, som klarer sig bedre og bedre især i segmenter i mellemklassen (Hyundai, Kia osv.).
- (20) Sammenfattende mener de franske myndigheder, at det naturlige marked for producenter, der dækker alle segmenter, angribes »ovenfra«, dvs. af specialiserede producenter af luksusbiler, der sigter mod nye segmenter (f. eks. Audi A1 ...) og »nedefra«, dvs. af producenter i mellemklassen og lavprisklassen, især koreanere som Hyundai-Kia, som ønsker at rykke opad i markedet.

2.2.3. PSA-KONCERNENS STRUKTURELLE HANDICAP

- (21) Mere end halvdelen (53 % i 2011) af PSA-koncernens bilproduktion er placeret i Vesteuropa, hvor prisen på arbejdskraft er højere end i resten af verden. Men prisen på arbejdskraft udgør i alt mere end [20-30] * % af kostprisen for PSA. Desuden befinder størstedelen af de ansatte inden for forskning og udvikling (i det følgende betegnet »F&U«) og koncernadministrationen sig i Frankrig, hvilket også medfører høje personaleomkostninger.

* Fortrolige oplysninger.

- (22) Koncernen er ligeledes kommet bagud i forhold til sine konkurrenter inden for F&U, især med hensyn til standardisering af komponenter.
- (23) Endelig har PSA problemer med sit image og sit ry i forhold til de tyske »luksusproducenter«.
- (24) Koncernens problemer, navnlig inden for automobildivisionen, har umiddelbare følger for BPF (og omvendt). Captive-bankens problemer skyldes især koncernens problemer i kraft af forbindelsen mellem deres kreditvurderinger. Når PSA får en dårligere rating, medfører det, at BPF også får en dårligere rating og dermed får vanskeligere ved at skaffe genfinansiering på markederne. Men BPF er en væsentlig aktør, der skal understøtte PSA-koncernens aktiviteter på automobilområdet. I 2012 finansierede den således 29,8 % af PSA's salg og 100 % af de europæiske forhandlers salg. Den betydelige forringelse af BPF's finansieringskapacitet (og det tilsvarende fald i låneproduktion) hæmmer således aktiviteterne inden for automobildivisionen. Gennem rating-mekanismen kan der således opstå en ond cirkel, der fører til en yderligere indskrænkning af BPF's finansieringskilder, hvilket igen påvirker PSA-koncernen yderligere på grund af den begrænsede adgang til kredit og så videre.

2.3. STØTTEFORANSTALTNINGER

2.3.1. STATSGARANTI FOR BPF'S OBLIGATIONSUDSTEDelser

- (25) For at give PSA-koncernen mulighed for at iværksætte sin omstrukturingsplan besluttede den franske regering at stille en garanti, der dækkede BPF's udstedelse af langfristede obligationer, som tidligst kunne aktiveres på datoen for garantioverenskomsten eller for godkendelsen fra Kommissionen og senest den 31. december 2016 (»garantien«). Med henblik herpå underskrives der en selvstændig garantioverenskomst mellem den franske stat på den ene side og PSA-koncernen på den anden med forbehold for Kommissionens senere godkendelse i henhold til artikel 107 og 108 TEUF. Efter at have indgået en første midlertidig garantioverenskomst med en tranche på 1,2 mia. EUR som hovedstol i henhold til Kommissionens afgørelse af 11. februar 2013, hvori den godkendte redningsstøtte, har de franske myndigheder til hensigt at indgå en anden garantioverenskomst med PSA-koncernen, der dækker den resterende tranche op til et loft på 5,8 mia. EUR som hovedstol.
- (26) Artikel 85 i ændringsfinanslov for 2012 nr. 2012-1510 af 29. december 2012 giver økonomiministeren tilladelse til at yde en statsgaranti mod betaling for gældsinstrumenter udstedt af BPF mellem den 1. januar 2013 og den 31. december 2016. Garantien vil dække BPF's nye langfristede obligationsudstedelser på markedet. Den dækker også gældsinstrumenter uden sikkerhed udstedt af BPF efter datoen, hvor Kommissionen godkendte indførelsen af garantien og senest den 31. december 2016. Disse instrumenter har en maksimal kontraktbestemt løbetid på 36 måneder regnet fra deres udstedelsesdato.
- (27) De franske myndigheder præciserer, at fastsættelsen af loftet for den nødvendige garanti til PSA-koncernen er baseret på en strukturel analyse af BPF's balance (og navnlig BPF's finansieringsstruktur) samt prognoserne for de fremtidige finansieringsbehov i perioden 2013-2016, som de franske myndigheder har fastlagt ud fra følgende hypoteser:
- a) En samlet formodet og nærmest konstant tilførsel på omkring 24/25 mia. EUR, der giver mulighed for at fortsætte finansieringen af PSA-koncernens bilsalg.
 - b) En øget sekuritisering af finansieringen af BPF, der delvis kompenserer for reduktionen af commercial papers/indlånsbeviser (impact rating A-3/P-3).
 - c) Fornyelsen af kreditlinjerne til bankfinansiering har givet BPF mulighed for at bekræfte 11,6 mia. EUR i mellemfristet bankkredit i januar 2013, navnlig med et nyt syndikeret lån på 4,1 mia. EUR med en løbetid på fem år, forlængelsen af de fleste bilaterale bankkreditlinjer, forlængelse af en revolverende kreditlinje med en hovedstol på 1,2 mia. EUR, hvis løbetid forlænges til januar 2016, og en sideløbende forlængelse af en kreditlinje på 1,8 mia. EUR til december 2015 (se præciseringerne i betragtning 31 nedenfor).
 - d) Anvendelse af indlån fra 2013.

- (28) Ifølge de franske myndigheder blev betalingen for garantien fastsat således, at den ydes til en markedspris, der fastsættes i henhold til kriterierne i Fællesskabets rammebestemmelser for redningsstøtte og støtte til omstrukturering af nødlidende virksomheder ⁽⁴⁾ (i det følgende betegnet rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) og Kommissionens meddelelse om anvendelse af artikel 87 og 88 i EF-traktaten (nu artikel 107 og 108 i TEUF) på statsstøtte i form af garantier ⁽⁵⁾. I meddelelsen om garantier hedder det, at hvis der ikke findes et tilsvarende referencegarantitillæg på de finansielle markeder, skal den samlede finansieringsomkostning for det garanterede lån inklusive rentesatsen og den betalte tillæg sammenlignes med markedsprisen på et tilsvarende lån uden garanti.
- (29) De franske myndigheder anfører, at med henblik på fastsættelse af størrelsen af betalingen til staten skulle denne anses for at handle i henhold til en *pari passu*-logik over for de banker, der deltog i New Club Deal, en aftale mellem BPF og kreditorbankerne. Med henblik herpå er omkostningen ved bankernes skønnede risiko beregnet i henhold til den samlede betaling af alle likviditetslinjer inden for New Club Deal, som genbehandles for at tage hensyn til forskellene mellem en likviditetstilførsel og en garanti. Betalingen for statsgarantien er derfor fastsat til 260 basispoint.
- (30) BPF har udstedt obligationer i eget navn, som der findes et sekundært marked for. Nedenstående tabel 2 viser medianudbyttet af BPF's nuværende obligationer med en løbetid tæt på tre år i en periode på en måned, inden støtteforanstaltningen til koncernen blev annonceret i pressen ⁽⁶⁾. Udbyttet på en hypotetisk obligation med en løbetid på præcis tre år blev interpoleret på grundlag af udbyttet på BPF's obligationer, hvis løbetid var tættest på tre år på hver af de pågældende datoer. Endelig viser tabel 2 også udbyttens niveauet for statsobligationer med en løbetid på tre år.

Tabel 2

Afkast på det sekundære marked

	(%)	
	Pr. 16.10.2012	Median 16.9.-16.10.
Obligation med forfald 25.9.2015	5,04	5,52
Obligation med forfald 24.6.2015	4,84	5,57
Obligation med forfald 25.2.2016	5,37	6,23
Hypotetisk treårig obligation (interpoleret udbytte)	5,09	5,54
Obligation svarende til treårig statsobligation	0,34	0,39

- (31) I slutningen af december 2012 forhandlede BPF om nye kreditter med en række banker, som accepterede at stille følgende til rådighed for BPF:
- likvider skaffet ved langfristede lån på i alt 4 mia. EUR (i det følgende betegnet »New Club Deal«)
 - bilaterale kreditlinjer for 4,6 mia. EUR
 - en forlængelse af to »back-up«-linjer (som efter planen ikke skal udnyttes) på i alt 3 mia. EUR.

Disse bankers samlede engagement udgør således 11,6 mia. EUR. Ifølge oplysningerne fra Frankrig er trækket på kreditlinjerne i New Club Deal betinget af, at statsstøtteforanstaltningen indføres ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

⁽⁵⁾ EUT C 155 af 20.6.2008, s. 10.

⁽⁶⁾ Pressen berettede om, at staten havde til hensigt at træffe denne foranstaltning, den 17. oktober 2012.

⁽⁷⁾ Ifølge eksemplerne i det Term sheet, som Frankrig indsendte den 7. januar 2013: »Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (vedtagelse af planen i finansloven)«.

- (32) Den 25. marts 2013 foretog BPF en obligationsudstedelse, der var omfattet af en statsgaranti for i alt 1,2 mia. EUR. Denne obligation, som har en kuponrente på 0,625 %, har et afkast på 0,664 %, dvs. en overrente på 24 basispoint i forhold til en sammenlignelig treårig statsobligation.
- (33) Kommissionen kvantificerede støtteelementet i betragtning 51 i redningsafgørelsen til et interval, der går fra 91,8 mio. EUR til det nominelle beløb på de udstedte obligationer, nemlig 1,2 mia. EUR. De franske myndigheder anfører, at i henhold til metodologien i redningsafgørelsen er resultaterne for støtteelementet i foranstaltningen følgende:

Tabel 3

Beregning af støtteelementet i de garanterede obligationer

Data interpoleret over tre år Spread på 24 basispoint over stat	Spot	Median for obligationsafkast	
		12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
	16.10.2012	12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Sammenlignelig treårig statsobligation	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Vurderet spread ift. stat efter garanti	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA-rentesats efter garanti a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantiomkostning	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Skønnet samlet omkostning ved udstedelse af garantier a) + b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Udbytte på det sekundære marked, BPSA interpoleret over tre år	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Tilsvarende statsstøttebeløb (mio. EUR)	401	429	486

Kilde: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) De franske myndigheder mener, at Kommissionen anvender en særdeles ugunstig referenceperiode for historikken for udbyttet af BPF's emissioner. Perioden fra den 12. juli til 16. oktober 2012, dvs. fra den dato, hvor det kom frem, at PSA-koncernen havde problemer, og hvor man annoncerede omorganiseringen, udgør ifølge de franske myndigheder et mere korrekt skøn over udbyttet på obligationen.

2.3.2. STØTTE TIL PROJEKTET »50CO₂CARS«

- (35) Den offentlige finansiering, som Frankrig har til hensigt at yde til projektet »50CO₂Cars«, ydes inden for programmet for »investeringer i fremtiden«, som blev indført ved ændringsfinanslov nr. 2010-237 af 9. marts 2010. Agenturet for miljø og energistyring (i det følgende betegnet »ADEME«) er en af de aktører⁽⁸⁾, som staten har givet til opgave at forvalte kreditterne til investeringerne i fremtiden. Det samlede budget for ADEME er på 2,65 mia. EUR.
- (36) Inden for disse investeringer i fremtiden indgår projektet »50CO₂Cars« i handlingsplanen »Fremtidens bil«, hvis formål er at eksperimentere med og fremme teknologier og organisationer, der forbruger mindre energi og udleder færre drivhusgasser. I denne handlingsplan er der udvalgt forskellige teknologiske elementer i forbindelse med to indkaldelser af interessetilkendegivelser:
- a) Den nye familie af dieselmotorer med høj energieffektivitet og DCT-gearkassen var emnet for interessetilkendegivelsen »Drivlinje og hjælpeteknologier til biler med forbrændingsmotor« (i det følgende betegnet »interessetilkendegivelse nr. 1«).

⁽⁸⁾ Se listen over aktører, som er fastlagt i artikel 8 i ovennævnte lov nr. 2010-237 og dekret nr. 2010-442 af 3. maj 2010.

- b) Den elektriske hybridteknologi var emnet for interessetilkendegivelsen »Drivlinjer, hjælpeteknologier og oplagringsystemer til reversibel energi til el- og hybridbiler« (i det følgende betegnet »interessetilkendegivelse nr. 2«).
- (37) Foranstaltningen »Fremtidens bil« er omfattet af støtteordningen SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾, for hvilken der ikke gælder anmeldelseskrav i henhold til den generelle gruppefritagelsesforordning ⁽¹⁰⁾.
- (38) De franske myndigheder fremlagde oplysninger om projektet, bl.a. om typen af offentlig finansiering, som de enkelte partnere i projektet vil modtage. Ud over hovedvirksomheden PSA ligger den offentlige finansiering til gennemførelse af projektet »50CO₂Cars« under tærsklerne for individuel anmeldelse, som fastsat i artikel 6, stk. 1, litra e), i den generelle gruppefritagelsesforordning for alle de øvrige partnere (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, og IC2MP). I det omfang denne offentlige finansiering udgør statsstøtte i henhold til artikel 107 i TEUF ⁽¹¹⁾, er den allerede omfattet af ovennævnte fritagelsesordning SA.32466 (2011/X).
- (39) Til gengæld finder den generelle gruppefritagelsesforordning i henhold til artikel 1, stk. 6, litra c), ikke anvendelse på støtte til kriseramte virksomheder, en definition, der helt sikkert har kunnet anvendes på PSA-koncernen senest siden den 17. oktober 2012, hvor de franske myndigheder annoncerede, at de havde til hensigt at yde en garanti til PSA-koncernen. Den påtænkte statsstøtte til PSA med henblik på at yde støtte til projektet »50CO₂Cars« kan dermed ikke være omfattet af støtteordningen SA 32466 (2011/X) og heller ikke være omfattet af en individuel anmeldelse på grundlag af Fællesskabets ramme for statsstøtte til forskning, udvikling og innovation ⁽¹²⁾ (i det følgende betegnet »F&U&I-rammen«) ⁽¹³⁾.
- (40) Med henblik på at opnå administrativ forenkling har man klassificeret omkostningerne ved PSA's aktiviteter inden for rammerne af projektet »50CO₂Cars« på samme måde som for de øvrige partnere, dvs. ved at anvende kategorierne i den generelle gruppefritagelsesforordning (der falder sammen med kategorierne i F&U&I-rammen).
- (41) PSA udfører således aktiviteter, der betegnes som ⁽¹⁴⁾ grundforskning (i det følgende betegnet GF), industriel forskning (i det følgende betegnet »IF«) og eksperimentel udvikling (i det følgende betegnet »EU«) til de støtteberettigede omkostninger, der anføres i tabel 4 nedenfor:

Tabel 4

Omkostninger ved projektet 50CO₂Cars opdelt på F&U-type (i 1 000 EUR)

Udgifter	I alt	Støtteberettigede ⁽¹⁾	GF	IF	EU
Indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
I alt	[300 -400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Omkostningerne ved projektet »50CO₂Cars« er anbragt i de kategorier af F&U, der defineres i artikel 31, stk. 5, i den generelle gruppefritagelsesforordning (der svarer til kategorierne i punkt 5.1.4 i F&U&I-rammen).

- (42) Støtten, som staten har til hensigt at tildele PSA-koncernen inden for denne del af omstrukturingsplanen, udgør 85,9 mio. EUR og ydes i form af subventioner (for 24,5 mio. EUR) og tilbagebetalingspligtige forskud (for 61,4 mio. EUR). Støtteintensiteten svarer til en dækningsgrad på 100 % af de støtteberettigede udgifter til GF, 30 % for aktiviteter vedrørende IF og 25 % for aktiviteter vedrørende EU.

⁽⁹⁾ EUT C 78 af 11.3.2011, s. 33.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning) (EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3).

⁽¹¹⁾ I denne forbindelse erindrer Kommissionen navnlig om, at offentlig finansiering af (ikkeøkonomiske) uafhængige forskningsaktiviteter, der udføres af forskningsorganisationer, ikke indeholder et statsstøtteelement.

⁽¹²⁾ EUT C 323 af 30.12.2006, s. 1.

⁽¹³⁾ Se navnlig punkt 2.1, sidste led, i F&U&I-rammen: »Støtte til forskning, udvikling og innovation, der ydes til kriseramte virksomheder i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, er udelukket fra anvendelsesområdet for disse rammebestemmelser«.

⁽¹⁴⁾ I henhold til definitionerne i artikel 30, stk. 1, 2 og 3, i den generelle gruppefritagelsesforordning (der falder sammen med definitionerne i artikel 2.2. e), f) og g) i F&U&I-rammen).

- (43) For så vidt angår tilbagebetalingspligtige forskud, aktualiseres de til den gældende referencesats pr. januar 2012, dvs. datoen for beslutningen om at yde støtte, nemlig 3,07 % for Frankrig. PSA tilbagebetaler dem i henhold til specifikke ordninger for de enkelte indkaldelser af interessetilkendegivelser.
- (44) For så vidt angår den del af projektet, der vedrører indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 1, er der mulighed for tre hybridarkitekturer, som vurderes sideløbende: via eDCT-gearkassen, parallelhybrid og serie-parallelhybrid. Tilbagebetalingsplanen, som under alle omstændigheder afhænger af, hvilken arkitektur man vælger i de afgørende faser af projektet, vil have en af følgende former:
- a) Hvis valget falder på en hybridteknologi via eDCT-gearkassen, baseres tilbagebetalingen på to produktionsenheder:
- [10-20]* EUR pr. produceret dieselmotor med en effekt på 40/50 kW og 70 kW fra den [500 000-600 000]nde* fremstillede enhed, således at hele denne del af forskuddet tilbagebetales over fire år til nutidsværdi på grundlag af det nominelle produktionsscenario. Efter denne tilbagebetaling af 100 % af beløbets nutidsværdi betaler PSA-koncernen fortsat et lavere beløb på [3-6] EUR pr. fremstillet motor i løbet af [1-3] år.
 - [30-40]* EUR pr. fremstillet eDCT-gearkasse fra den [50 000-60 000]nde* fremstillede enhed, således at hele denne del af forskuddet tilbagebetales over fem år til nutidsværdi på grundlag af det nominelle produktionsscenario. Efter tilbagebetalingen af 100 % af beløbet til nutidsværdi betaler PSA-koncernen fortsat et lavere beløb på [5-10]* EUR pr. fremstillet eDCT-gearkasse.
- b) Hvis valget falder på parallel hybridteknologi, er den eneste regneenhed dieselmotorer med effekter på 40/50 kW og 70 kW, for hvilke PSA betaler [10-20]*EUR pr. fremstillet enhed fra den [500 000-600 000]nde* indtil den fulde tilbagebetaling af hele beløbet til nutidsværdi (omkring [0-5]* år i det nominelle scenario) og herefter [5-10]* EUR pr. enhed.
- c) Hvis valget falder på serie-parallelhybridteknologi, beregnes tilbagebetalingen ligeledes pr. dieselmotor med effekter på 40/50 kW og 70 kW: PSA betaler [20-30]* EUR pr. fremstillet enhed fra den [500 000-600 000]nde* og indtil hele beløbet til nutidsværdi er tilbagebetalt (omkring [0-5]* år i det nominelle scenario), og herefter [5-10]* EUR pr. enhed.
- (45) For den del af projektet, der vedrører indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 2, baseres tilbagebetalingen på den elektriske drivlinje som enhed: PSA tilbagebetaler [20-30]* EUR pr. fremstillet enhed fra den [500 000-600 000]nde* enhed, og indtil hele beløbet til nutidsværdi er tilbagebetalt (omkring [5-10]* år i det nominelle scenario), og herefter [5-10]* EUR pr. enhed.
- (46) De franske myndigheder mener, at disse bestemmelser betyder, at forskuddet tilbagebetales til nutidsværdi i et scenario med en vellykket afslutning af projektet baseret på forsigtige og fornuftige hypoteser, og at tilbagebetalingen, i tilfælde af at projektet delvis slår fejl, vil være proportional med projektets succesrate.

2.4. PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (47) Omstruktureringsplanen er en opfølgning på de omkostningsreducerende foranstaltninger, der blev præsenteret den 26. oktober 2011 (nedbringelse af omkostningerne med 800 mio. EUR, som medførte nedlæggelse af 2 500 arbejdspladser i Europa) og den 15. februar 2012 (supplerende foranstaltninger til i alt 200 mio. EUR).
- (48) Omstruktureringsplanen omfatter tre typer af foranstaltninger: industriel omstrukturering, reduktion af koncernens administrative struktur og gennemførelse af forsknings- og udviklingsprojektet »50CO₂Cars«. Selv om PSA-koncernen er en koncern med aktiviteter i mange af verdens lande, vedrører omstruktureringsforanstaltningerne hovedsagelig Frankrig, hvor størstedelen af koncernens produktionsmidler er koncentreret.

2.4.1. OMSTRUKTURERINGSFORANSTALTNINGER FOR INDUSTRIPRODUKTIONEN

- (49) De vigtigste foranstaltninger vedrører anlæggene i Frankrig: lukning af fabrikken i Aulnay og en betydelig reduktion af kapaciteten på fabrikken i Rennes, som vil føre til 4 400 afskedigelser. Disse to foranstaltninger er en del af en overordnet optimering af PSA's produktionsanlæg.

- (50) Som følge af sin historiske position inden for segmentet af polyvalente bybiler (i det følgende betegnet »segment B«) råder PSA over en betydelig produktionskapacitet inden for dette segment B: i Frankrig (Aulnay, Poissy og Mulhouse), i Spanien (Madrid) og i Slovakiet (Trnava). Til trods for de tilpasninger, der er blevet gennemført siden starten af 2000 (lukning af Ryton (Det Forenede Kongerige) i 2006 og kapacitetsreduktion i Aulnay i 2008), er der fortsat overflødig produktionskapacitet inden for segment B. Lukningen af Aulnay fører til en reduktion af produktionen på 155 000 biler pr. år af modellerne 208, C3, DS3 i forhold til den struktur, der blev indført i 2012, hvilket svarer til en samlet kapacitetsreduktion på 232 000 biler pr. år og en koncentration af produktionen af segment B på anlæggene i Poissy, Mulhouse og Trnava. Ifølge de franske myndigheder vil denne foranstaltning føre til en varig reduktion af kapaciteten i segment B og til betydelige besparelser på de faste omkostninger inden for koncernen (vurderet til [100-200]* mio. EUR pr. år).
- (51) Anlægget i Rennes anvendes i øjeblikket udelukkende til produktion af biler i segment D og E ⁽¹⁵⁾. Man oplever en stadigt faldende efterspørgsel, navnlig på sedanmodeller i segment D. Overgangen fra 2,5 hold til 2, afskaffelsen af et nathold og en mini-produktionslinje vil ifølge de franske myndigheder begrænse produktionen til kun at omfatte Peugeot 508 (sedan og stationcar) og C5 (sedan og stationcar).
- (52) F&U-aktiviteterne vil også blive indskrænket (10 %), idet holdene begrænser sig til blot at yde bistand til det pågældende anlæg (indstilling af udviklingsopgaver for hele koncernen).
- (53) PSA håber på denne måde at forbedre effektiviteten af sine europæiske operationer, navnlig i kraft af en bedre udnyttelse af den installerede kapacitet og gennem øget specialisering af anlæg, som kun producerer et eller to segmenter. Formålet med denne omorganisering er at nedbringe den gennemsnitlige kostpris pr. bil med omkring [200-300]* til [200-300]* EUR.

2.4.2. FORANSTALTNINGER VEDRØRENDE PSA-KONCERNENS ADMINISTRATIVE STRUKTUR

- (54) PSA-koncernen har til hensigt at omorganisere de administrative tjenester og alle sine direktorater. Denne omorganisering vil føre til afskedigelser svarende til 3 586 arbejdspladser.
- (55) Sideløbende hermed og takket være omstrukturingsforanstaltningerne har PSA annonceret en spareplan på 1 mia. EUR, der både vedrører indkøb (400 mio. EUR) og faste omkostninger (600 mio. EUR) samt en række foranstaltninger vedrørende de industrielle aktiviteter, F&U og generalomkostningerne, som især vil kunne gennemføres takket være alliancen med GM.

2.4.3. F&U-PROJEKTET »50CO₂CARS«

- (56) I forbindelse med sin industrielle omstrukturering planlægger PSA-koncernen ligeledes at udvikle nye hybridteknologier, som ifølge de franske myndigheder vil bidrage til igen at gøre virksomheden rentabel. Hvis dette F&U-projekt lykkes, vil det give PSA-koncernen mulighed for at administrere produktion i stor skala af dieselhybridbiler i segment B (med en vægt mellem 900 kg og 1,3 t) og dermed diversificere sin produktion i et aktivitetssegment, der kan skabe rentabilitet. De europæiske forbrugere foretrækker dieselmotorer, men efterfølgende kan de centrale komponenter ⁽¹⁶⁾ i hybridsystemet tilpasses til benzinmotorer med en tilsvarende ydelse, der sælges over hele verden.
- (57) Formålet med F&U-projektet ved navn »50CO₂Cars« er at udforme og fremstille en hybrid drivlinje (ikke-genopladelig) til segment B, som på sigt vil gøre det muligt at nedbringe CO₂-emissionerne til 50 g pr. km (i det følgende betegnet »g CO₂/km«) for disse biler og efterfølgende at få familiebiler (segment C) ned omkring 65g CO₂/km. Formålet med projektet er at gøre denne teknologi økonomisk tilgængelig for flest mulige mennesker.

⁽¹⁵⁾ Segmenterne D og E udgør biler af typen »familiebiler«, »rejsevoгне«, »MPV« og »terrængående«, hvor dimensionerne i Europa i gennemsnit ligger mellem 4,40 og 5 meter. Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 og Citroën C5 sedan, C5 stationcar, DS5, C8, C-Crosser og C6 indgår i dette segment.

⁽¹⁶⁾ Batteriet, selve elektromotoren og kontrolelektronikken samt omformeren gør det muligt at benytte et net med to forskellige spændinger.

- (58) Teknisk set omfatter projektet en ny familie af dieselmotorer med høj energieffektivitet, gearkasse med dobbelt motordrevet kobling med hybridteknologi (»DCT«) samt en billig elektrisk hybridteknologi.
- (59) PSA bliver leder af F&U-konsortiet, der skal gennemføre projektet »50CO₂Cars«.
- (60) Dette konsortium omfatter også partnere fra industrien og fra den akademiske verden: fem store virksomheder (Delphi, Mann & Hummel, Valeo og Rhodia), en SMV (CTI), en forening (IRMA) og fire forskningsorganisationer (IFPEN, LACCO, IRCELYON og IC2MP).

2.4.4. PSA-KONCERNENS FORRETNINGSPLAN

- (61) PSA-koncernens forretningsplan dækker perioden 2013-2017. De franske myndigheder har præciseret, at koncernens løbende driftsresultat ifølge medianscenariet vil være positivt allerede i 2014 med [1 200-2 000] * mio. EUR, svarende til [1-5]* % af omsætningen. Forbedringen af rentabiliteten skal først og fremmest opnås ved de interne foranstaltninger i omstrukturingsplanen. Den er delvis baseret på en betydelig reduktion af produktionsomkostningerne og en forbedring af likviditeten samt på et ønske om en geografisk koncentration af PSA-koncernens aktiviteter. Målet er, at 50 % af koncernens omsætning i 2015 skal hentes uden for Den Europæiske Union, således at man kan få andel i vækstpotalet i disse dele af verden (f.eks. Kina, Brasilien osv.).
- (62) De franske myndigheder har fremlagt PSA-koncernens forretningsplan frem til 2017. Planen tager udgangspunkt i hypoteser vedrørende størrelsen af det europæiske marked og PSA's markedsandele. Disse hypoteser afspejler skønnene fra instituttet *IHS Global Insight*.
- (63) Med hensyn til det europæiske markeds størrelse forventer man ifølge de franske myndigheder et fald på 2,2 % i 2013, men en stigning på 6 % om året 2014 og 2015 efterfulgt af en stigning på 3 % om året i 2016 og 2017. PSA's markedsandele vil nå [12-15]* % i 2013, [13-16]* % i 2014 og [11-15]* % i 2015, 2016 og 2017.
- (64) I forretningsplanen tages der hensyn til flere forskellige scenarier. Ifølge medianscenariet vil PSA-koncernens resultat på den løbende drift være positivt allerede fra 2014 med [1 200-2 000]* mia. EUR, svarende til [1-5]* % af koncernens omsætning. Det vil ligge på [3 000-3 800] mia. EUR i 2017, svarende til [2-6]* % af PSA's omsætning. Ifølge de franske myndigheder vil et sådant rentabilitetsniveau give PSA-koncernen mulighed for at opnå en tilstrækkelig høj rating til selv at kunne sikre sin refinansiering på markederne. En bedre rating for koncernen vil automatisk få konsekvenser for BPF's rating.
- (65) Man har ligeledes forestillet sig alternative scenarier. I et »ugunstigt« scenario vil PSA-koncernens omsætning falde yderligere (i forhold til medianscenariet) med 100 000 biler pr. år i Europa fra 2013. I et »gunstigt« scenario vil PSA-koncernens omsætning i Europa stige med 100 000 biler pr. år fra 2013. Ifølge den fremlagte forretningsplan vil PSA-koncernens resultat på den løbende drift samlet set, også i det ugunstige scenario, blive positivt fra 2014 (i størrelsesordenen [1-5]* % af PSA-koncernens omsætning), og nå [2-6]* % i 2017. Det skal imidlertid bemærkes, at PSA-koncernens prognoser er baseret på en kraftig omsætningsstigning uden for Europa, dvs. på vækstmarkederne. Denne hypotese forklarer, at PSA-koncernen trods de pessimistiske prognoser for det europæiske marked forventer en vækst i omsætningen: Målet er, at 50 % af omsætningen skal hentes uden for Europa i 2015.
- (66) Med hensyn til udviklingen af PSA-koncernens produktionskapacitet har de franske myndigheder udarbejdet to tabeller, hvor man nævner Harbour-udnyttelsesgraden⁽¹⁷⁾ for de enkelte fabrikker før og efter omstruktureringen af koncernen. Med undtagelse af Poissy er disse satser de samme. De franske myndigheder har præciseret, at rentabiliteten for de enkelte anlæg ikke kan måles uafhængigt i forhold til PSA-koncernens rentabilitet. Tværtimod bør man undersøge PSA-koncernens automobilaktiviteter overordnet set for de enkelte markedssegmenter. Stadig ifølge de franske myndigheder har hvert anlæg en portefølje af biler, som man potentielt kan fremstille. Selv om visse anlæg har en større eller mindre udnyttelsesgrad, er der generelt set tale om velkendte udsving i forbindelse med produkternes livscyklus, som man kan administrere.

⁽¹⁷⁾ »Harbour«-kapaciteten svarer til den standard, der anvendes inden for industrien. Den tager udgangspunkt i, at to hold arbejder otte timer om dagen 235 dage om året på hver fabrik. Harbour-udnyttelsesgraden angiver antallet af biler, der i praksis fremstilles på hver enkelt fabrik i forhold til Harbour-kapaciteten.

Tabel 5

Prognose for omsætningen i PSA-koncernens tre scenarier (mio. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Ugunstigt scenario (forskel på – 100 000 biler pr. år)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Gunstigt scenario (forskel på + 100 000 biler pr. år)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabel 6

Prognose for omsætningen i de tre scenarier for automobildivisionen (mio. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Ugunstigt scenario (forskel på – 100 000 biler pr. år)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Gunstigt scenario (forskel på + 100 000 biler pr. år)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER SOM OPRINDELIG FREMLAGT AF FRANSKE MYNDIGHEDER

- (67) PSA-koncernen annoncerede omstrukturingsforanstaltninger, som vil begrænse dens produktionskapacitet og tilstedeværelse på markedet, navnlig lukningen af fabrikken i Aulnay (som beskæftiger 3 000 ansatte) samt en betydelig kapacitetsreduktion på fabrikken i Rennes, som vil medføre en nedskæring i medarbejdertallet på omkring 1 400 stillinger. Samtidig er man i færd med at afhænde rentable aktiver eller har allerede gjort det, navnlig åbningen for køb af andele i GEFCO samt afhændelse af visse ejendomsaktiver og aktiver tilhørende biludlejningsvirksomheden Citer. PSA-koncernen har ligeledes annonceret en reduktion af sine investeringsudgifter, hvilket bringer produktionskapaciteten ned på et lavere niveau end oprindeligt forudset, inden problemerne startede.
- (68) Desuden har de franske myndigheder foreslået følgende kompensationsforanstaltninger:
- yderligere reduktion af CAPEX («capital expenditures») (2.4.5.1)
 - afståelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent (2.4.5.2)
 - indstilling af udvikling og produktion af plug in-hybridteknologien (2.4.5.3)
 - fastsættelse af en maksimal penetrationsgrad for BPF (2.4.5.4).

Disse foranstaltninger supplerer de omstrukturingsforanstaltninger, som blev planlagt i forbindelse med den oprindelige plan på mellemlang sigt ⁽¹⁸⁾ (i det følgende betegnet »PMS») fra 2012.

2.4.5.1. Yderligere reduktioner af PSA-koncernens investeringer

- (69) De yderligere reduktioner (i forhold til den oprindelige PMS fra 2012) af CAPEX skal efter planen ligge i størrelsesordenen 300 mio. EUR i 2013 og 500 mio. EUR pr. år i 2014 og 2015. Planen for 2013-2015 (CAPEX og F&U) er således reduceret fra 9,9 mia. EUR til 8,6 mia. EUR, hvilket svarer til et fald på 13 % mellem de to planer. Dette svarer til en nedgang på 27 % i forhold til gennemsnittet for 2011-2012.

⁽¹⁸⁾ Planen på mellemlang sigt er det dokument, som PSA-koncernens finansafdeling anvender til at fremlægge prognoser for koncernens resultater i de kommende år.

- (70) PSA's investeringer vil således falde fra 3,3 mia. EUR pr. år til 2,86 mia. EUR pr. år i gennemsnit. Dette fald på 1,3 mia. EUR vil hovedsagelig (over 80 %) vedrøre koncernens automobilaktiviteter i Europa.
- (71) Ifølge de franske myndigheder vil reduktionen af CAPEX i betydelig grad hæmme PSA-koncernens mulighed for at udgøre en stærk konkurrent på markedet. Den supplerende reduktion af visse F&U-investeringer og CAPEX får ligeledes andre og betydelige negative konsekvenser for PSA. PSA-koncernen vil navnlig blive hæmmet betydeligt i sine muligheder for at:
- a) reagere på forventningerne fra bestemte kundekategorier, som holder særligt meget af bestemte segmenter og teknologier, som PSA-koncernen vil opgive
 - b) reagere på udviklingen hos konkurrenterne
 - c) selv industrialisere visse interessante teknologier, som skal indkøbes hos konkurrenter på bekostning af dækningsbidraget
 - d) nyde godt af visse skattemæssige fordele, f.eks. på CO₂ osv.
- (72) Denne reduktion opnås nærmere bestemt ved:
- at indstille produktionen af modellen Citroën C6 pr. 31. december 2012 og ved ikke at forny modellen Peugeot 607 (segment E) a)
 - at fremrykke med to år til 2015 produktionsstop for modellerne Bipper/Nemo, som heller ikke bliver fornyet (segment B, let erhvervskøretøj) b)
 - at opgive dieselmotorer på over 2 liter (segment D) c).
- a) **Indstilling af produktionen af modellerne Citroën 6 og Peugeot 607**
- (73) Denne kompensationsforanstaltning vil omfatte to aspekter vedrørende segment E i sin helhed:
- indstilling af produktionen af Citroën C6 allerede i 2013, hvilket ellers var planlagt til 2016, og
 - ingen fornyelse af Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Med hensyn til det første aspekt alene vurderer PSA-koncernen, at dette vil vedrøre 3 000 biler (svarende til 1 000 biler pr. år), dvs. en mistet omsætning på 90 mio. EUR over tre år. C6 er en del af segment E, som er et »luksussegment«. Ifølge PSA-koncernens interne skøn udgør dette segment 5,7 % af det europæiske bilmarked i 2013.
- (75) Ifølge de franske myndigheder vil den manglende fornyelse af koncernens luksussegment medføre en betydelig mindre dækning af markedet. Vurderet på grundlag af den seneste Peugeot-model (607) lå den potentielle salgsvolumen i størrelsesordenen 20 000 biler pr. år, svarende til et omsætningstab på 500 mio. EUR. Vurderet på grundlag af den seneste Citroën-model (C6) lå den potentielle salgsvolumen i størrelsesordenen 7 000 biler pr. år, svarende til et omsætningstab på 200 mio. EUR.
- (76) Beslutningen om ikke at forny modellerne Citroën C6/Peugeot 607 vedrører perioden 2016-2018. PSA-koncernen vurderer, at konsekvenserne heraf vedrører 40 500 biler, svarende til en omsætning på 1,05 mia. EUR. Desuden betyder den manglende fornyelse af disse modeller, at PSA kan undlade at foretage investeringer i forbindelse hermed allerede fra 2013 (den normale periode til udvikling af en ny bil er på tre år).
- (77) Ifølge de franske myndigheder vil denne kompensationsforanstaltning have en indirekte virkning i form af et betydeligt imagetab for PSA-koncernen. Manglen på modeller i segment E (og/eller kraftige motorer) fratager f. eks. PSA muligheden for at reagere på bestemte udbud. Når PSA-koncernen opgiver segment E, betyder det også, at personer med interesse i luksusbiler ikke længere vil besøge PSA-koncernens netværk, og dette vil skade koncernens mærkers mulighed for at rykke op i klasserne, herunder i segment B (DS-serien). PSA-koncernen vurderer denne negative indvirkning på udbud vedrørende flåder til 2 000 biler pr. år, hvilket svarer til et årligt omsætningstab på 30 mio. EUR, i alt 180 mio. EUR for 12 000 biler.

- (78) Samlet set vurderer PSA-koncernen konsekvenserne af denne kompensationsforanstaltning til et omsætningstab på 1,32 mia. EUR.

b) Produktionsstop og manglende fornyelse af modellen Bipper/Nemo

- (79) Bipper/Nemo er et erhvervskøretøj, der sælges under to forskellige navne. Den foreslåede foranstaltning omfatter to aspekter:
- manglende fornyelse (dvs. ingen lancering af en ny generation) af modellerne Bipper/Nemo fra 2017, hvis indvirkning på omsætningen PSA vurderer til 1 mia. EUR, og
 - fremrykning af produktionsstop for de nuværende Bipper/Nemo-modeller, som oprindeligt var planlagt til 2017, hvis indvirkning på omsætningen vurderes til 560 mio. EUR.
- (80) I 2012 solgte PSA 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper i privatversionen (i det følgende betegnet »PV«) og som erhvervskøretøj (»EK«) og 18 972 Nemo (PV og EK under ét) til en gennemsnitlig omsætning pr. enhed på 8 950 EUR, svarende til en samlet omsætning på 319 mio. EUR pr. år.
- (81) EK-modellerne af Bipper/Nemo er en del af segment B, LCV⁽¹⁹⁾: i 2012 udgjorde dette segment 3,7 % af det europæiske marked for lette erhvervskøretøjer. PSA dækkede 49 % af dette marked. I 2012 solgte PSA-koncernen 26 674 Nemo/Bipper EK på et marked på 54 514 enheder. I 2012 solgte PSA-koncernen 8 976 PV-versioner (svarende til en markedsandel på 10 %).
- (82) Ifølge de franske myndigheder har salget af disse biler ikke givet nettooverskud i bilens levetid, især fordi modellerne ikke umiddelbart er rentable i starten af deres levetid. Disse biler vil således først blive rentable efter den første generation.
- (83) PSA-koncernen vurderer konsekvenserne af denne kompensationsforanstaltning til et omsætningstab på 1,56 mia. EUR.

c) Dieselmotorer over 2 liter

- (84) Dette forslag til kompensationsforanstaltning har til formål at indstille produktionen af motorer på over 2 liter med henblik på EURO 6-normen. Ifølge de franske myndigheder råder PSA-koncernen over de industrielle muligheder for at fremstille sådanne motorer, navnlig EURO 6-udgaven af DW12-motoren. Til forskel fra sine konkurrenter råder koncernen ikke over benzinmotorer på over 2 liter (benzinmotorer er kun på 1,6 liter med turbo). Denne foranstaltning påvirker dermed segment D i særlig grad.
- (85) PSA-koncernens salg af privatbiler i segment D udgjorde 1 % af det europæiske marked i 2012 (svarende til 150 000 biler). Antallet af privatbiler fra PSA-koncernen med motorer på over 2 liter lå på højst 30 000 biler i de bedste år. I sine skøn har PSA-koncernen anvendt et tal på 10 000 biler pr. år med henblik på at vurdere konsekvenserne, hvilket svarer til omkring 20 % af segment D.
- (86) Med udgangspunkt i de historiske tal for 2011 og 2012 for indregistrering af privatbiler med dieselmotor med en motorstørrelse på over 2 liter vurderer PSA, at udviklingen af et privatbil med dieselmotor og plug-in-hybrid ville have bragt antallet af biler med en motorstørrelse på over 2 liter (eller en tilsvarende effekt) op på 30 000-40 000 enheder for PSA-koncernen. Ifølge de franske myndigheder svarer denne foranstaltning til 10 000 biler pr. år, svarende til et årligt omsætningstab på 200 mio. EUR.

2.4.5.2. Afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent

- (87) Under denne foranstaltning afgiver PSA-koncernen kapacitet på fabrikken i Sevelnord til Toyota. Anlægget i Sevelnord blev opført i 1988 i forbindelse med udvidelsen af aktiviteterne inden for la Société Européenne de Véhicules Légers (»Sevel«), et joint-venture (i det følgende betegnet »JV«) med Fiat-koncernen. I 2011 beskæftigede denne fabrik 2 700 ansatte og fremstillede i gennemsnit 420 biler om dagen (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Der blev fremstillet i alt 94 843 biler der i 2011.

⁽¹⁹⁾ Akronym for »Light Commercial Vehicles« på engelsk. Den danske betegnelse er »lette erhvervskøretøjer«.

- (88) Da Fiat ønskede at trække sig ud af dette joint venture med PSA-koncernen på anlægget i Sevelnord, indgik PSA en samarbejdsaftale med Toyota, i henhold til hvilken PSA-koncernen skulle producere lette erhvervskøretøjer, som Toyota skulle markedsføre i Europa under eget navn. Dette ville give Toyota mulighed for at opbygge et stort kundegrundlag med en lavere omkostning.
- (89) I henhold til denne aftale skal PSA-koncernen i første omgang (fra andet kvartal 2013) levere lette erhvervskøretøjer fra sine eksisterende modelserier Peugeot Expert og Citroën Jumpy («G9»). Aftalen vedrører ligeledes et samarbejde om den kommende generation af biler, der skal produceres af PSA-koncernen («K0»).
- (90) Ifølge de franske myndigheder ville PSA-koncernen uden denne aftale med Toyota have kunnet sikre rentabiliteten af sine aktiviteter inden for lette erhvervskøretøjer. Aftalen med Toyota var således ikke nødvendig for at opretholde aktiviteterne på dette anlæg.
- (91) De franske myndigheder præciserer, at denne foranstaltning bidrager til at begrænse PSA-koncernens tilstedeværelse på markedet, hvilket udgør en direkte fordel for konkurrenterne, idet:
- a) PSA-koncernen afgiver hen ved 30 % af produktionskapaciteten på Sevelnord-anlægget til Toyota.
 - b) Denne aftale giver en vigtig konkurrent, nemlig Toyota, mulighed for at komme ind på et marked, hvor man ikke tidligere har været til stede, og for at udvide sit sortiment af erhvervskøretøjer.
 - c) Aftalen giver Toyota en direkte og sikker konkurrencefordel, eftersom den giver Toyota mulighed for at få en stor del af dækningsbidraget på de biler, der er omfattet af aftalen, og for at få kunder og knytte dem til sig på et marked, hvor man ikke er til stede i dag.
 - d) Denne foranstaltning vedrører et af de markeder, hvor PSA-koncernen har en særligt betydelig tilstedeværelse (21 % for Europa i 2011).
- (92) Målt i omsætning vurderes virkningen af denne foranstaltning til 443 mio. EUR.

2.4.5.3. *Opgivelse af udvikling og produktion af plug-in-hybridteknologien*

- (93) PSA-koncernen indskrænker sin tilstedeværelse på markedet ved at afslutte en aftale, som blev indgået den 25. oktober 2011 med BMW om oprettelse af et JV for udvikling og produktion af en teknologi specifikt rettet mod hybridbiler og elbiler.
- (94) Inden for dette JV udviklede og fremstillede man alle de nødvendige elektriske komponenter til en elektrisk drivlinje. PSA-koncernen og BMW har investeret mere end 100 mio. EUR i dette projekt, som ultimo 2011 beskæftigede 400 ansatte på F&U-centret i München. Lukningen af dette JV vil betyde, at PSA-koncernen trækker sig ud af segmentet for de såkaldte »plug-in«-hybridbiler gennem opsigelse af samarbejdsaftalen med BMW (segment C).
- (95) Ifølge de franske myndigheder vil PSA-koncernen ved at lukke dette JV trække sig endegyldigt ud af et segment, der betragtes som givtigt, og fratage sig selv adgangen til omkring 6 % af markedet frem mod 2016. PSA-koncernen vil ligeledes gå glip af en aftale, der er værdifuld for koncernens image på grund af partneren BMW's status.
- (96) Når PSA-koncernen trækker sig ud af JV'et med BMW, får det to konsekvenser:
- a) For det første vil meddelelsen om, at man opgiver plug-in-hybridteknologien skade koncernens image i dette segment og allerede fra 2013 få konsekvenser for PSA-koncernens salg af hybridbiler med dieselmotor. PSA-koncernen vurderer denne indvirkning (på grundlag af 10 % af mængderne) til 3 000 biler pr. år, svarende til et årligt omsætningstab på 60 mio. EUR.
 - b) For det andet vil indstillingen af udviklingen af plug-in-hybridteknologien, som efter planen skulle have været lanceret i 2016, føre til et fald på 20 000 biler i gennemsnit over tre år, svarende til et omsætningstab på 400 mio. EUR pr. år i gennemsnit.
- (97) I alt vurderer PSA-koncernen, at denne foranstaltning vil påvirke omsætningen med 1,56 mia. EUR.

2.4.5.4. Forpligtelse til en maksimal penetrationsgrad for BPF

- (98) De franske myndigheder har til hensigt at forpligte sig til en maksimal penetrationsgrad ⁽²⁰⁾. Ifølge de franske myndigheder er denne procentsats steget ganske betydeligt i løbet af de senere år, både hos BPF og hos dennes konkurrenter, for BPF's vedkommende steget fra 27,5 % i 2009 til 29,8 % i 2012 og for RCI Banque SA ⁽²¹⁾ fra 30,0 % til 35,0 % i samme periode, således som det fremgår af tabel 7 nedenfor.
- (99) De franske myndigheder planlægger navnlig at forpligte sig til dette, fordi de mener, at penetrationsgraden er nem at kontrollere og kan følges ud fra offentligt tilgængelige kilder.
- (100) Forpligtelsen vil være forskellig for henholdsvis 2013 på den ene side og for 2014 og 2015 på den anden. Med hensyn til 2013 foreslås det, at man for hvert af de europæiske lande (inden for G10 ⁽²²⁾), hvor BPF har aktiviteter, ikke må overstige H2-satsen for 2012 forhøjet med et fleksibilitetsniveau på + 1 penetrationspoint.
- (101) For så vidt angår de følgende perioder mener de franske myndigheder, at den hastige udvikling inden for sektoren kræver, at man forudser, hvordan BPF's engagement vil variere i forhold til denne udvikling. Det foreslås derfor, at BPF's penetrationsgrad skal udvikle sig i forhold til år »n-1« ved at fastsætte en maksimal penetrationsgrad for år »n« med hensyn til udsvingene i denne sats for BPF's europæiske konkurrenter i år »n-1«. På denne måde undgår man, at BPF kobles af de tendenser, der ligger i konkurrencesituationen.
- (102) Fra den 31. december 2013 vil forpligtelsen vedrørende den maksimale penetrationsgrad i G10 for BPF for år »n« være lig med satsen for BPF i den samme perimenter for år »n-1« justeret med variationen i penetrationsgrad for sammenlignelige institutter i år »n-1«, idet det præciseres, at denne justering ikke kan medføre, at BPF's penetrationsgrad falder til under en vis minimumsværdi. De sammenlignelige institutter, som foreslås her, er segmentet »Vesteuropa« for RCI Banque SA og segmentet »Europa« for Volkswagen Financial Services (VWFS). Med henblik på at gardere sig mod tilfældige udsving hos konkurrenterne og tage højde for en penetrationsgrad for BPF, der i øjeblikket ligger lavere end hos konkurrenterne, vil der under alle omstændigheder blive fastsat et loft for den maksimale penetrationsgrad på 32,4 %, hvilket svarer til den konstaterede penetrationsgrad for G10 i andet halvår af 2012.

Tabel 7

Penetrationsgrad for BPF pr. land og store geografiske områder for nyvogne (i %)

	Loft for H2 2012*	Fleksibilitetsgrad	Foreslået maksimal sats*
Tyskland	[...]	+ 1,0	[...]
Østrig	[...]	+ 1,0	[...]
Belgien	[...]	+ 1,0	[...]
Italien	[...]	+ 1,0	[...]
Spanien	[...]	+ 1,0	[...]
Nederlandene	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Schweiz	[...]	+ 1,0	[...]
Frankrig	[...]	+ 1,0	[...]
Det Forenede Kongerige	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Der er tale om en procentdel, der beregnes ved at sammenholde salget af biler, der finansieres med lån fra BPF-banken, med PSA-koncernens samlede salg.

⁽²¹⁾ RCI Banque SA er et datterselskab, der er 100 % ejet af Renault SAS. RCI Banque står for finansieringen af salget af bilerne fra Renault-koncernen og Nissan-koncernen.

⁽²²⁾ Tyskland, Østrig, Belgien, Italien, Spanien, Nederlandene, Portugal, Schweiz, Frankrig og Det Forenede Kongerige.

	Loft for H2 2012*	Fleksibilitetsgrad	Foreslået maksimal sats*
G5-aggregat ⁽¹⁾	33,3	+ 1.0	34,3
M5-aggregat ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
G10-aggregat ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ G5-aggregatet består af følgende lande: Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige.

⁽²⁾ M5-aggregatet består af følgende lande: Belgien, Nederlandene, Schweiz, Østrig og Portugal.

⁽³⁾ G10-aggregatet omfatter de 10 lande i denne tabel.

2.4.6. SKØN OVER OMSTRUKTURERINGSOMKOSTNINGERNE OG FINANSIERINGEN AF DISSE

- (103) De skønnede omkostninger ved omstruktureringen udgør 1 708,9 mio. EUR. De vedrører følgende planlagte foranstaltninger: indstilling af produktionsaktiviteterne i Aulnay i 2014, hvor der i øjeblikket er 3 000 ansatte, fokusering af produktionen i Paris-området i Poissy og ibrugtagning af anlægget i Aulnay på ny. Disse omkostninger vurderes til [400-500]* mio. EUR i perioden 2012-2017. Omkostningerne til tilpasning af produktionsanlægget på fabrikken i Rennes, som vil medføre flytning af 1 400 arbejdspladser ud af i alt 5 600 ansatte, vurderes til [100-200]* mio. EUR i perioden 2012-2017. Tilpasningen af PSA-koncernens struktur med bistand fra GPEC 1 og 2 (»Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences« — prognosebaseret arbejdsmarkedsstyring) vil medføre samlede omkostninger på skønsmæssigt [500-600]* mio. EUR for 2012 og 2013. Det skal bemærkes, at der ikke er tale om overlapning mellem GPEC 1- og 2-planerne og omstruktureringsomkostningerne vedrørende Aulnay og Rennes. Omkostningerne til andre foranstaltninger, navnlig omstruktureringen af salgsorganisationen for Europa og afskedigelserne i PCR (Peugeot Citroën Retail) svarende til PSA's andel af forhandlernettet, navnlig i Sydeuropa, vurderes til [100-200] mio. EUR. Endelig udgør omkostningerne ved PSA's aktiviteter inden for rammerne af projektet »50CO₂Cars« [300-400]* mio. EUR.
- (104) Med henblik på at finansiere omkostningerne ved omstruktureringen har PSA-koncernen siden begyndelsen af 2012 gennemført et program for afhændelse af aktiver, der har skaffet PSA-koncernen følgende:
- Afhændelse af Gefco i december 2012: 878 mio. EUR ⁽²³⁾
 - Afhændelse af Citer i februar 2012: 449 mio. EUR
 - Afhændelse af fast ejendom (bl.a. hovedsædet) i løbet af 2012: 628,7 mio. EUR.
- (105) Ifølge de franske myndigheder har PSA-koncernen nu frigjort likviditet for 1,956 mia. EUR, som vil blive geninvesteret i omstruktureringen af PSA-koncernen for igen at gøre virksomheden rentabel.
- (106) New Club Deal tilfører likviditet for 11,6 mia. EUR fra private banker, som bidrager til finansieringen af koncernen i omstrukturingsperioden.

2.5. RENTABILITETSPLANEN FOR BPF

- (107) Planen, som de franske myndigheder har fremlagt, indeholder finansieringsprognoser og en finansieringsplan for BPF frem til udgangen af 2015. Ifølge de franske myndigheder vil afkastet af egenkapitalen i BPF være på [5-10] * % i 2014 og på [10-20]* % i 2016. De erindrer om, at i henhold til Kommissionens beslutningspraksis ligger afkastet af egenkapitalen, som anses for acceptabel, når man skal påvise en banks rentabilitet, i størrelsesordenen 8-12 %.

2.5.1. FINANSIERINGSPLAN

- (108) BPF planlægger at øge sin langfristede bankfinansiering fra [0-5]* mia. EUR ultimo 2012 til [5-10]* mia. EUR ultimo 2015. Banken har ligeledes lanceret et indlånsprodukt rettet mod private, og finansieringen fra dette produkt udgør [800-900]* mio. EUR i 2015 ifølge finansieringsprognoserne (sammenlignet med nul ultimo 2012). Finansieringen, som man har skaffet gennem securitisering og udstedelse af EMTN, falder i samme periode.

⁽²³⁾ Nettoafhændelse af udgifter på 797 mio. EUR, hvortil kommer en ekstraordinær dividende på 100 mio. EUR, og hvorfra skal trækkes 19 mio. EUR svarende til annulleringen af cashflowet.

Tabel 8

BPF's likviditetssituation med henblik på omstruktureringen*

[...]*

- (109) Bankens samlede balance og dermed dens finansieringsbehov vil ifølge prognoserne stige gradvis i prognoseperioden, fra 27 186 mio. EUR ultimo 2012 til [$> 28\ 000$] mio. EUR ultimo 2015.

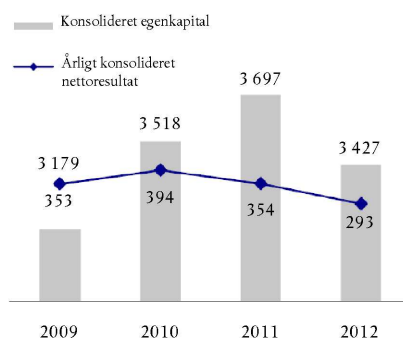
2.5.2. RENTABILITET OG SOLVENS

- (110) BPF har tidligere været rentabel, som det fremgår af nedenfor. Ultimo 2012 udgjorde kapitaliseringsniveauet målt i henhold til »core tier 1« ⁽²⁴⁾ 13 %.

Graf 1

Rentabilitetshistorik for BPF

EGENKAPITAL OG NETTORESULTAT
PR. 31. DECEMBER 2012 (i mio. EUR)



- (111) Banken regner med fortsat at have overskud i koncernens omstrukturingsperiode som vist i tabel 9 herunder.

Tabel 9

Prognoser for BPF's rentabilitet

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Forretning af egenkapital (RoE)*	8,0 %	[4-6]*	[6-8]*	[8-10]*	[10-12]*	[10-12]*

- (112) I henhold til de fremlagte oplysninger vil en indstilling af BPF's aktiviteter ikke medføre noget tab for kreditorerne. Gennem afviklingsstyring vil man efter tre år kunne fastholde et likviditetsprovenu på mellem [1-3] *mia. og [2-4] *mia. EUR i et stressscenario afhængigt af det anvendte stressniveau.

- (113) BPF's aktiver har meget kort løbetid og i gennemsnit en kortere løbetid end passiverne.

- (114) Bankens risikopræmie er steget fra [...] * i 2011 til [...] * i 2012. De nødlidende fordringer er steget gradvist fra 3 % ultimo 2008 til 4,2 % ultimo 2012.

⁽²⁴⁾ »Core tier one« er en solvensprocent, der giver mulighed for at måle bankers solvens. Den er udtryk for forholdet mellem egenkapital og aktiver (vægtet i henhold til risiko).

2.5.3. PENETRATIONSGRAD

- (115) Ifølge de franske myndigheder finansierer BPF med en penetrationsgrad på omkring 29,8 % af PSA-koncernens bilsalg (i 2012) en stor del af efterspørgslen på biler fremstillet af PSA-koncernen og bidrager på afgørende vis til finansieringen af koncernens salgsaktiviteter samt til hele automobildivisionen med forhandlernet og kunder.
- (116) Man anfører, at man i prognoserne går ud fra en fortsat let stigende penetrationsgrad i forhold til 2011 frem til 2017. En sådan udvikling er baseret på flere faktorer:
- At de traditionelle banker gradvist trækker sig delvis ud af denne sektor i forbindelse med en selektiv forvaltning af deres balancer i lyset af begrænsningerne på finansiering og kapital, især i forbindelse med indførelsen af Basel III.
 - Udviklingen i forbrugernes finansieringsbehov i forbindelse med den kraftigt faldende købekraft i Europa.
 - Det nuværende historisk lave renteniveau, som gør det attraktivt at finansiere bilkøb med lån.
 - Tendensen til, at bilen er ved at blive et almindeligt forbrugsgode, som nærmest kan sidestilles med en »commodity«, hvilket stemmer overens med udviklingen af lånefinansiering og månedlige betalinger.
- (117) Udviklingen i BPF's penetrationsgrad opdelt på geografisk område og segment (B, C, D, H og EK) illustreres i tabel 10 nedenfor (AP betyder »Automobile Peugeot«, og AC betyder »Automobile Citroën«)

Tabel 10

BPF's penetrationsgrad opdelt på geografisk zone, pr. bilsegment og pr. mærke (%)

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Frankrig						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
I alt						
Det Forenede Kongerige						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
EK						
I alt						
Tyskland						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
I alt						
Italien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
I alt						
Spanien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
I alt						
I alt G5						
Segment B	[28-33]*	[31,6-36,6]*	[33,1-38,1]*	[26,5-31,5]*	[29-34]*	[34,4-39,4]*
Segment C	[20,4-25,4]*	[21,6-26,6]*	[22,7-27,7]*	[18,9-23,9]*	[25,5-30,5]*	[29,1-34,1]*

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D	[20-25]*	[17,8-22,8]*	[18,5-23,5]*	[20,6-25,6]*	[20,9-25,9]*	[22,2-27,2]*
Segment H	[12,4-17,4]*	[28,6-33,6]*	[0,0-2,5]*	[20,7-25,1]*	[19,2-24]*	[14,6-19,6]*
EK	[24,6-29,6]*	[25,9-30,9]*	[24,9-29,9]*	[26,7-31,7]*	[28-33]*	[29,6-34,6]*
I alt	[25,1-30,1]*	[25,4-30,4]*	[26,8-31,8]*	[25,1-30,1]*	[26,7-31,7]*	[30,6-35,6]*
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
EK	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. AFHÆNGIGHED AF KONCERNEN

- (118) Ifølge de franske myndigheder hænger BPF's rating sammen med PSA's, således som det også fremgår af den tætte korrelation mellem afkastet af koncernens og bankens obligationer.
- (119) I deres rapporter har ratingbureauerne fastslået sammenhængen mellem PSA-koncernens og BPF's rating ved at fastsætte en maksimal afvigelse på to niveauer mellem koncernens og captive-bankens rating ⁽²⁵⁾. Den 14. februar 2013 blev BPF's rating nedjusteret til »non investment grade«.

2.6. KLAGEN

- (120) Den anonyme klager vurderer, at den franske stats garanti vil give BPF mulighed for at tilbyde PSA's forhandlere og kunder mere favorable kreditvilkår end de vilkår, som konkurrerende bilproducenters captive-banker er i stand til at tilbyde.

3. BEGRUNDELSER FOR AT INDLEDE PROCEDUREN

- (121) I åbningsskrivelsen udtrykte Kommissionen tvivl af følgende grunde:

3.1. RENTABILITETSPLANEN FOR BPF

- (122) For så vidt angår rentabilitetsplanen for BPF, som skal analyseres i lyset af bankmeddelelsen, udtrykker Kommissionen tvivl på grund af usikkerheden om PSA-koncernens samlede rentabilitet.

3.2. PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (123) For så vidt angår omstrukturingsplanen for industrikoncernen, som skal analyseres i lyset af ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, vurderede Kommissionen, at der herskede tvivl om følgende elementer:

3.2.1. TVIVL OM GENETABLERING AF VIRKSOMHEDENS RENTABILITET

- (124) Kommissionen ønskede at indhente bemærkninger fra tredjemand om:
- a) Hypoteserne for udviklingen på bilmarkedet i Europa og i resten af verden, navnlig hvorvidt disse hypoteser var tilstrækkeligt konservative.

⁽²⁵⁾ Forskellen ligger i øjeblikket på tre *notches* for Moody's, hvilket afspejler fordelene ved garantien for BPF.

- b) De foreslåede omstrukturingsforanstaltninger med henblik på at sikre genetablering af PSA-koncernens rentabilitet.
- c) Projektet »50CO₂Cars« bidrag til genetableringen af virksomhedens rentabilitet og navnlig sammenhængen i denne F&U-investering, der havde til formål at lancere et forskningsprogram for »mild-hybridation« med henblik på den annoncerede opgivelse af »plug-in«-hybridteknologien, som koncernen angav at beherske.

3.2.2. TVIVL VEDRØRENDE KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (125) Kommissionen ønskede at indhente bemærkninger fra tredjemænd om betegnelsen på de foreslåede foranstaltninger som kompensationsforanstaltninger i henhold til ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, deres størrelse, og hvorvidt de var hensigtsmæssige i lyset af risikoen for konkurrenceforvredning, der opstår som følge af støtten.

4. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER TIL ÅBNINGSSKRIVELSEN

4.1. STØTTEBELØBET

- (126) De franske myndigheder mener, at støttebeløbet ikke kan svare til de nominelle garantibeløb, at BPF's emissioner nødvendigvis skal gennemføres med en likviditetspræmie og med variabel risiko, som uden tvivl vil være højere end de 24 basispoint, som man konstaterede ved emissionen, der blev gennemført takket være redningsstøtten, og at referenceperioden for medregning af BPF's historiske afkast burde være tre måneder.
- (127) Ifølge de franske myndigheder er de to kumulative betingelser, der gør det muligt at anse støttebeløbet for værende af samme størrelse som det garanterede beløb, dvs. en særdeles stor sandsynlighed for, at låntager ikke kan tilbagebetale det beløb, der er omfattet af garantien, og tilstedeværelsen af ekstraordinære omstændigheder, ikke opfyldt i den foreliggende sag. Derfor svarer støttebeløbets andel af statsgarantien til forskellen mellem den samlede finansieringsomkostning som følge af garantien og selve garantien, og den samlede finansieringsomkostning, som virksomheden skulle have betalt uden garantien.
- (128) Stadig ifølge de franske myndigheder er hypotesen om, at BPF har betalt en overpris på 40 basispoint, begrundet. De emissioner, som BPF foretog den 25. marts 2013, skete i følge de franske myndigheder på et særdeles gunstigt marked. De *spreads* i forhold til en sammenlignelig statsobligation, som man konstaterede på tidspunktet for denne emission (24 basispoint), tyder på, at der er tale om historisk lave niveauer. De franske myndigheder mener f.eks., at investorerne normalt ville kræve et højere udbytte for en captive-bank inden for automobilsektoren end for offentlige instanser som UNEDIC ⁽²⁶⁾ eller CADES ⁽²⁷⁾, og dette skyldes navnlig, at de ville have disponible kreditlinjer til at foretage sådanne transaktioner med CADES eller UNEDIC, og at de ikke nødvendigvis havde det samme til en transaktion med BPF.
- (129) Endelig vil den referenceperiode, som de franske myndigheder har fastsat (der går fra den 12. juli til den 16. oktober 2012), være den bedst egnede til at afspejle det reelle afkast af BPF's obligationer på markederne under hensyntagen til PSA-koncernens problemer og ikke meddelelsen om statsgarantien.

4.2. OM BPF'S RENTABILITET

- (130) De franske myndigheder tager Kommissionens synspunkt om, at BPF ikke har solvensproblemer eller rentabilitetsproblemer, til efterretning, og at likviditetsproblemerne udelukkende skyldes forbindelsen til PSA-koncernen.
- (131) Den ønsker imidlertid at fremføre følgende bemærkninger:
- a) Ifølge de franske myndigheder var stigningen på BPF's balance moderat og i overensstemmelse med inflationsprognoserne. Denne stigning skyldtes de forværrede makroøkonomiske forhold og forbrugernes hyppigere brug af låntagning til finansiering af bilkøb.
 - b) Som reaktion på Kommissionens argument om, at man burde undgå, at BPF finansierer dårlige lån for at øge PSA-koncernens omsætning ad kunstig vej, erindrer de franske myndigheder om, at:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (landsdækkende organisation for beskæftigelse inden for industri og handel).

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (kasse til forvaltning af afbetaling af offentlig gæld).

- det eneste formål med denne kompensationsforanstaltning over for BPF er at reducere konkurrenceintensiteten af dens adfærd og begrænse dens markedsandel
- andelen af »non performing loans«, omkring 4 %, har kun ændret sig en smule i løbet af de forgangne tre år
- BPF fastlægger sin risikopolitik uafhængigt og under tilsyn af l'Autorité de contrôle prudentiel (det statslige banktilsyn).

Andelen af tvivlsomme fordringer følges tæt af ratingbureauerne og af BPF's revisionsudvalg, og enhver ændring af bankens risikopolitik ville være umulig ifølge de franske myndigheder.

4.3. OM GENETABLERING AF PSA-KONCERNENS RENTABILITET

4.3.1. MED HENSYN TIL HYPOTESERNE FOR MARKEDSUDVIKLINGEN

- (132) Først og fremmest mener de franske myndigheder, at PSA-koncernens prognoser ikke afkræftes af hverken udviklingen på markedet i første kvartal af 2013 eller af forskellen mellem de forventede resultater for 2012 og de faktiske resultater for dette år.
- (133) Ifølge de franske myndigheder havde PSA-koncernen forudset det fortsatte fald i omsætningen i 2013, idet man i lighed med instituttet *IHS Global Insight* vurderede, at det endelige fald på markedet ville være på 4 % mellem 2012 og 2013.
- (134) De franske myndigheder indsendte ajourførte finansielle prognoser baseret på mindre optimistiske hypoteser end prognoserne i betragtning 54-58 i åbningsskrivelsen. Den strategiske retning, der beskrives i de samme betragtninger i åbningsskrivelsen, er fortsat uændret.
- (135) Ændringerne af prognoserne skyldes ajourføringen af prognoserne for udviklingen på »Europe 30«-markedet, som udarbejdes af instituttet *IHS Global Insight*, og som afspejles i omsætningen i automobilektoren, som blev lavere i løbet af prognoseperioden.
- (136) Det »ugunstige« scenario, hvor PSA-koncernens omsætning faldt (i forhold til medianscenariet) med yderligere 100 000 biler pr. år i Europa regnet fra 2013, er ligeledes blevet ajourført.

Tabel 11

Det europæiske markeds størrelse i følge prognoser fra IHS Global Insight og PSA's markedsandel

	2013	2014	2015	2016	2017
Størrelsen af det europæiske marked (Europe 30), i henhold til <i>IHS Global Insight</i> i april 2013 (1 000 biler)	131 497	131 926	141 768	151 371	151 991
PSA's andel af det europæiske marked*	[10-14]	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabel 12

Prognose for PSA-koncernens omsætning (mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario i åbningskrivelsen*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualiseret medianscenario*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualiseret ugunstigt scenario (forskel på - 100 000 biler pr. år)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabel 13

Prognose for automobildivisionens omsætning (mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario i åbningskrivelsen*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualiseret medianscenario*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualiseret ugunstigt scenario (forskel på - 100 000 biler pr. år)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

- (137) For så vidt angår likviditeten, betyder ajourføringen et lavere cashflow på driften, mens cashflowet for investeringsaktiviteterne forbliver det samme. Dette fører til et forventet gælds niveau [...]*, der ligger højere end prognoserne i åbningskrivelsen, og det forventede gælds niveau i dette medianscenario ligger højere end det niveau, der tidligere blev præsenteret i det ugunstige scenario.
- (138) PSA har ligeledes præsenteret prognoser for nettogælden i et mere stresset scenario, hvor PSA-koncernens omsætning faldt (i forhold til medianscenariet) med yderligere 200 000 biler pr. år i Europa fra 2013. Niveaulet for nettogælden i de forskellige scenarier præsenteres i tabel 14 nedenfor. I henhold til tallene fra PSA øger en stressfaktor på 100 000 biler nettogælden [...]* med [200-400]* mio. EUR pr. år.

Tabel 14

Nettogæld [...]* i mio. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenarie i åbningskrivelsen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualiseret medianscenario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualiseret ugunstigt scenario (forskel på – 100 000 biler pr. år)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualiseret mere stresset scenario (forskel på – 200 000 biler pr. år)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) De franske myndigheder mener i øvrigt, at det relevante element i grundlaget for hypoteserne for genetablering af PSA-koncernens rentabilitet på lang sigt ikke er omsætningen, men resultatet på den løbende drift. På et møde i tilsynsrådet den 6. november 2012 blev dette vurderet til et tab på [1 000-2 000]* mio. EUR, idet det endelige resultat udgjorde et tab på 1 504 mio. EUR (svarende til en forskel på mindre end [0-3] %).
- (140) De franske myndigheder mener ligeledes, at udsigterne for markedsudviklingen, som PSA-koncernen anvender som udgangspunkt, er særdeles forsigtige, mens tallene fra analytikerne, som danner grundlag for Kommissionens ræsonnement, er mangelfulde og kan anfægtes.
- (141) Alle de berørte aktører mener rent faktisk, at markedet har nået bunden, og at det fra nu af kun kan gå fremad. Generelt understreger man i de seneste analyser ⁽²⁸⁾ en forbedring af de makroøkonomiske vilkår i Europa i løbet af de kommende år. Denne forbedring vil ifølge de franske myndigheder nødvendigvis smitte af på automobilsektoren.
- (142) Endelig mener de franske myndigheder, at Kommissionen har foretaget et ikkeselektivt udvalg af notaterne fra finansanalytikerne og har tilsidesat de notater, der lå tæt på prognoserne fra PSA-koncernen. Under alle omstændigheder anfægter de franske myndigheder brugen af finansielle analyser til at vurdere en omstrukturingsplan på mellemlang sigt. De mener rent faktisk, at finansanalytikernes opgave er at rådgive om køb eller salg af værdipapirer i henhold til et fastsat kursmål. De fokuserer ikke hovedsagelig på den forudsete salgsvolumen og heller ikke på omsætningsskønnene. Disse vurderinger vil således meget ofte være uden sammenhæng med de grundlæggende økonomiske forudsætninger.
- (143) Derfor mener de franske myndigheder, at de med henblik på gennemførelsen af omstrukturingsplanen kan tage udgangspunkt i prognoserne fra instituttet *IHS Global Insight*, som vil blive vurderet med anvendelse af en stressfaktor, og ikke tage hensyn til finansanalytikernes hypoteser.
- (144) Endelig understreger de franske myndigheder, at den private sektor tror på, at PSA-koncernen igen kan blive rentabel. Denne tro kommer først og fremmest til udtryk gennem en styrkelse af alliancen mellem PSA og GM med underskrivelsen den 20. december 2012 af endelige aftaler om tre bilprojekter og etableringen af en fælles indkøbsvirksomhed. Bankfinansieringen på 11,6 mia. EUR, som BPF har opnået, er i øvrigt bevis på markedets tillid til, at situationen vil forbedre sig. Endelig viser de seneste sekuritiseringsoperationer, som BPF har foretaget, at markedet ikke skræmmes væk af risikoen ved automobilaktiviteterne.

4.3.2. OM UDNYTTELSESGRADEN AF PSA-KONCERNENS KAPACITET OG DIVERSIFIKATIONEN AF OMSÆTNINGEN

- (145) De franske myndigheder mener, at Kommissionens tvivl vedrørende udnyttelsesgraden er ubegrundet, idet man ikke tager højde for lukningen af anlægget i Aulnay, som ifølge de franske myndigheder vil rette op på PSA-koncernens manglende konkurrenceevne inden for segment B. Eftersom PSA-koncernen er udsat for en meget stærk konkurrence i dette segment, vil denne lukning have stor betydning for genetableringen af koncernens rentabilitet.

⁽²⁸⁾ Udsigter for verdensøkonomien, kapitel 1 og 2, april 2013.

- (146) De franske myndigheder mener, at PSA-koncernen har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at nå sit mål om, at 50 % af omsætningen skal hentes uden for Europa i 2015: åbning af en tredje fabrik og de nye forhandlere i Kina, fornyelse af udvalget af biler, der sælges i Latinamerika, lancering af to modeller, der er specifikt beregnet til salg uden for Europa og endelig, inden for rammerne af alliancen med GM, udvikling af en fælles platform for salg af biler i segment B i Europa og i resten af verden, fælles udvikling af en ny generation af små økonomiske benzinmotorer og bilprojekter i Latinamerika, Rusland og andre vækstmarkeder.

4.3.3. OM PROJEKTET »50CO₂CARS« BIDRAG TIL GENETABLERING AF PSA-KONCERNENS RENTABILITET

a) Om projektet »50CO₂Cars« sammenhæng med PSA-koncernens omstrukturingsplan

- (147) De franske myndigheder understreger, at den store F&U-indsats i forbindelse med »50CO₂Cars« har til formål at sikre beherskelsen af en teknologi, der kan forbedre dieselmotorers miljø- og energiregnskab. I denne forbindelse bidrager dette F&U-projekt til at gennemføre en strategi, hvor man ønsker at vende den nedadgående tendens i salget af dieselmotorer.
- (148) Dieselmotorer udgør i øjeblikket en vigtig indtægtskilde for PSA-koncernen: I 2012 var [60-80]* % af de solgte PSA-biler i Europa udstyret med denne motortype. PSA råder over et optimeret industrielt apparat, et godt image og en god rentabilitetsgrad for denne type biler, bedre end for benzinmotorer. Den nuværende situation er imidlertid stadig ugunstig: det gradvist dårligere image for denne motortype i Europa, udviklingen i lovgivning og normer (Euro VI), som kan medføre en ekstraomkostning på dieselmotorer sammenlignet med benzinmotorer og dermed stille salget af dieselmotorer dårligere, så meget desto mere fordi strategien for tilpasningen til normerne via »downsizing«⁽²⁹⁾, som man hidtil har anvendt har nået sin grænse, og fordi visse stater eller geografiske enheder planlægger at indføre en afgiftsmæssig ramme, der stiller dieselmotorer dårligere. PSA skønner, at det tabte dækningsbidrag, fordi salget af dieselmotorer erstattes af salg af benzinbiler på det europæiske marked, ligger i størrelsesordenen [500-700]* mio. EUR. I en situation, hvor husholdningernes købekraft er faldende, og forbrugerne bliver stadig mere miljøbevidste, bliver målsætningen om at fastholde dieselmotorernes konkurrenceevne og image (i forhold til benzinmotorerne) af central betydning for PSA-koncernen. Prisniveauet for de eksisterende diesel-hybridbiler er ikke fremmede for en større udbredelse, så derfor vil det være nødvendigt med store investeringer i F&U for at gøre denne teknologi tilgængelig for de mange. Ved at genoprette dieselmotorernes konkurrenceevne og image vil projektet »50CO₂Cars« ifølge de franske myndigheder desuden sandsynligvis kunne bidrage positivt til, at PSA-koncernens rentabilitet kan genoprettes, ikke kun ved at fastholde salget af PSA-koncernens dieselmotorer, men også ved at fastholde producentens dækningsbidrag. Hvis industrialiseringsplanen desuden skulle lykkes, vil den teknologi, der kommer ud af projektet »50CO₂Cars«, udgøre et vigtigt vækstpotentiale frem imod 2020 på et nyt marked. Muligheden for at udnytte de sandsynlige afsætningsmuligheder for »mild-hybrid«-dieselmotorer efter afslutningen af omstrukturingsplanen vil give mulighed for at sikre en omsætningsstigning takket være diversifikation i retning af et givtigt segment og være i overensstemmelse med koncernens centrale mål (biler i store serier).
- (149) Med hensyn til nødvendigheden af at investere skelner de franske myndigheder mellem en reduktion af investeringer, der foreslås »som kompensationsforanstaltning«, og som har til formål at begrænse konkurrencefordreningen i forbindelse med statsstøtte, og opretholdelsen af de nødvendige F&U-investeringer for virksomheden for at »sikre rentabilitet på lang sigt«. De franske myndigheder understreger, at Kommissionen i sin beslutningspraksis flere gange har medgivet, at genetablering af en virksomheds rentabilitet kan ske gennem lancering af nye produkter med henblik på at øge omsætningen⁽³⁰⁾.
- (150) Myndighederne forklarer, at manglen på specifik statsstøtte til projektet »50CO₂Cars« inden for rammerne af omstrukturingsplanen tvinger PSA til at gennemføre et »kontrafaktisk« projekt. Koncernen kunne ikke selv have klaret alle de teknologiske forhindringer, og uden det mulige samarbejde med de udvalgte partnere i »50CO₂Cars« ville koncernen have begrænset sine investeringer til et minimum blot for at sikre, at dieselmotorerne levede op til den lovbestemte udvikling. De franske myndigheder understreger i denne forbindelse, at de offentlige myndigheders indgriben ikke begrænsede sig til et økonomisk tilskud til PSA-koncernen med henblik på gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars«, men derimod gav mulighed for at samle et konsortium af partnere (virksomheder, foreninger, forskningslaboratorier osv.), hvis koordinerede indsats var en nødvendighed for at fjerne de teknologiske hindringer for udviklingen af en billig hybrid dieselbil. De præciserer, at en manglende godkendelse af statsstøtte til PSA-koncernen i dennes egenskab af leder af »50CO₂Cars« efter al sandsynlighed ville have bragt projektets gennemførelse i fare, ikke bare for koncernen selv, men for alle partnerne. Den

⁽²⁹⁾ Det drejer sig om at begrænse CO₂-emissionerne og samtidig også begrænse motorernes størrelse ved at montere en hensigtsmæssig turboladning.

⁽³⁰⁾ Kommissionens afgørelse af 1. december 2004, sag C-504/03, Bull. betragtning 51, Kommissionens afgørelse af 18. februar 2004, sag C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, betragtning 236, afgørelse af 3. juli 2001, sag C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, betragtning 98.

kontrafaktiske strategi med erstatning af diesel med benzin medfører ekstraomkostninger og skulle gennemføres med risiko for en betydelig industriel risiko: at give afkald på en ekspertise inden for diesel, manglende omsætning i overgangsperioden, brug af ressourcer til at tilpasse og omlægge koncernens produktionsapparat til benzinmotorer, ressourcer, som ellers ville have været nødvendige for at genoprette rentabiliteten.

- (151) Sammenfattende mener de franske myndigheder, at projektet »50CO₂Cars« både var nødvendigt for at bevare rentabiliteten i kernen af PSA-koncernens industrielle aktivitet (dieselmotorer) og for at sørge for den endelige genetablering af koncernens rentabilitet ved at sikre den vækstmuligheder efter omstruktureringen (ny serie af innovative og rentable biler). Denne F&U-investering var således i fuld overensstemmelse med målene for omstruktureringsplanen.

b) Om den tvivl, som Kommissionen fremfører i åbningskrivelsen

- (152) De franske myndigheder forstår på åbningskrivelsen, at Kommissionen med udgangspunkt i PSA-koncernens påståede efterslæb på F&U-området mente, at projektet »50CO₂Cars« »kun kunne være nødvendigt for genetablering af PSA-koncernens rentabilitet, hvis det kunne give koncernen mulighed for at indhente det efterslæb inden for F&U, som var opstået i forhold til konkurrenterne«. De anfægter selve princippet bag en sådan analyse.

- a) For det første gentager de franske myndigheder, at projektet »50CO₂Cars« vil kunne bidrage til, at koncernen kan genoprette rentabiliteten, fordi det kan bidrage til at genoprette dieselbilernes miljøimage samt skabe en ny forbrugsdynamik (konceptet med hybridbiler, der er tilgængelige for flest mulig forbrugere) og vækstreserve efter afslutningen af omstruktureringsplanen.

- b) For det andet vedrører det strukturelle handicap inden for F&U, som i anmeldelsen blev fremstillet som en faktor, der kunne forklare visse af PSA-koncernens vanskeligheder, en forsinkelse i standardiseringen af komponenter, som mindsker produktiviteten af F&U-indsatsen i forhold til konkurrenternes (stordriftsfordele). Men projektet »50CO₂Cars« giver netop mulighed for at rette op på dette, idet:

— projektet »50CO₂Cars« i første omgang forbedrer standardiseringen af visse bilkomponenter, især drivlinjen

— for det andet vil betingelserne for gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars« forbedre produktiviteten af PSA-koncernens F&U-indsats, især takket være synergier som følge af koordineringen af arbejdet med forskellige partnere, men også gennem opfølgning af det arbejde, som de offentlige myndigheder, der har udbetalt støtten, foretager.

- c) Som det tredje og vigtigste anfægter de franske myndigheder, at det kriterium, som Kommissionen anvender i betragtning 169 i åbningskrivelsen, som er baseret på, at PSA-koncernen har et efterslæb inden for F&U, udgør »juridisk nyskabelse«. De mener, at de hidtidige argumenter er tilstrækkelige til at påvise, at projektet »50CO₂Cars« har ydet et positivt bidrag til genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet. Det er derfor kun af subsidiær betydning, at de går ind på spørgsmålet om, hvorvidt et sådant kriterium er opfyldt i den foreliggende sag:

i) Eksistensen af et teknologisk efterslæb inden for hybridteknologier

- (153) Ifølge de franske myndigheder er kriteriet om et akkumuleret efterslæb inden for F&U opfyldt af følgende tre grunde:

- a) I første omgang anfører de, at de tre teknologiske bestanddele af projektet »50CO₂Cars« er rettet mod teknologiske områder, hvor PSA-koncernen har akkumuleret et efterslæb:

— I forbindelse med dieselmotorer vedrører efterslæbet teknologier til begrænsning af motorernes forbrug. Men projektet »50CO₂Cars« er netop rettet mod dette område.

— Med hensyn til transmission havde PSA-koncernen opbygget et efterslæb med hensyn til transmissioner med dobbeltkobling, de såkaldte DCT (»dual clutch transmissions«), især fordi man havde en præference for automatiske eller robotstyrede gearkasser, de såkaldte »BVMP«, selv om denne teknologi har vist sig at være mindre kommercielt fordelagtig end sin rival. Projektet »50CO₂Cars« giver således virksomheden mulighed for at afhjælpe et dobbelt efterslæb inden for DCT- og eDCT-transmissioner.

- Med hensyn til hybridsystemer havde PSA-koncernen et efterslæb med beherskelsen af en hybridteknologi til en rimelig pris, som var tilstrækkelig generisk til at kunne masseproduceres. Men de konkurrerende producenter som Toyota, Honda eller VAG⁽³¹⁾ råder angiveligt over (eller vil snart få adgang til) generiske hybridteknologier, som er mere velegnede til massemarkedet. I denne forbindelse bekræfter de franske myndigheder Kommissionens foreløbige analyse (som fremsættes i betragtning 187 i åbningsskrivelsen), ifølge hvilken den nuværende mikrohybridteknologi⁽³²⁾ Stop & Start er utilstrækkelig til at nå »den teknologiske grænse med hensyn til CO₂-gevinster«, som kræver, at man mestrer en »mild-« og/eller »full-hybrid«-teknologi. Ambitionerne med projektet »50CO₂Cars« er derfor at indhente et teknologisk efterslæb inden for hybridsystemer.
- b) For det andet mener de, at projektet »50CO₂Cars« giver PSA-koncernen mulighed for at indhente sit efterslæb ved at fjerne en række teknologiske hindringer inden for hybridteknologien:
- Dieselmotorerne, der udvikles inden for rammerne af projektet »50CO₂Cars«, gør det muligt at nå CO₂-emissioner på [50-70]* g/km i segment B (motorer med en effekt mellem 40 og 70 kW), bl.a. udelukkende ved brug af Stop & Start-teknologien, således at PSA inden 2017-2018 kan få adgang til en dieselmotor med lavt forbrug og et emissionsniveau, der svarer til konkurrenterne på det europæiske marked.
- Den direkte eDCT-transmission med dobbelt kobling gør det muligt at optimere energiudnyttelsen af hybriddrivlinjen, idet den samtidig er kompatibel med en lang række forskellige elektromotorer. Standardiseringen vil give PSA-koncernen mulighed for at indhente det teknologiske efterslæb, der er opstået.
- Endelig med hensyn til hybridsystemet betyder projektet »50CO₂Cars«, at omkostningerne reduceres kraftigt, både som følge af en minimal energidimensionering (effektbatteri og -elektronik) og en optimering af den mekaniske arkitektur (kobling mellem elektromotoren og drivlinje). På samme måde giver standardiseringen af hybridsystemet mulighed for at øge produktionsvolumenen og dermed gøre det mere tilgængeligt i segment B.
- c) Endelig omtaler de franske myndigheder den eventuelle strategiske omlægning, som betyder, at projektet »50CO₂Cars« gennemføres, samtidig med at man opgiver »plug-in«-hybridteknologien. I denne forbindelse understreger de, at de to teknologier (»mild-hybrid« og »plug-in«) hverken har den samme rækkevidde eller de samme kommercielle konsekvenser. Mens prisen betyder, at sidstnævnte⁽³³⁾ er begrænset til »luksusbiler« (med betydelige følgevirkninger med hensyn til mærkets image, navnlig over for virksomhedskunder), vil adgangen til førstnævnte give mulighed for at sigte mod en bred vifte af sociale kategorier (lav- til mellemindtægter) og dermed tilfredsstille en større del af koncernens kunder. De franske myndigheder understreger, at disse to teknologiske løsninger ikke gensidigt udelukker hinanden, og at PSA-koncernen oprindeligt ønskede at føre dem begge frem i front med henblik på at samle salget af hybride luksusbiler med »plug-in«-teknologi og lettere tilgængelige hybridbiler i segment B og C. Derfor udgør opgivelsen af »plug-in«-hybridteknologien som en kompensationsforanstaltning ikke nogen »strategisk vending«, men indstillingen af en kommercielt levedygtig teknologi, der ikke bringer koncernens genetablering af virksomhedens rentabilitet i fare. Projektet »50CO₂Cars« udgør en integrerende del af omstrukturingsplanen, således at de franske myndigheder anser den foreslåede hybridteknologi for at være i fuld overensstemmelse med hybridteknologien i omstrukturingsplanen.
- ii) *Sammenhæng mellem de midler, som anvendes til »50CO₂Cars«, og resten af omstrukturingsplanen*
- (154) Ifølge de franske myndigheder passer tilpasningen af PSA-koncernens produktionsapparat til gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars« ind i omstrukturingsplanens logik. Navnlig standardiseringen af drivlinje og transmissioner til koncernens dieselmotorer gør det muligt at rationalisere og optimere produktionsapparatet:
- a) Inden for dieselmotorer udgør investeringerne i anlæggene i Trémery og Douvrin [100-200]* mio. EUR, eller [0-5]* % af de planlagte [10-20]* mia. EUR i investeringer i omstrukturingsplanens varighed, en andel som de franske myndigheder betegner som »særligt betydelig«. Denne økonomiske indvirkning ville i øvrigt have været indarbejdet i PSA-koncernens prognoser for mellemlang sigt allerede

(31) VAG-koncernen har angiveligt på sin seneste kongres præsenteret en modulopbygget udgave (»assembly kit«) af sin hybridteknologi, der gør det muligt at tilpasse et hybridsystem til alle koncernens forskellige bilmodeller til en meget lav pris. Kilde: Præsentation på VAG-koncernens 34. symposium i Wien, den 26. april 2013, s. 28.

(32) »Micro hybridation«-teknologien svarer til effekter mellem 2 og 4 kW, »mild hybridation« mellem 8 og 15 kW, og »full hybridation« over 20 kW.

(33) De franske myndigheder bekræfter, at hvis PSA-koncernen havde industrialiseret »plug-in«-teknologien under økonomisk acceptable forhold, vil den allerede have behersket denne teknologi.

i november 2012 og være med i den ajourførte udgave af dokumentet, idet de franske myndigheder mener, at disse investeringer stemmer overens med logikken i den anmeldte omstrukturingsplan. Hvad angår den industrielle indvirkning, har foranstaltningerne til formål at ændre ⁽³⁴⁾ eksisterende produktionskapacitet for dieselmotorer med konstant formfaktor. Produktionskapaciteten øges ikke, da den vurderes til at være tilstrækkelig til de forventede [100 000-200 000] på dette stadie af projektet »50CO₂Cars«, men en del af produktionsapparatet ændres fra et segment med overkapacitet til et segment med potentiel underkapacitet, fordi dette er i udvikling (intern vurdering til fordel for attraktive produkter).

- b) Med hensyn til transmissioner bekræfter de franske myndigheder analysen i betragtning 202 i åbningsskrivelsen: Hvis projektet »50CO₂Cars« bliver en succes, vil den produktion, der i øjeblikket foregår eksternt, blive gjort intern ⁽³⁵⁾. De nødvendige investeringer, som allerede er medtaget i den anmeldte omstrukturingsplan, fastholdes i den ajourførte prognose på mellemlang sigt. De franske myndigheder vurderer, at denne internaliseringsstrategi er i overensstemmelse med ønsket om at sikre genetableringen af koncernens rentabilitet. Med hensyn til finansieringen vil denne operation give mulighed for at internalisere dækningsbidraget og undgå kursrisikoen i forhold til Japan ⁽³⁶⁾ samt omkostninger/forsinkelser på grund af logistikken uden at begrænse PSA-koncernens muligheder for hurtigt at tilpasse sig efterspørgslen.
- c) Endelig udgør investeringerne i hybridsystemet [40-50] mio. EUR for gennemførelsesperioden for omstrukturingsplanen, svarende til mindre end [0-5] % af det samlede forudsete beløb, en andel som de franske myndigheder vurderer som meget begrænset. De vedrører desuden et nyt marked (hvor der derfor ikke findes overkapacitet). De passer således ind i logikken i PSA-koncernens omstrukturingsplan.

iii) *En positiv indvirkning på koncernens omsætning og rentabilitet*

(155) Ifølge de franske myndigheder vil projektet »50CO₂Cars« give mulighed for at skabe dynamik i PSA-koncernens omsætning og rentabilitet, når omstrukturingsplanen er gennemført.

- a) Som svar på Kommissionens spørgsmål i betragtning 210 og 211 i åbningsskrivelsen (om det fornuftige i en strategi, hvor dieselmotorer gives forrang i forhold til benzinmotorer) og i betragtning 216 (om forretningsplanen for projektet »50CO₂Cars« og troværdigheden af den underliggende hypoteser) mener de franske myndigheder, at den forfulgte strategi ikke blot er legitim rent industrielt, men også vil have en positiv indvirkning på koncernens omsætning. I stedet for at udvikle en billig hybridteknologi til benzinmotorer er det en fordel at investere i en forbedring af dieselmotorernes miljø- og energiregnskab for i første omgang at »afhjælpe forbrugernes tilbageholdenhed« og i anden omgang at tilpasse ⁽³⁷⁾ resultaterne af projektet »50CO₂Cars« til benzinmotorer, som herefter kan sælges af udstyrsproducenter over hele verden og derved styrke rentabiliteten af de foretagne investeringer takket være stordriftsfordelene. Det fornuftige i PSA's planlagte strategi bekræftes i øvrigt gennem markedsundersøgelser, som samstemmende ⁽³⁸⁾ viser et stigende salg af rene dieselmotorer i de kommende år.
- b) For så vidt angår de økonomiske virkninger af projektet »50CO₂Cars«, har de franske myndigheder fremlagt en forretningsplan baseret på hypoteser, som i høj grad går igen i forskellige artikler i pressen, og som omfatter de forventede strømme frem til 2026 (og som er begrundede i henhold til de kommende ajourføringer og derefter af udskiftningen af EURO VI-normerne i denne tidshorisont). F&U-arbejdet inden for projektet »50CO₂Cars« skal foregå mellem 2013 og 2017, således at de første motorer kan komme på markedet mellem medio 2016 og primo 2017 efterfulgt af et økonomisk hybridsystem kort efter. Man har anvendt to ajourføringssatser (på henholdsvis [10-13]* % og [13-15]* %) ved beregningerne af rentabiliteten, idet den anden tager bedre hensyn til de seneste stigninger i finansieringsomkostningerne. Der indregnes ingen indtægter fra patentering af visse resultater af projektet »50CO₂Cars«. Endelig er salgsmængder og -priser for

⁽³⁴⁾ Ordet »ændre« er understreget i den originale franske tekst, som de franske myndigheder har fremsendt.

⁽³⁵⁾ De franske myndigheder præciserer, at denne internalisering måske kun vil blive delvis afhængig af resultaterne af projektet »50CO₂Cars«.

⁽³⁶⁾ De franske myndigheder understreger, at vekselkursen mellem euro og yen har udviklet sig i negativ retning med omkring 30 % mellem 2009 og 2012 for at vende tilbage til sin paritet fra 2009 mellem slutningen af 2012 og maj 2013. Denne volatilitet gør omkostningerne til anskaffelse af automatgearkasser meget vilkårlige. Hertil kommer desuden toldafgifter, som Frankrig vurderer som høje.

⁽³⁷⁾ De vigtigste komponenter i systemet »50CO₂Cars« vil være specifikke for dieselmotorer. Men ifølge de franske myndigheder kræver overførslen til benzinmotorer med en tilsvarende effekt kun »moderate F&U-investeringer i en meget kort periode«.

⁽³⁸⁾ Kilde: <http://www.pikerresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>.

de nye dieselmotorer og hybridkæderne blevet vurderet i forskellige scenarier: et »A«-scenario, hvor projektet »50CO₂Cars« gennemføres med hjælp fra staten, hvor salget af en hybridbil giver et supplerende dækningsbidrag mellem [200-300]* EUR og [300-400]* EUR afhængigt af den valgte teknologi (ud over dækningsbidraget på [2 000-3 000]*EUR, som tilfalder producenten ved salg af en bil i segment B); et »B«-scenario, hvor projektet »50CO₂Cars« gennemføres uden hjælp fra staten, hvor dækningsbidragene er de samme som i A-scenariet. Myndighederne præciserer imidlertid, at der er tale om et fiktivt scenario, som PSA-koncernen ikke vil være i stand til at gennemføre (det medtages kun for at kunne foretage en teoretisk sammenligning); et kontrafaktisk »C«-scenario, hvor projektet »50CO₂Cars« ikke gennemføres, men hvor der derimod gennemføres et alternativt projekt, hvor det supplerende dækningsbidrag vil være lavere (mellem [100-200]* EUR og [200-300]*EUR). På grundlag af disse hypoteser bliver de ajourførte nettodifferencerværdier ⁽³⁹⁾ for produkterne »eDCT« og »parallelhybrid« følgende:

Tabel 15

Finansielle indikatorer for projektet »50CO₂Cars«

PSA-koncernen (sammenligninger i forhold til det »kontrafaktiske« C-scenario)		Scenario A* (»50CO ₂ Cars« med støtte)	Scenario B* (»50CO ₂ Cars« uden støtte)
eDCT	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [10-13]* %	[0-10] mio. EUR	- [60-70] mio. EUR
	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [13-15]* %	- [50-60] mio. EUR	- [90-100] mio. EUR
Side til hjælpeteknologier	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [10-13]* %	+ [30-40] mio. EUR	- [20-30] mio. EUR
	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [13-15]* %	- [20-30] mio. EUR	- [60-70] mio. EUR

De franske myndigheder konkluderer, at uanset den valgte teknologi vil rentabiliteten for scenario B altid være negativ i forhold til scenario C, således at projektet »50CO₂Cars« uden offentlig støtte »ganske enkelt ville være uigennemførligt«. Den meget begrænsede aktualiserede nettodifferenceværdi i scenario A (en smule positiv i forhold til scenario C med en aktualisering på [10-13]* %, negativ med en aktualiseringsprocent på [13-15]* %) viser, at disse rentabilitetsniveauer ville stå i rimeligt forhold til målsætningen om udvikling af en første generation af innovative teknologier.

c) Med hensyn til risiciene ved projektet »50CO₂Cars« ville disse stamme fra fire områder, og den planlagte statsstøtte ville i høj grad bidrage til at nedbringe dem:

- lovgivningsrisici, som skyldes en ny godkendelsescyklus for dieslbiler
- teknologiske risici i forbindelse med løsningen af adskillige teknologiske problemer med henblik på at udvikle en »mild-hybridation«-teknologi til en rimelig pris
- kommercielle risici, der skyldes forbrugernes adfærd og deres fokusering på miljøproblemer
- finansielle risici, navnlig i lyset af PSA-koncernens likviditetsproblemer.

⁽³⁹⁾ I et notat af 11. juli 2013 forklarede de franske myndigheder, at det var muligt at beregne andelen af udviklingsomkostningerne og kostprisen på fremstilling af de forskellige dele af bilen, men at det derimod ikke var muligt at måle den absolutte andel af motorens værdi af salgsprisen på en bil. Derfor foreslog de en »marginalmetode«, der består i at sammenligne scenario A og C (henholdsvis B og C) med hensyn til forskellene i strømmene fra de forskellige projekter (med omkostninger til F&U og industrielle investeringer) og forskellene i de indkommende strømme (indtægter fra salg af biler eller valorisering af supplerende ydelser). Den foreslåede indikator gør det muligt at sammenligne den relative rentabilitet af scenarierne for de undersøgte organisationer.

4.4. KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

4.4.1. GENERELLE BEMÆRKNINGER OM BETEGNELSEN AF DE FORESLÅEDE FORANSTALTNINGER SOM GENERELLE KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER OG DERES UDSTRÆKNING

- (156) De franske myndigheder mener ikke, at Kommissionen i åbningskrivelsen foreslog nogen præcis evaluering af den påståede konkurrencefordrejning. Derfor vil de kompensationsforanstaltninger, som PSA-koncernen foreslår, være mere end tilstrækkelige. Enhver yderligere forværring ville være i strid med proportionalitetskravet, der omtales i punkt 47 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (157) De mener desuden, at de foreslåede kompensationsforanstaltninger vedrører segment B og C i modsætning til det, der anføres i åbningskrivelsen. Dette gælder foranstaltningen vedrørende begrænsningen af penetrationsgraden af BPF's finansiering, som hovedsagelig vedrører disse to segmenter. Dette gælder ligeledes det fremrykkede produktionsstop for Citroën C6 og den manglende fornyelse af modellerne C6 og Peugeot 607 i forbindelse med disse udbudsindkaldelser. Endelig vil foranstaltningen vedrørende indstilling af produktionen af motorer på over 2 liter og indstillingen af udvikling og produktion af plug in-hybridteknologien få en betydelig indvirkning i segment C.
- (158) De franske myndigheder erindrer om, at kompensationsforanstaltningerne, som PSA har foreslået, er ret betydelige: De fører til en reduktion af markedsandelen på [0-2]* % ved periodens udgang.

4.4.2. SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE DE FORSKELLIGE FORESLÅEDE KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER

a) **Om reduktion af yderligere investeringer fra PSA-koncernens side**i) *Det fremrykkede produktionsstop for Citroën C6 og den manglende fornyelse af modellerne Citroën C6 og Peugeot 607*

- (159) De franske myndigheder mener, at selv om salgsmængderne for disse biler har været lavere, ville nettodækningsbidraget have været højere end ved salg af andre biltyper, og navnlig salg af biler i segment B. De medgiver, at rentabiliteten inden for programmet var utilstrækkelig, men for at afhjælpe denne mangel havde PSA-koncernen planlagt et partnerskab med DPCA med henblik på salg af C6 og 607 i Kina.
- (160) Endelig bekræfter de franske myndigheder, at PSA-koncernen aldrig har planlagt at forlade luksussegmentet allerede i 2009. PSA opgav kun F&U-projektet for en ny bil, som kunne have suppleret C6 og 607.

ii) *Fremrykning af produktionsstop og manglende fornyelse af modellen Bipper/Nemo*

- (161) De franske myndigheder mener, at denne foranstaltning vil forhindre PSA-koncernen i at høste frugterne af sine tidligere investeringer og medføre en betydelig reduktion af dens konkurrenceevne i segmentet for lette erhvervs-køretøjer.
- (162) Modellerne Bipper/Nemo er faktisk hidtil blevet fremstillet i et partnerskab med Fiat og Tofaş. Dette partnerskab havde efter sigende nået et stade, hvor PSA havde fået et bedre kendskab til markedet, produktet og den anvendte produktionskapacitet. Eftersom Kommissionen ikke traf en afgørelse, hvor man gjorde dette forslag til kompensationsforanstaltning bindende, gav dette kendskab til alle oplysningerne PSA en langt større forhandlingsmargen med hensyn til salgspriserne på anden generation af disse modeller, idet man gik ud fra, at denne ville være mere rentabel. Denne rentabilitet ville blive styrket af den seneste udvikling og den videre udvikling inden for tilrettelæggelsen af transporten i byerne på en måde, der favoriserer lette erhvervs-køretøjer.

iii) *Indstilling af produktionen af dieselmotorer på over 2 liter*

- (163) De franske myndigheder erindrer om, at denne kompensationsforanstaltning er særlig vigtig, eftersom PSA-koncernen er den førende producent på markedet for traditionelle dieselmotorer.

- (164) De franske myndigheder understreger, at disse motorer er vigtige for segment D og E, segmenter, som har stor betydning for producentens image og dennes adgang til udbud.
- (165) Med hensyn til vurderingen af virkningerne af udviklingen af en plug-in-dieselhybrid, navnlig på salget af biler med motorer på over 2 liter, mener PSA-koncernen, at den bekræftes af den seneste udvikling på markedet for plug-in-hybrider og navnlig Volvos meddelelse om, at man fordobler produktionsmålene for model V60 plug-in-diesel til 10 000 enheder i 2014 på grund af den store salgssucces.

b) Om afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent

- (166) De franske myndigheder præciserer i første omgang, at denne foranstaltning bidrager til at begrænse PSA-koncernens tilstedeværelse på markedet, hvilket udgør en direkte fordel for konkurrenterne, idet:
- PSA-koncernen afgiver hen ved 30 % af produktionskapaciteten på Sevelnord-anlægget til Toyota
 - denne aftale giver en vigtig konkurrent, nemlig Toyota, mulighed for at komme ind på et marked, hvor man ikke tidligere har været til stede, og for at udvide sit sortiment af erhvervskøretøjer
 - denne aftale giver Toyota en direkte og sikker konkurrencefordel, eftersom den giver Toyota mulighed for at få en stor del af dækningsbidraget på de biler, der er omfattet af aftalen, og for at få kunder og knytte dem til sig på et marked, hvor man ikke er til stede i dag
 - denne foranstaltning vedrører et af de markeder, hvor PSA-koncernen har en særlig betydelig tilstedeværelse (21 % for Europa30 i 2011).
- (167) De franske myndigheder bemærker ligeledes, at i lyset af de positive økonomiske resultater af projektet (positivt dækningsbidrag på den løbende drift på [0-5] %, hvilket er i overensstemmelse med PSA's sædvanlige forventninger) ville koncernen gennemføre dette i henhold til et referencescenario uden partner. PSA overvejede således at drive Sevelnord-anlægget uden partner på en levedygtig og rentabel måde.
- (168) De franske myndigheder erindrer om, at man skal læse pressemeddelelsen fra 31. august 2012 meget omhyggeligt på grund af den meget spændte situation på arbejdsmarkedet på daværende tidspunkt.

c) Om indstilling af udvikling og produktion af plug in-hybridteknologien

- (169) De franske myndigheder mener først og fremmest ikke, at diskussionen om tidspunktet for indførelsen af denne foranstaltning med henblik på at betegne den som kompensationsforanstaltning eller en nødvendig foranstaltning for genetablering af virksomhedens rentabilitet er relevant. Ifølge de franske myndigheder er det vigtige med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt disse foranstaltninger skal betegnes som kompensationsforanstaltninger, at de rent faktisk har til formål at begrænse eventuelle konkurrencefordrejninger, der skyldes statsstøtten.
- (170) De franske myndigheder ønsker endvidere ikke at besvare Kommissionens spørgsmål om relevansen af konsekvensvurderingen af denne foranstaltning, fordi dens kritik i denne forbindelse ikke er tilstrækkelig detaljeret. Under alle omstændigheder mener de, at beregningshypoteserne for vurderingen af virkningerne af denne foranstaltning vil være i overensstemmelse med den seneste udvikling på markedet for plug-in-hybridløsninger.
- (171) De franske myndigheder mener i øvrigt, at en producent eller en udstyrsproducent ikke kan udstede licens til denne teknologi på grund af markedets udviklingsstade og teknologiens betydning som differentierende faktor i konkurrencen. Men hvis denne hypotese bliver til virkelighed, er PSA-koncernen parat til at forpligte sig til ikke at erhverve licensen hos tredjemand, så længe omstruktureringsplanen er under gennemførelse.
- (172) Endelig mener de franske myndigheder, at virkningerne af denne foranstaltning ikke neutraliseres af projektet »50CO₂Cars«, fordi dette vedrører et andet marked og et andet klientel (luksussegmentet) end de kunder, der berøres af kompensationsforanstaltningen, og medfører andre CO₂-gevinster end dem, der opstår som følge af plug-in-hybridteknologien.

d) Om fastsættelsen af en maksimal penetrationsgrad for BPF

- (173) De franske myndigheder erindrer i første omgang om, at denne foranstaltning i denne sag udgør den kompensationsforanstaltning, der er mest målrettet og mest velegnet til at rette op på eventuelle konkurrencefordrejninger, som er en direkte følge af tildelingen af støtte i form af garantien til BPF.
- (174) De mener, at valget af loftet over penetrationsgraden, der svarer til andelen i andet semester af 2012 plus et fleksibilitetstillæg på 1 %, er nødvendigt for at give BPF's penetrationsgrad mulighed for at udvikle sig i overensstemmelse med koncernens behov og give BPF mulighed for at udfylde sin systemiske rolle i forhold til PSA's automobilaktiviteter. Eftersom det forventes, at tendensen til en stigende penetrationsgrad, som blev konstateret mellem 2001 og 2012, fortsætter fra 2012 til 2013, begrænser det valgte loft BPF's konkurrencemuligheder betydeligt.
- (175) Ifølge de franske myndigheder indebærer den planlagte fleksibilitet ikke nogen begrænsning af effektiviteten og den foreslåede kompensationsforanstaltningens bindende karakter. I lyset af den forventede udvikling på markedet vil BPF's penetrationsgrad systematisk have en forsinkelse på et år og dermed ligge lavere end for de mest sammenlignelige konkurrenter.
- (176) Som svar på et spørgsmål fra Kommissionen er de franske myndigheder i øvrigt parate til at medtage Fiat- og Ford-koncernens captive-banker i panelet af banker, der anvendes til indeksreguleringen af BPF's penetrationsgrad.
- (177) Endelig giver den overordnede karakter af PSA's engagement (for landene i G10 og uden skelnen mellem segmenterne) ikke koncernen mulighed for at udvikle en aggressiv salgspolitik for bestemte lande og bestemte segmenter, hvilket således neutraliserer virkningerne af kompensationsforanstaltningen. Ud over at PSA-koncernen ikke kan tvinge BPF til at ændre sin risikopolitik, vedrører begrænsningen af penetrationsgraden for BPF's finansiering hovedsagelig segment B og C som følge af deres relative betydning i det vægtede gennemsnit for penetrationen (mere end [...] % af finansieringen fra BPF i løbet af de seneste år og i gennemsnit [...] % af den finansiering, som BPF har ydet i 2012 i Frankrig, Det Forenede Kongerige, Tyskland, Spanien og Italien).

5. DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

- (178) Som reaktion på åbningskrivelsen modtog Kommissionen bemærkninger fra fem interesserede parter, nemlig PSA-koncernen, en virksomhed, som ønsker at forblive anonym (i det følgende betegnet den »anonyme tredjepart«), Fiat, GM og Toyota.

5.1. DEN ANONYME TREDJEPARTS BEMÆRKNINGER

- (179) Den anonyme tredjepart fortalte Kommissionen om sin bekymring over visse dele af PSA's kommercielle praksis. Den mener rent faktisk, at PSA favoriserer franske udstyrsproducenter på bekostning af ikkefranske udstyrsproducenter. PSA's adfærd over for udstyrsproducenten Agrati France er afslørende ifølge den anonyme tredjepart: PSA hjalp med at undgå en truende konkurs ved at købe produkter til langt over markedsprisen. Stadig ifølge denne anonyme tredjepart har PSA til trods for den skade, man led på grund af et leveringsstop, afvist at anlægge sag mod Agrati France med henblik på at undgå at forværre de økonomiske problemer for denne allerede skrøbelige virksomhed.
- (180) I sine bemærkninger hævder den anonyme tredjepart, at forholdet mellem PSA og den franske regering og den statsstøtte, der er genstand for denne procedure, strider mod reglerne for det indre marked, navnlig reglerne for varernes fri bevægelighed i henhold til artikel 34 i TEUF.
- (181) Den hævder, at PSA for at hjælpe Agrati France har udnyttet sin deltagelse i le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (i det følgende betegnet »FMEA« — moderniseringsfonden for udstyrsproducenter) og dermed har ydet indirekte støtte på 17 mio. EUR.
- (182) Som kompensationsforanstaltning kræver den anonyme tredjepart endelig, at PSA trækker sig ud af FMEA og afstår fra enhver økonomisk deltagelse i leverandører eller distributører af beslag til biler, så længe koncernen modtager offentlig støtte, man kræver tilbagesøgning af de beløb, der er udbetalt til Agrati France, og at der indføres et gennemsigtigt og ikkediskriminerende system til leverandørvalg.

5.2. BEMÆRKNINGER FRA OPEL (OG GM-KONCERNEN)

- (183) I forbindelse med markedsprognoserne understreger GM, at størstedelen af bilproducenterne benytter data fra institutter som Global Insight eller POLK.
- (184) I forbindelse med F&U-projektet »50CO₂Cars« erindrer GM om, at alle producenter investerer i teknologier, der har til formål at nedbringe udstødningsemissionerne. Generelt vil det være vanskeligt at forudse, hvorvidt disse forskningsprojekter vil føre til fordele på det industrielle plan. Man kan forestille sig mange forskellige tekniske løsninger, også inden for hybridteknologi. Der er i øvrigt tale om et område, hvor man kan forvente, at producenterne samarbejder for at opnå stordriftsfordele. Stadig ifølge GM udgør støtten på 85 mio. EUR til projektet »50CO₂Cars« ikke noget stort beløb i forhold til F&U-udgifterne inden for sektoren. Derimod er der tale om et ikke ubetydeligt beløb for et F&U-projekt, der har til formål at udvikle et »mild hybridation«-system. GM mener ikke, at denne foranstaltning vil kunne forhindre en konkurrerende producent i at udvikle sit eget F&U-program inden for samme område i lyset af den nuværende teknologiske usikkerhed på dette område.
- (185) I forbindelse med bilproducenternes captive-bankers rolle mener GM, at de bestemt letter bilsalget, idet de tilbyder kunderne favorable finansieringsløsninger. Ifølge GM giver de producenterne en høj grad af fleksibilitet, der kan fremprovokere en kortsigtet reaktion på bilmarkedet.
- (186) Endelig mener GM, at PSA er gået i gang med en proces med en betydelig kapacitetsreduktion, og erkender, at dette er en vanskelig og kompleks proces.

5.3. FIATS BEMÆRKNINGER

5.3.1. OM GENETABLERING AF VIRKSOMHEDENS RENTABILITET

- (187) Med hensyn til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet henviser Fiat til bemærkningerne fra visse analytikere, navnlig prognoserne fra instituttet Global Insight, som forventer et faldende salg efterfulgt af et muligt opsving, som dog vil være meget skrøbeligt og kun gradvist vil sætte ind i løbet af 2015/16.
- (188) Ifølge Fiat skyldes den nuværende krise på bilmarkedet:
- a) det stærke konkurrencepres på markedet, navnlig på massesegmenterne, på grund af nye konkurrenters ankomst, især koreanske, men eventuelt også japanske og indiske
 - b) polariseringen af markedet, som begrænser mulighederne for overskud til kun at gælde biler i luksussegmentet
 - c) forbrugernes tendens til i stadig højere grad at gå i retning af lavprisprodukter
 - d) manglende synlighed af mulighederne for en tilbagevenden til salgstillene fra før krisen, og endelig
 - e) de europæiske producenters strukturelle overkapacitet.

5.3.2. OM PROJEKTET »50CO₂CARS«

- (189) Med hensyn til projektet »50CO₂Cars« mener Fiat, at målet virker opnåeligt, selv om der kun foreligger få oplysninger. Fiat understreger imidlertid, at enhedsomkostningen pr. bil for denne type teknologi kan begrænse dens penetration af markedet, enten på grund af en høj salgspris, eller fordi producenten får svært ved at få overskud i forbindelse med salget. Fiat mener, at grænserne for CO₂-emissioner, som Kommissionen har fastsat for 2020, udgør en stor udfordring for alle producenter. For at kunne tage denne udfordring op må man følge en flerstrengt F&U-strategi, hvor man ikke koncentrerer sig om ét enkelt F&U-projekt, der sigter mod udvikling af én enkelt teknologi, hvilket synes at være tilfældet for projektet »50CO₂Cars« (efter Fiats opfattelse).
- (190) Fiat er ikke bekendt med, at andre producenter modtager offentlig støtte til F&U-projekter. Ifølge Fiat eksisterer der ingen forhindringer for innovationsprocesser, bortset fra omkostningerne, de krævede investeringer og den tid, der er nødvendig for at korrigere valget af teknologier. De teknologiske fremskridt, som projektet »50CO₂Cars« har muliggjort, udgør heller ikke en hindring for at få adgang. Fiat mener imidlertid, at muligheden for at modtage støtte og dermed nedbringe de samlede udviklingsomkostninger til nye teknologier sammenlignet med konkurrenterne utvivlsomt udgør en fordel for støttemodtageren.

5.3.3. OM GARANTIENS INDVIRKNING PÅ MARKEDET

- (191) Ifølge Fiat udgør den offentlige garanti til BPF en tredjedel af gælden i PSA's captive-bank. Desuden omfatter transaktionen ikke betaling af en garantiprovision («commitment fee»). Fiat har vurderet, at der bør tillægges mindst 100 basispoint, inden prisen på garantien er i overensstemmelse med praksis på markedet.
- (192) Endelig har den offentlige garanti betydet en fordrejning af konkurrencesituationen i forhold til andre captive-banker på markederne. Takket være garantien rates aktier udstedt af BPF på linje med obligationer udstedt af den franske stat, nemlig Aa1/AA, i stedet for at blive vurderet i deres egen ret. Heraf udleder Fiat, at BPF's rating vil forblive den samme frem til 2016.
- (193) Ifølge Fiat kan forskellen i finansieringsomkostninger mellem PSA-koncernen og BPF, som vurderes til 40 basispoint, helt klart forklares med udstedelsen af denne garanti. Fiat vurderer, at BPF kunne skaffe finansiering på det sekundære marked til en »ny« forskel på 360/380 basispoint, idet man ved, at forskellen på en obligation fra PSA-koncernen vil være på omkring 400 basispoint med udløb i 2016. Ved emissionen på 1,2 mia. EUR, der var omfattet af statsgarantien, som BPF foretog i marts 2013, var de samlede finansieringsomkostninger på omkring 270 basispoint.
- (194) Fiat mener ligeledes, at statsgarantien har givet BPF mulighed for at genforhandle sine lånebetingelser med finansieringsinstitutterne og bringe betingelserne i overensstemmelse med de betingelser, der gælder for den franske stat.
- (195) Endelig har statsgarantien ifølge Fiat haft en positiv indvirkning på BPF's rating. Trods den lavere rating i begyndelsen af 2013, som de førende ratingbureauer foretog, har BPF ifølge Fiat fortsat kunnet nyde godt af en bedre rating svarende til ét niveau, end man havde kunnet forvente uden garantien. Fiat tager især udgangspunkt i erklæringerne fra Standard and Poor's fra den 28. januar, den 14. februar og den 18. april 2013. Fiat understreger i øvrigt, at det er almindeligt anerkendt, at et løfte om tildeling af en garanti eller en eller anden form for finansiering i sig selv forbedrer modtagerens økonomiske situation, uanset i hvilken udstrækning denne udnytter den finansiering, der stilles til rådighed.
- (196) Fiat mener generelt, at automobilproducenternes captive-banker er særdeles effektive salgs- og markedsføringsinstrumenter,
- a) som kan tiltrække nye kunder ved at tilbyde meget attraktive finansieringsbetingelser ⁽⁴⁰⁾
 - b) der understøtter salgsprocessen, navnlig fordi de »klassiske« finansinstitutter har forladt segmentet for lån til forbrugere og forhandlere, og
 - c) der styrker loyalitetsfølelsen hos forbrugere, som allerede er kunder.
- (197) Fiat mener, at en forhøjelse af BPF's finansieringsomkostninger med 100 basispoint ville få direkte, umiddelbare og særdeles negative konsekvenser for PSA-koncernens overskud i de europæiske lande.

5.3.4. OM KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (198) Ifølge Fiat blev beslutningen om kapacitetsreduktion truffet i forbindelse med en tidligere plan, som skulle lukke urentable fabrikker. Dermed er de annoncerede lukninger ikke af grundlæggende betydning for PSA med henblik på at genoprette rentabiliteten (udnyttelsesgraderne er uændrede). Deres indvirkning begrænser sig til en nedbringelse af de faste omkostninger.
- (199) I forbindelse med reduktionen af CAPEX mener Fiat, at PSA vil udnytte sin omstruktureringsplan til en opportunistisk begrundelse af sine strategiske valg om at opnå en ny position inden for segment B et C, idet man skjuler andre og mindre effektive foranstaltninger, som man har indført for ikke så længe siden. Det annoncerede produktionsstop for dieselmotorer på over 2 liter hænger sandsynligvis sammen med den aktuelle tendens blandt producenterne til at gøre deres motorstørrelser mindre («downsizing»). I forbindelse med Sevelnord mener Fiat ikke, at denne foranstaltning er udtryk for en reel kapacitetsreduktion, men kun er en midlertidig udlejning af denne kapacitet til en konkurrent, idet PSA fortsat nemt kan hente den tilbage afhængig af behovet.

⁽⁴⁰⁾ Fiat nævner som eksempel sin egen captive-bank, hvis penetrationsgrad er gået fra 23,3 % i 2012 til 39,6 % i 2013 som følge af en ændret salgsstrategi, der skal tilbyde kunderne mere konkurrencedygtige finansieringsvilkår.

- (200) Med hensyn til den sidste kompensationsforanstaltning anerkender Fiat, at det er vanskeligt at analysere konsekvenserne af at opgive »plug-in«-hybridteknologien udelukkende på grundlag af de foreliggende oplysninger. Opgivelsen af denne teknologi er ifølge Fiat begrundet i PSA ompositionering på markedet. Den kan også tolkes som et middel til at rette op på et forkert teknologivalg. Fiat anfægter, at man kan koncentrere sig om en enkelt teknologi for at nå de mål for emissionsreduktion, som EU har indført.
- (201) For så vidt angår kompensationsforanstaltningen vedrørende penetrationsgraden mener Fiat, at ingen kompensationsforanstaltning vil kunne begrænse virkningerne af de fordrejninger af konkurrencesituationen, som garantien har forårsaget.

5.4. TOYOTAS BEMÆRKNINGER

- (202) Toyota ser sig ikke i stand til at kommentere PSA's omstruktureringsplan. De mener i øvrigt ikke, at det er deres rolle. Toyota bekræfter, at de hypoteser, som PSA's plan er baseret på, virker troværdige. Generelt gør adskillige faktorer, som påvirker bilmarkedet, det meget vanskeligt at udarbejde nogen form for prognoser.
- (203) For så vidt angår projektet »50CO₂Cars« mener Toyota, at udviklingen af enhver miljøteknologi vil være en nøgelfaktor for producenternes afsætningsmuligheder. Ifølge Toyota bliver salget af benzinhybridbiler fremover større end salget af dieselhybridbiler, selv om man erkender, at der også kan være et marked for dieselhybridbiler. Men salget vil ligge under salget af benzinhybridbiler, fordi omkostningerne ved denne teknologi er højere. Toyota forventer ikke, at F&U-projektet kan forhindre PSA's konkurrenter i at komme ind på »mild-hybrid«-markedet.
- (204) For så vidt angår captive-bankernes rolle mener Toyota, at det vil gøre det muligt at øge kundernes loyalitet over for markedet med omkring 15 %. Penetrationsgraden vil i øvrigt være højere i segmenterne for de mindre modeller.
- (205) For så vidt angår kompensationsforanstaltningerne tvivler Toyota på, at det er muligt at anvende en sådan juridisk betegnelse for en foranstaltning, der har til formål at indstille produktionen af mindre solgte mærker. Man mener ikke, at samarbejdet mellem Toyota og PSA på anlægget i Sevelnord har været en nødvendig forudsætning for PSA-koncernens overlevelse. »Plug-in«-hybridteknologien er i øvrigt endnu ikke moden ifølge Toyota på grund af de omkostninger, som den medfører, og de infrastrukturer, som den kræver. Ifølge Toyota vil »full hybrid«-teknologien fortsat være den eneste teknologiske løsning på mellemlang sigt.
- (206) Endelig mener Toyota ikke at være i stand til at vurdere relevansen af de kompensationsforanstaltninger, som PSA-koncernen foreslår.

5.5. PSA-KONCERNENS BEMÆRKNINGER

- (207) Indledningsvis erklærer PSA-koncernen sig fuldstændig enig i de franske myndigheders bemærkninger.
- (208) PSA erindrer endvidere om sin strategi for genetablering af virksomhedens rentabilitet, som har til formål at tilpasse produktionsapparatet til den nye virkelighed på markedet. Denne tilpasning vil navnlig ske gennem en betydelig reduktion af koncernens tilstedeværelse på markedet. PSA ønsker ligeledes at erindre om, at disse omstrukturingsforanstaltninger næsten udelukkende finansieres med egne midler, der stammer fra frasalg af aktiver. Disse foranstaltninger ville ifølge PSA have været mere end tilstrækkelige, hvis ikke BPF var blevet uretfærdigt straffet af ratingbureauernes regler, idet bankens problemer udelukkende skyldes dens forbindelser med PSA-koncernen. Derfor havde staten ifølge PSA ikke været nødsaget til at gribe ind, hvis det ikke havde været for ratingbureauernes regler. PSA konkluderer, at den offentlige garanti i sidste ende kun havde haft en begrænset effekt, og det gælder så meget desto mere, fordi BPF ikke modtog nogen form for direkte offentlig støtte.
- (209) PSA understreger i øvrigt, at omstrukturingsforanstaltningerne ledsages af en ændring af koncernens salgspolitik. Dette er baseret på F&U-projekter, der skal sænke udgifterne ved teknologiske nyskabelser for slutforbrugeren og koncernens stigende internalisering for at mindske dens eksponering for udsvingene på det europæiske marked, navnlig i landene i Sydeuropa.
- (210) PSA præciserer, at hvis situationen på det europæiske bilmarked bliver dårligere, end prognoserne tilsiger, vil man indføre alle nødvendige foranstaltninger for at sikre en genetablering af virksomhedens rentabilitet på lang sigt.

- (211) Med hensyn til kompensationsforanstaltninger mener PSA, at de er udtryk for særdeles vigtige bestræbelser, der i høj grad forringer konkurrenceevnen inden for alle segmenter. Ifølge PSA virker de meget omfattende i forhold til støttebeløbet og navnlig i lyset af de mange midler, som PSA anvender til at finansiere sin omstrukturering. I øvrigt gør opbygningen af BPF's regnskaber det særdeles usandsynligt, at det vil være nødvendigt at trække på garantien, således at støttens indvirkning på PSA-koncernens konkurrenter i sidste ende vil være særdeles begrænset.
- (212) Men de planlagte kompensationsforanstaltninger vil få stor betydning. På det industrielle plan vil opgivelsen af »plug-in«-hybridteknologien have en negativ indvirkning på det europæiske marked. Ved at stille produktionskapacitet til rådighed for en af sine direkte konkurrenter på anlægget i Sevelnord mener PSA, at man hjælper denne med at komme ind på et marked. De lavere investeringer vil i øvrigt også have betydning for PSA's image på markedet. Dette gælder navnlig opgivelsen af to modeller i segmentet for lette erhvervskøretøjer, hvor PSA har en stor markedsandel. Endelig vil den manglende fornyelse af modeller i luksussegmentet og de kraftige motorer mindske mulighederne for at medvirke i udbud fra erhvervskunder, og dette vil også have betydning for koncernens image, som vil strække sig langt ud over omstrukturingsperioden.
- (213) Stadig ifølge PSA vil loftet over BPF's penetrationsgrad og indeksreguleringen af disse i forhold til de vigtigste konkurrenters captive-banker mere end kompensere for støttens hypotetiske indvirkning på markedet.
- (214) Endelig minder PSA om, at Kommissionens godkendelse af støtten vil have stor betydning for den franske økonomi på grund af automobilindustriens betydning i Frankrig (mere end 2 mio. direkte og indirekte arbejdspladser). Genopretningen af PSA vil også have central betydning for den europæiske automobilindustris levedygtighed og konkurrenceevne. I den forbindelse bemærker PSA, at visse konkurrenter har haft (eller stadig har) betydelige fordele af støtte fra deres respektive regeringer, som består i at anvende særligt gunstige vekselkurser for deres eksport eller midlertidige nationaliseringer af deres captive-banker. Andre producenter uden for EU nyder godt af frihandelsaftaler, som giver dem visse fordele og mulighed for at udvikle en aggressiv salgspolitik på det europæiske marked.

6. FRANKRIGS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

6.1. KOMMENTARER TIL DEN ANONYME TREDJEPARTS BEMÆRKNINGER

- (215) Indledningsvis bemærker de franske myndigheder, at tildelingen af omstrukturingsstøtte til PSA-koncernen ikke synes at vække den store interesse hos operatørerne på det europæiske bilmarked. Kun fire interesserede parter har således meldt sig (til trods for offentligheden omkring åbningskrivelsen).
- (216) Hvad angår bemærkningerne fra den anonyme tredjepart (som sammenfattes i betragtning 179-182 i afsnit 5.1 ovenfor), understreger de franske myndigheder, at de overhovedet ikke er en del af den igangværende undersøgelsesprocedure af omstrukturingsstøtten til PSA-koncernen, men at de især vedrører klagen, som den anonyme tredjepart har indgivet til Kommissionen.
- (217) Som en sidebemærkning anfører de franske myndigheder, at disse bemærkninger ikke indeholder nogen konkrete beviser for PSA's påståede handlemåde over for Agrati France, og at PSA som en privat virksomhed frit kan tilrettelægge sine kommercielle forbindelser med sine leverandører, som den ønsker. I den forbindelse har PSA inden for rammerne af sin alliance med GM indført en politik for rationalisering af sine indkøb siden den 25. februar 2013, hvor man navnlig har organiseret udbuddene systematisk for at opnå de bedste priser på markedet. De franske myndigheder understreger, at kun en foranstaltning, der kan tillægges en medlemsstat, kan udgøre en overtrædelse af artikel 34 i TEUF. Dette er ikke tilfældet for beslutninger truffet af private virksomheder som PSA. Endelig mener de franske myndigheder, at FMEA's påståede adfærd er uden sammenhæng med denne procedure.
- (218) De franske myndigheder konkluderer, at undersøgelsen af støtten i denne sag ikke vil blive bremsat af en uunderbygget påstand om, at artikel 34 i TEUF er blevet overtrådt, som vedrører forhold, der er uden sammenhæng med den relevante støtte og med omstruktureringen af PSA-koncernen.

6.2. KOMMENTARER TIL GM-KONCERNENS BEMÆRKNINGER

- (219) De franske myndigheder har ikke fremsat kommentarer til GM-koncernens bemærkninger (der sammenfattes i betragtning 183-186 i afsnit 5.2 ovenfor).

6.3. KOMMENTARER TIL FIATS BEMÆRKNINGER

6.3.1. OM GENETABLERING AF PSA-KONCERNENS RENTABILITET

- (220) Ifølge de franske myndigheder fremlægger Fiat i sine bemærkninger om dette punkt (der sammenfattes i betragtning 187 og 188, litra e), i afsnit 5.3.1 ovenfor) en hypotese for markedets udvikling, som er mere optimistisk end PSA-koncernens, hvorved man bekræfter, at det scenario, som PSA-koncernen har lagt sig fast på, er troværdigt og tilstrækkelig forsigtigt. De erindrer ligeledes om, at Fiat (og i øvrigt Opel) har bekræftet relevansen af oplysningerne fra instituttet IHS Global Insight med henblik på en vurdering af perspektiverne for markedsudviklingen. Endelig ser Fiat sig ude af stand til at vurdere genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet på grundlag af de foreliggende oplysninger. Derfor finder de franske myndigheder ingen anledning til at anfægte de enkelte punkter, der anføres af de analytikere, som Fiat citerer.

6.3.2. OM STØTTEELEMENTET SOM FØLGE AF GARANTIE OG DENS INDVIRKNING PÅ MARKEDET

- (221) De franske myndigheder understreger, at Fiat i sine bemærkninger om dette punkt (der sammenfattes i betragtning 191-196, litra c), i afsnit 5.3.3 ovenfor), anslog statsstøtteelementet til omkring 100 til 110 basispoint, svarende til et støttebeløb på 231 mio. EUR, hvilket ligger langt under den nedre grænse i intervallet som Kommissionen nævner i åbningsskrivelsen. Ifølge de franske myndigheder beviser denne vurdering fra Fiat, at det støttebeløb, som Kommissionen har lagt sig fast på, sandsynligvis er overvurderet.
- (222) For så vidt angår indregningen af en garantiprovision («commitment fee») erindrer de franske myndigheder om, at garantiprovisionen, som PSA-koncernen har betalt til staten, er beregnet på grundlag af »all-in«-omkostningerne for de banker, der var medlem af New Club Deal (440 basispoint), og blev fratrukket deres likviditetsomkostninger (vurderet til 180 basispoint med henvisning til Itraxx Senior Financial på fem år med et gennemsnitligt grundlag på en måned). Denne omkostning omfatter en startprovision på 120 basispoint og en garantiprovision på 40 % af marginen, dvs. mere end det, Fiat betragter som markedspraksis. Fiats bemærkninger bekræfter således ifølge de franske myndigheder, at denne provision var overvurderet i forhold til markedsstandarder.
- (223) Endelig mener de franske myndigheder, at det ville have været logisk ikke at tage hensyn til startprovisionen og garantiprovisionen, idet staten ikke havde nogen offeromkostninger, dvs. omkostninger ved at skulle mobilisere kapitalen, som en bank skulle have haft betaling for.
- (224) De franske myndigheder understreger, at Fiat bekræfter, at garantien havde ret betydningsfulde virkninger på markedet, uden at bekræfte, hvori disse virkninger bestod. Ifølge Frankrig mener Fiat navnlig, at garantien gav BPF en fordel, som Kommissionen ikke har analyseret, og som skyldtes, at man opretholdt finansieringsomkostningerne på et bestemt niveau uafhængigt af udviklingen på markedet. De franske myndigheder undrer sig over dette argument, fordi den påståede effekt naturligvis skulle hænge sammen med selve eksistensen af garantien, der netop havde til formål at stabilisere bankens refinansieringsomkostninger inden for rammerne af loftet på 7 mia. EUR. Desuden skulle fordelene for BPF og PSA-koncernen naturligvis have været undersøgt på det tidspunkt, hvor garantien blev annonceret.

6.3.3. OM KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (225) Indledningsvis finder de franske myndigheder Fiats bemærkninger om dette punkt (sammenfattes i betragtning 198-200 i afsnit 5.3.4 ovenfor) særdeles tynde og ubegrundede.
- (226) Med hensyn til reduktionen af CAPEX fremlægger Fiat ingen konkrete og underbyggede påstande, der kan anfægte, at indstillingen af produktion af biler i luksussegmentet medfører en særdeles kraftig begrænsning.
- (227) I forbindelse med foranstaltningen vedrørende Sevelnord opfatter Fiat det som en udlejning af kapacitet, som PSA til enhver tid kan tage tilbage. De franske myndigheder finder denne kritik uden nogen form for relevans, idet Fiats argumenter ikke tager højde for, at disse foranstaltninger var obligatoriske i henhold til Kommissionens afgørelser. Ifølge Frankrig ville denne foranstaltning tværtimod være irreversibel, fordi den gav Toyota mulighed for at få fodfæste på optimale betingelser.

- (228) Fiat kritiserer ligeledes, at man opgav »plug-in«-hybridteknologien med den begrundelse, at den mest relevante strategi at iværksætte tværtimod var at samle alle de forskellige metoder til nedbringelse af forurenende emissioner. De franske myndigheder svarer, at der netop var tale om den strategi, som PSA oprindeligt havde lagt sig fast på. Ved at give afkald på »plug-in«-hybridteknologien hæmmede PSA-koncernen sine konkurrencemuligheder på markedet betydeligt, idet man stod over for konkurrenter, der sandsynligvis ville indføre flere teknologier til reduktion af forurenende emissioner. Desuden bør Fiats kritik af PSA's »forkerte teknologivalg« med at investere i »plug-in«-hybridteknologien ifølge Frankrig ses i sammenhæng med Fiats egne teknologiske valg. I modsætning til alle de producenter, der har valgt at investere i denne teknologi, herunder de største producenter, er Fiat en af de eneste, der ikke har gjort dette.
- (229) Endelig bemærker de franske myndigheder, at Fiat ikke udtaler sig direkte om kompensationsforanstaltningen til begrænsning af BPF's penetrationsgrad. Heraf udleder de, at det ville være særdeles vanskeligt at indføre en forpligtelse pr. land og pr. segment. Stadig ifølge de franske myndigheder bekræfter den markedsudvikling, som Fiat fortæller om, at de traditionelle banker har trukket sig tilbage fra markedet og captive-bankernes deraf følgende stigende penetrationsgrad. Endelig illustrerer den nye handelspolitik, som Fiat indførte i første kvartal af 2013, og som har givet Fiat mulighed for at nå en penetrationsgrad på 39,6 %, ifølge de franske myndigheder på bedste vis, at den foreslåede kompensationsforanstaltning har en særdeles begrænsende virkning. Ved at begrænse fremgangen i sin penetrationsgrad mindsker BPF sine muligheder for at tilbyde konkurrencedygtige tilbud betydeligt og dermed også statsgarantiens potentielle indvirkning på markedet.

6.3.4. OM PROJEKTET »50CO₂CARS«

- (230) Ifølge Frankrig vedrører Fiats bemærkninger (sammenfattet i betragtning 189-190 i afsnit 5.3.2 ovenfor) på den ene side projektet for genetablering af virksomhedens rentabilitet og på den anden side dette projekts virkninger på markedet.
- (231) De franske myndigheder mener, at Fiats kritik er uden nogen form for relevans og ikke tager hensyn til selve formålet med projektet, som netop er at samle forskellige kompetencer og teknologier med støtte fra de offentlige myndigheder for at give partnerne mulighed for at udvikle en billig hybridteknologi.
- (232) Ifølge de franske myndigheder har Fiat anerkendt, at der ikke var tale om nogen form for udtørring, ved at bekræfte, at alle producenter foretog betydelige investeringer i projekter, der har til formål at nedbringe mængden af forurenende emissioner.
- (233) Med hensyn til indvirkningen på markedet finder de franske myndigheder endelig Fiats bemærkninger selvmodsigende. Projektet afspejler rent faktisk Fiats indsigelser: Det planlagte teknologispring ville gøre det muligt at nedbringe omkostningerne til hybridteknologier betydeligt, således at man kan viderefremde dem i tilstrækkelig stor udstrækning til at sikre, at de er rentable. Derfor er Fiats kritik, stadig ifølge de franske myndigheder, af »50CO₂Cars« begrænsede muligheder for kommerciel succes uden nogen form for relevans. Endelig mener de franske myndigheder ikke, at Fiat forklarer, hvordan en støtte på 86 mio. EUR kan have nogen indflydelse på slutprisen på de udviklede biler, når man i øvrigt mener, at producenterne foretager massive investeringer for at nå målene for reduktion af forurenende emissioner, som de pålægges i henhold til den europæiske lovgivning.

6.4. KOMMENTARER TIL TOYOTAS BEMÆRKNINGER

- (234) Generelt bekræfter Toyotas bemærkninger (sammenfattet i betragtning 202-206 i afsnit 5.4 ovenfor) ifølge Frankrig troværdigheden af hypoteserne bag og relevansen af de valg, som PSA-koncernens omstrukturingsplan er baseret på. I forbindelse med projektet »50CO₂Cars« har Toyota bekræftet, at miljøvenlige teknologier er den vigtigste drivkraft på markedet i fremtiden. Ifølge de franske myndigheder betyder Toyotas bemærkninger, at statsstøtten til projektet »50CO₂Cars« ikke vil få indvirkning på konkurrenceevnen for konkurrenterne i segmentet »mild-hybrid«.
- (235) Med hensyn til kompensationsforanstaltninger og navnlig som svar på Toyotas spørgsmål om, hvorvidt en foranstaltning, der reelt har til formål at standse produktionen af biler, der sælges i små mængder, har karakter af en kompensationsforanstaltning, bekræfter de franske myndigheder på ny, at salget af luksusmodeller har en afsmittende virkning på alle de biler, som mærket sælger.
- (236) Med hensyn til anlægget i Sevelnord har Toyota erklæret, at aftalen med PSA giver mulighed for en fortsat tilstedeværelse i segmentet for lette erhvervskøretøjer. De franske myndigheder understreger igen, at tilstedeværelsen i Sevelnord får stor indvirkning på Toyotas konkurrencekapacitet, fordi det giver mulighed for at udvikle en reel og betydelig tilstedeværelse på markedet i dette segment.

- (237) Endelig mener de franske myndigheder, at Toyotas bemærkninger strider mod deres adfærd på markedet. Salget af en »plug-in«-hybridversion af Prius, som Toyota fremstiller som »spydspidsen« i sin hybridflåde, strider mod de negative vurderinger af markedet for denne type motorer.

6.5. KOMMENTARER TIL PSA'S BEMÆRKNINGER

- (238) De franske myndigheder har ikke fremsat kommentarer til PSA-koncernens bemærkninger (sammenfattet i betragtning 207-214 i afsnit 5.5 ovenfor).

7. ÆNDRINGER TIL ANMELDELSEN FRA DE FRANSKE MYNDIGHEDER

- (239) I notatet af 16. juli 2013 som ændret ved skrivelse af 23. juli 2013 (i det følgende betegnet »tilsagnserklæringen af 23. juli 2013« eller »brevet af 23. juli 2013«) foretog de franske myndigheder ændringer af anmeldelsen af omstruktureringsplanen den 12. marts 2013 og forpligtede sig til nedenstående. Disse forpligtelser træder i stedet for de oprindeligt foreslåede kompensationsforanstaltninger fra de franske myndigheder.
- (240) De franske myndigheder har præciseret, at medmindre andet bestemmes, finder de nye forpligtelser i dette afsnit 7 anvendelse frem til PSA-koncernens fuldstændige gennemførelse af omstruktureringsplanen, dvs. frem til den 31. december 2015.

7.1. RELATIV FORPLIGTELSE VEDRØRENDE TILBAGEVENDEN TIL PSA-KONCERNENS GÆLDSÆTNINGSNIVEAU

- (241) For hvert år af gennemførelsesperioden for omstruktureringsplanen må nettogældsætningen for PSA-koncernens industrielle og kommercielle aktiviteter, som fremgår af de reviderede årsregnskaber med konstant bogføringsmæssig reference, pr. 31. december hvert år (»nettogæld«) ikke overstige loftet »A« som anført i tabel 16 nedenfor.

Tabel 16

Lofter over PSA-koncernens nettogæld

	(mio. EUR)			
	2013	2014	2015	2016
Maksimal nettogæld A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maksimal nettogæld B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Hvis nettogælden overstiger loftet »A« mod slutningen af et givet år (N), skal PSA-koncernen indføre de nødvendige finansielle og/eller industrielle omstruktureringsforanstaltninger af enhver art, som er tilstrækkelige til at sikre, at PSA-koncernens nettogæld ved udgangen af det følgende år (N+1) ikke overstiger loftet »A«, minus omkostninger til PSA's iværksættelse af disse foranstaltninger (»kompensationsforanstaltningerne«).
- (243) Kompensationsforanstaltningerne og deres forventede finansielle virkninger skal beskrives og kvantificeres individuelt og ledsages af en præcis og bindende tidsplan for deres gennemførelse. Disse foranstaltninger kan omfatte alle eller visse af de foranstaltninger, som blev indført foregribende efter den 31. juli 2013, hvis de er identificeret og beskrevet præcist, og hvis deres forventede finansielle virkninger på omstruktureringsplanens resterende varighed er kvantificeret. Kompensationsforanstaltningerne omfatter ajourførte prognoser for PSA-koncernens cashflow og skal fremsendes til Kommissionen ledsaget af en udtalelse fra den uafhængige sagkyndige, således som denne er defineret i afsnit 7.6 nedenfor, inden for en måned regnet fra offentliggørelsen af de konsoliderede og reviderede årsregnskaber, der viser, at PSA-koncernens nettogæld har oversteget loftet A i det foregående år. Det er op til Kommissionen at kontrollere, at kvantificeringen af de forventede økonomiske virkninger af disse kompensationsforanstaltninger er tilstrækkelige, uden at dette bringer PSA-koncernens rentabilitet i fare. I modsat fald skal man foreslå andre kompensationsforanstaltninger, som skal godkendes af Kommissionen.
- (244) Omstruktureringsplanen betragtes som korrekt gennemført og de franske myndigheders forpligtelser anses for opfyldt, hvis kompensationsforanstaltningerne eller alle andre finansielle og/eller industrielle kompensationsforanstaltninger af enhver art, som PSA-koncernen har gennemført efter den 31. juli 2013, ved udgangen af år N + 1 har haft de forventede finansielle virkninger på nettogælden, eller hvis nettogælden ikke overstiger loftet »A« for

år N + 1. Hvis dette er tilfældet, skal de franske myndigheder anmelde en ændret omstrukturingsplan for PSA-koncernen til Kommissionens med anvendelse af princippet om engangsstøtte, således at Kommissionen kan ændre denne afgørelse og erklære statsstøtten til omstrukturering af PSA-koncernen for forenelig med det indre marked.

- (245) De samme konsekvenser vil opstå, hvis PSA-koncernens nettogæld overstiger loftet »B« i to på hinanden følgende år i løbet af omstrukturingsplanen. Også i dette tilfælde er det i givet fald op til de franske myndigheder at anmelde en ændret omstrukturingsplan til Kommissionen, således at denne kan foretage en ny analyse af, hvorvidt statsstøtten til omstrukturering af PSA-koncernen er forenelig med traktaten.
- (246) Under alle omstændigheder betragtes denne forpligtelse som værende opfyldt for hele omstrukturingsperioden, når de kompensationsforanstaltninger, som PSA-koncernen har indført, og som er blevet meddelt Kommissionen i henhold til betingelserne i betragtning 243 ovenfor, har haft samlede finansielle virkninger for nettogælden på [0-5] mia. EUR.

7.2. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE BPF'S PENETRATIONSGRAD

- (247) De franske myndigheder forpligter sig til at foretage de i betragtning 248-250 nedenfor beskrevne ændringer af garantiprovisionen som fastsat i artikel 3.3 i protokollen mellem Peugeot S.A., Banque PSA og den franske stat den 5. marts 2013 (»protokollen«) til betaling af den selvstændige anfordringsgaranti (»garantien«), som indgås mellem den franske stat og Banque PSA i tilstedeværelse af Peugeot S.A. og Banque de France (den franske nationalbank) (»garantiprovision«).
- (248) Så længe der er adgang til »garanterede værdipapirer«, som udstedes under garantien og er omfattet af denne (således som disse garanterede værdipapirer defineres i protokollen), vil garantiprovisionen på 260 basispoint, der fastsættes i artikel 3.3 i protokollen, blive forhøjet i de i betragtning 249 og 250 nedenfor beskrevne tilfælde, når Banque PSA's penetrationsgrad i G10 (Tyskland, Østrig, Belgien, Italien, Spanien, Nederlandene, Portugal, Schweiz, Frankrig og Det Forenede Kongerige) overstiger [26-29]* %.
- (249) Forhøjelsen af garantiprovisionen:
- afhænger af Banque PSA's penetrationsgrad i G10 som anført i tabel 17 i betragtning 250 nedenfor, idet det præciseres, at hvis penetrationsgraden i en givet periode har en eller flere decimaler, beregnes forhøjelsen af garantiprovisionen ved lineær interpolation mellem den garantiprovision, der skal betales for den lavere penetrationsgrad uden decimaler, og den, der skal betales for penetrationsgraden uden højere decimaler i henhold til tabel 17 i betragtning 250 nedenfor
 - er på højst 231 basispoint, således at garantiprovisionen ikke kan overstige 491 basispoint, hvilket svarer til garantiens markedsværdi i henhold til Kommissionens skøn.
- (250) Penetrationsgraden måles den 30. juni hvert år. Forhøjelsen af garantiprovisionen beregnes den 30. juni hvert år baseret på de seneste 12 måneder og på hovedstolen af de gennemsnitlige trækninger på de forskellige linjer med »garanterede værdipapirer«, der er omfattet af garantien (såsom de garanterede værdipapirer, der defineres i protokollen) i samme periode. Den første forhøjelse af garantiprovisionen beregnes den 30. juni 2013 i henhold til penetrationsgraden for perioden fra 1. juli 2012 til den 30. juni 2013.

Tabel 17

Forhøjelse af garantiprovisionen

Penetrationsgrad (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Forhøjelse af garantiprovisionen (basispoint)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]*	[180-210]*	[200-230]-	231

7.3. FORPLIGTELSE TIL AT AFHOLDE SIG FRA OPKØB

- (251) PSA-koncernen afholder sig fra enhver deltagelse i andre virksomheder og fra at erhverve nogen form for aktiver i andre virksomheder i omstruktureringsplanens løbetid, dvs. frem til den 31. december 2015. Dette krav gælder ikke: i) køb af andele eller aktiver i virksomheder, når beløbet, som PSA-koncernen anvender til det planlagte opkøb, ikke overstiger 100 mio. EUR pr. år, og ii) køb af en andel i en virksomhed eller af en virksomheds aktiver efter godkendelse af Kommissionen, hvis dette køb er nødvendigt for at sikre PSA-koncernens rentabilitet og giver PSA mulighed for at nå målene i sin omstruktureringsplan. Formålet med et opkøb i henhold til punkt ii) i denne betragtning skal meddeles Kommissionen inden for en rimelig frist, således at den kan vurdere det planlagte opkøb på grundlag af detaljerede finansielle oplysninger om det planlagte køb, værdien og indvirkningen på PSA's egenkapital.
- (252) PSA-koncernen kan i øvrigt med Kommissionens godkendelse foretage opkøb i) af en andel som betaling for et indskud af andele eller aktiviteter, der foretages inden for rammerne af en transaktion vedrørende eller en sammenlægning (gennem fusionering eller indskud) af aktiver eller aktiviteter, ii) af værdipapirer eller aktiver eller passiver med henblik på efterfølgende salg under omstændigheder, der ikke øger PSA-koncernens nettogæld. Disse opkøb medregnes ikke i beløbet på 100 mio. EUR, der er nævnt i ovenstående betragtning. Hensigten om at foretage et opkøb som beskrevet i i) og ii) i denne betragtning skal meddeles Kommissionen inden for en rimelig frist, således at denne kan vurdere arten af de planlagte transaktioner.
- (253) Opkøb af andele eller aktiver i virksomheder foretaget af Faurecia eller et af dets datterselskaber i løbet af PSA-koncernens omstruktureringsplan, dvs. frem til den 31. december 2015, ud over loftet på 100 mio. EUR pr. år som beskrevet ovenfor, kræver forudgående godkendelse fra Kommissionen, som vil tage hensyn til opkøb, der i) bidrager direkte eller indirekte til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet i form af en positiv indvirkning på PSA-koncernens formodede rentabilitet, og som ii) ikke udgør en omgåelse af forpligtelsen til at begrænse virkningerne af støtten til et absolut nødvendigt minimum til opfyldelse af målene i omstruktureringsplanen for PSA-koncernen. Hensigten om at foretage et opkøb som beskrevet i ovenstående stykke skal meddeles Kommissionen inden for en rimelig frist, således at denne kan vurdere det planlagte opkøb i henhold til de to ovenstående kriterier.
- (254) Hvis størrelsen af PSA-koncernens nettogæld (som defineret ovenfor) i løbet af et givet år (N) falder til et niveau, der ligger under det forudsete niveau for samme år i henhold til PMT 2013 v1 dateret den 31. maj 2013 som anmeldt af de franske myndigheder den 3. juni 2013, forhøjes lofterne på 100 mio. EUR pr. år for denne forpligtelse automatisk for det efterfølgende år (N + 1) i henhold til forskellen udtrykt i millioner euro mellem PSA-koncernens nettogæld i år (N) og den forudsete nettogæld for det samme år i PMT 2013 v1 dateret den 31. maj 2013 som anmeldt af de franske myndigheder den 3. juni 2013.

7.4. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE FORHANDLERNES FINANSIERINGSMARGEN

- (255) PSA-koncernen sænker ikke den gennemsnitlige årlige finansieringsmargen, der tilbydes forhandlerne i netværket (tilbud til erhvervsnetværket som beskrevet i Banque PSA's årsberetning), til under den gennemsnitlige årlige margen, der er registreret for de seneste 12 måneder pr. 30. juni 2013 for hele omstruktureringsplanens gennemførelsesperiode.

7.5. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE PROJEKTET »50CO₂CARS«

- (256) De franske myndigheder forpligter sig til inden for rammerne af projektet »50CO₂Cars«, således som dette defineres i del 1.2 i de franske myndigheders anmeldelse af 12. marts 2013, at støtten på 24,5 mio. EUR, som oprindeligt var tiltænkt PSA-koncernen, tager form af tilbagebetalingspligtige forskud i henhold til betingelser, herunder tilbagebetalingsbetingelser, der med de fornødne ændringer svarer til betingelserne for de 61,4 mio. EUR i tilbagebetalingspligtige forskud, som allerede er tildelt projektet »50CO₂Cars«. Den oprindelige tilbagebetalingsplan fastholdes. Beløbene, der skal tilbagebetales på de forskellige skæringsdatoer, forhøjes forholdsmejsigt med samme beløb som forhøjelsen af forskuddene.

7.6. GENNEMFØRELSE OG DEN UAFHÆNGIGE SAGKYNDIGE

- (257) De franske myndigheder forpligter sig til at sørge for, at PSA-koncernen giver en uafhængig sagkyndig til opgave at foretage en detaljeret kontrol af anvendelsen af de indgåede forpligtelser i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 (»den uafhængige sagkyndige«) i omstrukturingsplanens løbetid, dvs. frem til den 31. december 2015, i henhold til de i bilaget fastlagte betingelser.

8. VURDERING AF STØTTEN

8.1. STØTTE EFTER ARTIKEL 107, STK. 1, I TEUF

- (258) Det hedder i artikel 107, stk. 1, i TEUF, at »... statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.
- (259) På grundlag af denne bestemmelse finder Kommissionen, at betegnelsen af en national foranstaltning som statsstøtte forudsætter, at følgende kumulative betingelser er opfyldt: 1) den pågældende foranstaltning giver en økonomisk fordel til modtageren, 2) denne fordel er givet ved hjælp af statsmidler, 3) denne fordel er selektiv, og 4) den pågældende foranstaltning fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (260) Kommissionen mener, at statsgarantien til BPF og de tilbagebetalingspligtige forskud til PSA-koncernen til gennemførelse af F&D-projektet »50CO₂Cars« udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF af følgende grunde.

8.1.1. STATSGARANTI TIL PSA-KONCERNENS BANKDATTERSELSKAB

- (261) Kommissionen bemærker først, at den i sin afgørelse af 11. februar 2013 om midlertidig tiltrædelse af en første tranche af garantien som redningsstøtte havde konkluderet, at foranstaltningen udgjorde statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Frankrig har ikke bestredet denne afgørelse og har anmeldt den foreliggende foranstaltning som omstrukturingsstøtte.

8.1.1.1. *Anvendelse af statsmidler*

- (262) Eftersom der er tale om overførsel af statsmidler, skal det understreges, at garantien ydes af Frankrig i medfør af artikel 85 i ændringsfinanslov nr. 2012-1510 af 29. december 2012.
- (263) Dette forhold beviser i sig selv, at foranstaltningen er gennemført ved hjælp af statsmidler.

8.1.1.2. *Økonomisk fordel*

- (264) Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om en økonomisk fordel, fremgår det af fast retspraksis, at man for at kunne fastslå, hvorvidt der er tale om en statslig støtteforanstaltning, skal vurdere, om den støttemodtagende virksomhed opnår en økonomisk fordel, som den ikke ville have fået under normale markedsvilkår. Kommissionen skal således vurdere, i hvilket omfang garantien til BPF giver anledning til et markedsafkast.
- (265) I anmeldelsen af 12. marts 2013 fastsatte de franske myndigheder støtteelementet til mellem 453 og 480 mio. EUR for et maksimalt garantibeløb på 7 mia. EUR som hovedstol. Denne fastsættelse af beløbet var baseret på en interpolation af afkastet af BPF's obligationer med en løbetid på tre år. I Frankrigs bemærkninger til åbningskrivelsen som resumeret i betragtning 128 ovenfor anførte de franske myndigheder, at det støttebeløb, som stammer fra garantien, udgør 396 mio. EUR under hensyntagen til en risikopræmie på 40 basispoint og referenceperioden på tre måneder. Såfremt der skulle tages hensyn til en risikopræmie på 24 basispoint (som præmie i forbindelse med de udstedelser, der skete i forbindelse med redningsstøtten), ville støttebeløbet have udgjort 429 mio. EUR.
- (266) Desuden har de franske myndigheder understreget, at BPF's udstedelser af 25. marts 2013 skete på særligt gunstige markedsvilkår. *Spreads* i forhold til en sammenlignelig statsobligation ligger på yderst lave niveauer (24 basispoint). De mener derfor, at en antagelse om en meromkostning for BPF i størrelsesordenen 40 basispoint er fuldstændig velbegrunderet.

- (267) Den referenceperiode, som de franske myndigheder har valgt, strækker sig fra 12. juli til 16. oktober 2013, fordi der med denne periode angiveligt er taget hensyn til meddelelsen om koncernens vanskeligheder af 12. juli og den deraf følgende omorganiseringsplan og for at afhjælpe følgerne af de første rygter vedrørende tildelingen af garantien af 16. oktober 2012.
- (268) Først erindrer Kommissionen om, at støttebeløbet i garantien på 1,2 mia. EUR, der blev midlertidigt godkendt den 11. februar 2013, på grundlag af de forhold, der er anført i betragtning 30, havde været genstand for et første skøn i redningsafgørelsen, i henhold til hvilken støtteelementet kunne ligge mellem 91,8 mio. EUR og det nominelle garantibeløb på 1,2 mia. EUR. Hvis der anvendes samme metode til mindsteskøn vedrørende støtten (*spread* på 24 basispoint og referenceperiode på en måned), udgør støtteelementet i den af Frankrig anmeldte garanti på 7 mia. EUR således 486 mio. EUR, jf. nedenstående tabel 18:

Tabel 18

Beregning af støtteelementet i de garanterede obligationer

	16.10.2012	12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Sammenlignelig treårig statsobligation	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Vurderet <i>spread</i> ift. stat efter garanti	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA-rentesats efter garanti (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantiomkostning (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Skønnet samlet omkostning ved udstedelse af garantier (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Udbytte på det sekundære marked, BPSA interpoleret over tre år	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Formodet statsstøttebeløb (mio. EUR)	401	429	486

- (269) Vedrørende denne beregning præciserer Kommissionen følgende.
- (270) I betragtning 51 i redningsafgørelsen beregnede Kommissionen støtteelementet for udstedelserne på 1,2 mia. EUR til mindst 91,8 mio. EUR. For udstedelser på 7 mia. EUR ville det tilsvarende beløb være 535 mio. EUR.
- (271) Som beskrevet i betragtning 26 i åbningsskrivelsen blev der konstateret et udsving i afkastet på 24 basispoint i forhold til en sammenlignelig statsobligation i forbindelse med udstedelsen af obligationer til 1,2 mia. EUR. Kommissionen bekræfter i overensstemmelse med betragtning 119 og 120 i åbningsskrivelsen, at dette udsving, som ifølge Frankrig skyldes, at de garanterede obligationer var mindre omsættelige end de sammenlignelige statsobligationer, skal indgå i beregningen af støtteelementet og reducere dette.
- (272) Med hensyn til **referenceperioden** anslår Kommissionen, at perioden på seks måneder (16.9.-16.10.) er tilstrækkelig lang til at udligne den eventuelle volatilitet på grund af følgerne af meddelelsen. For at vurdere støtteelementet præcist skal referenceperioden ligge tæt på meddelelsestidspunktet, således at oplysningen om koncernens problemer bliver afspejlet bedst muligt i afkastet. Endelig er det valgte sekundære marked likvidt, og følgelig kan man ikke konkludere, at en længere periode er nødvendig, eftersom PSA's meddelelse om omstrukturingsplanen i juli 2012 og de senest tilgængelige oplysninger om bilsalg var fuldt ud integreret af markederne. Dertil kommer, at Kommissionen på dette grundlag mener, at støtteelementet er korrekt talsat og ikke skal omberegnes på grundlag af udbyttet af bankens obligationer på det sekundære marked på tidspunktet for de enkelte trækninger. Dette er tilfældet, fordi Frankrig mener, at støtten er begrænset til det nødvendige minimum for at genoprette rentabiliteten, og at hele garantien derfor vil blive udnyttet ifølge Frankrig, og fordi den repræsentative markedspris netop er niveauet for de sekundære obligationer efter meddelelsen om støtteforanstaltningen. Denne støtte giver dermed PSA mulighed for at udnytte garantien på et hvilket som helst tidspunkt efter dens iværksættelse.

- (273) Kommissionen anførte i betragtning 51 i retningsafgørelsen, at støttebeløbet kunne udgøre helt op til det nominelle beløb på de udstedte obligationer. På baggrund af de forhold, der belyses i betragtning 105 og 106 i åbningskrivelsen vedrørende eksistensen af et likviditetsprovenu i størrelsesordenen [1-3]* mia. til [2-4]* mia. EUR i et stressscenario omfattende afviklingsaktiviteter, mener Kommissionen ikke, at støttebeløbet overstiger fordelene i henseende til obligationernes udstedelseskurs, som er ansat til 486 mio. EUR i statsgaranti som hovedstol på 7 mia. EUR i betragtning 33. Det drejer sig om den fordel, som koncernen opnår ved at videreføre sin aktivitet. Hvis støtten ikke var blevet ydet, og banken var blevet sat under afvikling, ville der ikke have været tale om nogen yderligere fordel, hverken for kreditorerne eller aktionærene (PSA-koncernen).
- (274) Kommissionen bemærker, at det kun er Fiat blandt de interesserede parter, der har fremsat bemærkninger til beregningen af statsstøtten, idet Fiat i betragtning 191 ovenfor anslår, at der burde lægges mindst 100 basispoint til garantiomkostningerne, hvis de skulle svare til markedsvilkårene. En af Fiats bemærkninger vedrører betalingen af en garantiprovision («commitment fee»). Her bemærker Kommissionen, at støtteelementet, jf. betragtning 272, er beregnet på basis af den antagelse, at garantien vil blive udnyttet fuldt ud, eftersom støtten er begrænset til det nødvendige minimum for at genoprette rentabiliteten i koncernen. For øvrigt har Kommissionen anslået støtteelementet højere end Fiat, selv hvis garantiprovisionen medtages, da Kommissionen mener, at den pris, der er betalt, er under 231 basispoint i forhold til markedsprisen, mens Fiat mener, at prisen er under 100 basispoint i forhold til markedsprisen.
- (275) I lyset af ovenstående kan Kommissionen således konkludere, at støtteelementet i statsgarantien på 7 mia. EUR som hovedstol udgør 486 mio. EUR.

8.1.1.3. *Vedrørende foranstaltningens selektive karakter*

- (276) Da BPF og dermed PSA-koncernen var de eneste, der er omfattet af garantien, er foranstaltningens selektive karakter fastslået.

8.1.1.4. *Vedrørende betingelserne for påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejning af konkurrencen*

- (277) For så vidt angår indvirkningen på konkurrencen og samhandelen i EU, skal der gøres opmærksom på følgende. Når en virksomhed er aktiv i en sektor, hvor der er en reel konkurrence mellem producenter fra de forskellige medlemsstater, kan enhver støtte fra offentlige myndigheder til denne virksomhed i henhold til fast retspraksis påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje konkurrencen, i det omfang denne virksomheds forbliven på markedet hindrer de konkurrerende virksomheder i at øge deres markedsandel ⁽⁴¹⁾.
- (278) Den mekanisme, der udløser konkurrencefordrejningen, er blevet bekræftet af Kommissionens analyse, bemærkninger fra tredjepart og analytikeres publikationer. En direkte følge af statsgarantien er, at den reducerer BPF's finansieringsomkostninger (i forhold til det kontrafaktiske scenario, ifølge hvilket banken ikke får støtte). Med denne lavere finansieringsomkostning vil BPF kunne forbedre sine finansieringstilbud og dermed stimulere salget af Peugeot's og Citroën's biler. Men både PSA-koncernen og tredjepart anerkender og understreger enstemmigt captive-bankers store rolle i støtten og udviklingen af bilsalget.
- (279) Interesserede tredjeparter har i deres bemærkninger understreget den direkte forbindelse mellem captive-bankers aktiviteter og bilsalget. GM anfører f.eks., at finansieringen fra captive-banker er »afgørende« og giver bilproducenterne »fleksibilitet« til at kunne reagere på markedsvilkår på kort sigt. Fiat-koncernen har i detaljer beskrevet virkningerne af bilkoncerners captive-bankers finansiering af salget. Ifølge Fiat er de tre væsentligste virkninger af denne finansiering at tiltrække nye kunder, støtte salgsprocessen og styrke kundernes loyalitet. Fiat nævner en undersøgelse, der er foretaget internt i Fiat, om Pinto-modellen tiltrækningskraft, som hovedsagelig skulle være baseret på finansieringsbetingelser (såsom lav rente). Konkurrenter, der ikke tilbød tiltrækkende finansieringsbetingelser (Peugeot f.eks.) lå længere nede på listen over kundernes præferencer. Ifølge en anden intern undersøgelse vedrørende Eco-serien anførte hovedparten af de kontaktede kunder, at de ikke ville have købt deres bil (eller ville have udskudt købet) uden et finansieringstilbud på 0 %. Fiat konkluderer heraf, at støtte, der sigter

⁽⁴¹⁾ Domstolens dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen, sag C-305/89, Sml. 1991 I, s. 1603.

mod at fremme en captive-banks aktivitet, ville få en »øjeblikkelig og direkte« virkning på bilsalget. Ifølge en anden intern undersøgelse, som Fiat har beskrevet, har anvendelsen af en captive-bank også indvirkning på de eksisterende købere af dette mærke, som eventuelt ønsker at udskifte deres bil. Andelen af eksisterende kunder, der beslutter at købe en ny Fiat, er således højere blandt de kunder, hvis første bilkøb blev finansieret af en captive-bank.

- (280) Vedrørende indvirkningen af en ændring i en captive-banks finansieringsomkostninger har Fiat svaret, at en forhøjelse af finansieringsomkostningerne på 100 basispoint ville medføre en nedgang i penetrationsgraden på 5-10 %. Fiats erfaringer på det europæiske marked gennem FGA Capital ser således ud til at bekræfte, at der er en direkte, negativ forbindelse mellem captive-bankens finansieringsomkostninger og penetrationsgraden. Reduktionen af BPF's finansieringsomkostninger på grund af statsgarantien kan derfor medføre en stigning i penetrationsgraden.
- (281) Toyota bekræfter, at captive-banker har stor betydning for at styrke kundernes loyalitet over for mærket og dermed øge salget. Toyota anslår således, at captive-banker øger loyaliteten med 15 %, men anfører, at man ikke er i stand til at beregne indvirkningen på salget af en forhøjelse af finansieringsomkostningerne med 100 basispoint (men præciserer, at der er en sådan indvirkning).
- (282) Det fremgår således af de interesserede parter bemærkninger, at en reduktion af en captive-banks finansieringsomkostninger sætter den i stand til at tilbyde potentielle kunder mere attraktive finansieringsbetingelser. Sådanne konkurrencedygtige lånetilbud har en direkte indvirkning på bilsalget og udgør endog en af de vigtigste faktorer i udviklingen af dette salg.
- (283) I en meddelelse fra Morgan Stanley af 21. august 2012 gøres der rede for, hvordan lave finansieringsomkostninger for en bilproducents finansieringsselskab kan gøre det muligt for det pågældende mærke at tilbyde biler, hvor de samlede ejeromkostninger (»Total Cost of Ownership« eller TCO) er lavere end konkurrenternes. Generelt viser denne undersøgelse, at den vigtigste faktor i beregningen af ejeromkostningerne ved en bil er finansieringsomkostningerne fra bilproducentens captive-bank.⁽⁴²⁾ Med attraktive finansieringstilbud bidrager en captive-bank således direkte til at mindske TCO for dette bilmærke. Men omfanget af finansieringsbehovet er særligt udtalt i markedssegment B og C, hvor PSA-koncernen har koncentreret størstedelen af sit salg.
- (284) I en nylig undersøgelse fra Moody's⁽⁴³⁾ af 5. februar 2013 bekræftes captive-bankers store rolle, idet de betegnes som »centrale elementer i bilkoncernernes strategi«. Ifølge undersøgelsen vil bilkoncerner i en tid med krise og tilbagegang i bilsalget være mere tilbøjelige til at bruge captive-banker til at stimulere deres salg. I analysen af risikoen for, at den undersøgte statsstøtte fordrejer konkurrencen, skal der ligeledes tages hensyn til den særlige kontekst.
- (285) I henhold til BPF's rentabilitetsplan, som de franske myndigheder har fremsendt, vil captive-banker desuden komme til at spille en større rolle i fremtiden baseret på fire vigtige faktorer (jf. betragtning 116).
- (286) Statsgarantien vil følgelig få en direkte indvirkning på BPF's konkurrencemæssige adfærd, idet dennes allerede store rolle forventes styrket i henhold til de markedstendenser, der er beskrevet i rentabilitetsplanen, jf. betragtning 285 ovenfor.
- (287) Her bemærker Kommissionen, at der findes mange finansieringsvirksomheder på EU's område, og at kapitalen cirkulerer mellem medlemsstaterne.
- (288) Kommissionen konkluderer, at den pågældende foranstaltning også kan styrke BPF's position i forhold til konkurrenterne i samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (289) Følgelig konkluderer Kommissionen, at denne statsgaranti udgør statsstøtte svarende til en bruttostøtteækvivalent på 486 mio. EUR. Den direkte modtager af denne garanti er BPF, men den er i sidste instans en fordel for hele koncernen, eftersom BPF's opgave er at finansiere salget af koncernens hovedaktivitet, bilproduktionen.

⁽⁴²⁾ Jf. Morgan Stanley, 21. august 2012, »Volkswagen — It's Cheaper to Own a VW«.

⁽⁴³⁾ Jf. Moody's, 5. februar 2013, »Key rating drivers for European car financiers«.

8.1.2. OFFENTLIG STØTTE TIL PSA-KONCERNEN TIL GENNEMFØRELSE AF F&U-PROJEKTET »50CO₂CARS«

- (290) Den offentlige finansiering ⁽⁴⁴⁾ til PSA-koncernens gennemførelse af F&U-projektet »50CO₂Cars« opfylder definitionen af statsstøtte i henhold artikel 107 i TEUF. De franske myndigheder har anmeldt den foreliggende foranstaltning som omstrukturingsstøtte.

8.1.2.1. *Anvendelse af statsmidler*

- (291) Denne offentlige finansiering hidrører fra statens budgettildeling til ADEME under aktionen »Véhicule du futur« i programmet »investeringer i fremtiden«. Frankrigs offentlige finansiering af projektet »50CO₂Cars« er omfattet af programmet »investeringer i fremtiden«, der blev indført med ændringsfinanslov nr. 2010-237 af 9. marts 2010. Dette bekræfter således, at der er tale om anvendelse af statsmidler.

8.1.2.2. *Økonomisk fordel*

- (292) Støtten bidrager til betaling af PSA-koncernens F&U-udgifter og udgør derfor en økonomisk fordel.

8.1.2.3. *Om foranstaltningens selektive karakter*

- (293) Foranstaltningen er specifikt rettet mod initiativtagerne til F&U-projektet »50CO₂Cars«, herunder PSA-koncernen, og kan derfor ikke anses for at være en generel foranstaltning.

8.1.2.4. *Vedrørende betingelserne for påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejning af konkurrencen*

- (294) PSA-koncernen er en del af bilindustrien, som er en økonomisk sektor, der er åben for handel inden for EU, og foranstaltningen kan derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, ændre PSA-koncernens position på de pågældende markeder i forhold til konkurrenterne og fordreje konkurrencevilkårene i det indre marked.
- (295) Derfor kan Kommissionen konkludere, at Frankrigs finansielle støtte ydet i form af tilbagebetalingspligtige forskud til PSA-koncernen til gennemførelse af projektet »50CO₂Cars« udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (296) Endelig anerkender Kommissionen, at de tilbagebetalingspligtige forskud som statsstøtte antager en særlig karakter. Ganske vist er der tale om et »lån« til PSA-koncernen til gennemførelsen af »50CO₂Cars«, men tilbagebetalingen af dette lån er betinget af resultaterne af dette F&U-projekt. Eftersom muligheden for henholdsvis succes og fiasko som udgangspunkt er ukendt, kan Kommissionen ikke beregne en bruttostøtteækvivalent for denne støtte i form af tilbagebetalingspligtige forskud. Kommissionen tager udgangspunkt i det mest negative scenario, dvs. at der slet ikke sker nogen tilbagebetaling, og lægger sig af forsigtighedsgrunde fast på at anse hele det tilbagebetalingspligtige forskud som en forhøjelse af den pågældende statsstøtte.

8.2. RETSGRUNDLAGET FOR VURDERINGEN

- (297) Artikel 107, stk. 2 og 3, i TEUF fastlægger undtagelser fra den i stk. 1 omhandlede generelle uforenelighed. Undtagelserne i artikel 107, stk. 2, i TEUF finder tydeligvis ikke anvendelse i det foreliggende tilfælde.
- (298) I redningsafgørelsen erklærede Kommissionen støtten for midlertidigt forenelig på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF. Kommissionen fandt dog, at den offentlige garanti, hvis formål på kort sigt var at få løst BPF's likviditetsproblemer, også gav PSA-koncernen en fordel. De franske myndigheder bestrider for øvrigt ikke denne holdning. Kommissionen understregede også, at bankdatterselskabets likviditetsproblemer skyldtes de strukturelle vanskeligheder i koncernen. I den sammenhæng har de franske myndigheder givet tilsagn om at fremlægge en omstrukturingsplan for hele PSA-koncernen i overensstemmelse med førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, som også skulle sikre BPF's rentabilitet. I overensstemmelse med dette tilsagn har de franske myndigheder anmeldt en rentabilitetsplan for BPF og en omstrukturingsplan for PSA-koncernen.

⁽⁴⁴⁾ Denne finansiering udgøres ifølge anmeldelsen af støtte (24,5 mio. EUR) og tilbagebetalingspligtige forskud (61,4 mio. EUR). Under hensyntagen til den udligningsforanstaltning, som de franske myndigheder har foreslået (beskrevet i ovenstående betragtning 256), tager finansieringen i sidste instans form af tilbagebetalingspligtige forskud, i alt 85,9 mio. EUR.

- (299) Rentabilitetsplanen for BPF skal analyseres i lyset af punkt 2 i Kommissionens meddelelse genoprettelse af rentabiliteten i finanssektoren under den nuværende krise og vurdering af omstrukturingsforanstaltninger på grundlag af statsstøttereglerne ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Med hensyn til omstrukturingsplanen har Kommissionen allerede i betragtning 84 i retningsafgørelsen gjort opmærksom på, at planen skulle vurderes på baggrund af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF og navnlig ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering. Det er ubestridt, at støtten er ydet med det formål at genoprette en virksomheds rentabilitet på lang sigt, og at den derfor skal være i overensstemmelse med ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, som skal være retsgrundlaget for vurderingen. Kommissionen noterer ligeledes, at denne konklusion ikke påvirkes af, at en del af den påtænkte støtte inden for rammerne af omstrukturingsplan har form af støtte til et F&U-projekt. Inddragelsen af en F&U-dimension i en omstrukturingsplan er acceptabelt på betingelse af, at de påtænkte aktiviteter virkelig er nødvendige for at genoprette virksomhedens rentabilitet, og at samtlige elementer i omstrukturingsplanen (herunder F&U-aktiviteten) opfylder betingelserne i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (301) I overensstemmelse med punkt 21 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering må betingelserne vedrørende forenelighed af den offentlige støtte til den kriseramte virksomheds F&U-indsats ikke medføre, at man omgår principperne i de almindelige retsregler for en virksomhed i en sund finansiel situation.
- (302) Kommissionen bemærker, at ingen af de interesserede parter har kritiseret valget af retsgrundlag.

8.3. VIRKSOMHEDENS BERETTIGELSE TIL OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

- (303) For at være berettiget til omstrukturingsstøtte skal virksomheden først og fremmest kunne betragtes som en kriseramt virksomhed, således som dette defineres i punkt 2.1 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.
- (304) I betragtning 150 i åbningsskrivelsen anførte Kommissionen, at PSA-koncernen var kriseramt i henhold til punkt 11 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering. De almindelige omstændigheder for en kriseramt virksomhed er til stede i det foreliggende tilfælde såsom voksende underskud, overkapacitet, faldende omsætning og tilbagegang i markedsandele. Dertil kommer, at BPF ikke kunne færdiggøre sin finansieringsplan for 2013-2016 uden statsgaranti, hvilket tydeligt demonstrerer koncernens manglende evne til at skabe stabilitet ved hjælp af egne ressourcer eller midler fra ejere/aktionærer eller markedskilder.
- (305) I betragtning 151 i åbningsskrivelsen konkluderede Kommissionen, at PSA-koncernen og indirekte og følgelig BPF er kriseramte virksomheder i henhold til afsnit 2.1 i førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (306) I nævnte åbningsskrivelse, betragtning 152, anførte Kommissionen ligeledes, at hverken PSA-koncernen eller datterselskabet BPF er nyoprettede virksomheder, og at virksomhedens vanskeligheder, hvis den støttemodtagende virksomhed er en koncern, ikke skyldes en vilkårlig fordeling af omkostningerne internt i koncernen. Som anført af de franske myndigheder hænger koncernens problemer i alt væsentligt sammen med forhold, der er koncerninterne, og med krisen på det europæiske bilmarked.
- (307) Kommissionen mener derfor ikke, at der er behov for at ændre på vurderingen i åbningsskrivelsen vedrørende virksomhedens støtteberettigelse på baggrund af punkt 11 og 13 i førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering. Kommissionen bemærker, at ingen af de interesserede parter har bestridt dette punkt.
- (308) Konkluderende mener Kommissionen, at betingelserne i afsnit 2.1 i førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering er opfyldt.

⁽⁴⁵⁾ EUT C 195 af 19.8.2009, s. 9.

8.4. GENETABLERING AF VIRKSOMHEDENS RENTABILITET PÅ LANG SIGT

8.4.1. PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (309) På baggrund af den varige forringelse af koncernens situation har PSA-koncernen siden 2012 gennemført foranstaltninger, der skal gøre det muligt for koncernen at skabe rentabilitet på lang sigt, inden for rammerne af planen »Rebond 2015«. Det er navnlig foranstaltninger, som skal nedbringe koncernens overkapacitet i segment B og besparelsesforanstaltninger. Planen »Rebond 2015« omfatter:
- a) en omstrukturering af produktionsapparatet i Frankrig og en reduktion af strukturomkostningerne med i alt 600 mio. EUR, meddelt 12. juli 2012. Ifølge projektet skal produktionen i Aulnay indstilles i 2014, produktionsanlægget i Rennes tilpasses, der skal iværksættes moderniseringsforanstaltninger på produktionsanlæggene i Aulnay og Rennes, og koncernens strukturer skal tilpasses
 - b) CAPEX reduceres med 550 mio. EUR fra og med 2013, efter udviklingen i investeringerne i produktionskapacitet i Rusland, Latinamerika og Kina
 - c) en optimering af produktionsomkostningerne, som navnlig skyldes alliancen med GM, til 350 mio. EUR, hvor halvdelen af gevinsterne stammer fra alliansens første synergier med hensyn til indkøb og den anden halvdel fra handlingsplanerne for enhedsomkostninger til design og produktion.
- (310) I åbningsskrivelsen gav Kommissionen udtryk for to typer af tvivl vedrørende genetablering af virksomhedens rentabilitet.
- a) I første række mente Kommissionen, at hypoteserne for udviklingen på markedet kunne vise sig at være for optimistiske.
 - b) For det andet ønskede Kommissionen at kontrollere, hvorvidt projektet »50CO₂Cars« kunne bidrage til genetablering af virksomhedens rentabilitet.

8.4.1.1. *Vedrørende hypoteserne om udviklingen på markedet*

- (311) Bemærkningerne fra interesserede tredjeparter modsiger ikke relevansen af at anvende prognoserne fra *IHS Global Insight* vedrørende udviklingen på markedet. Især bemærkningerne fra Fiat bekræfter, at der er tale om den vigtigste kilde til finansielle prognoser for bilproducenter.
- (312) Kommissionen bemærker, at disse prognoser ikke desto mindre er mere optimistiske end andre kilder på markedet såsom prognoserne fra Standard&Poor's ⁽⁴⁶⁾.
- (313) Kommissionen mener, at ajourføringen af prognoserne for omsætning i forhold til åbningsskrivelsen til dels bortvejrer en del af den tvivl, som den gav udtryk for vedrørende troværdigheden af Frankrigs prognoser i forbindelse med de foreløbige undersøgelser. På trods af den lavere omsætning er udgifterne til kapitalinvesteringer i øvrigt ikke blevet nedsat i de ajourførte prognoser, hvilket derfor ikke får negative følger for den fremtidige omsætning.
- (314) De eventuelle afgivelser i medianprognoserne skal analyseres i forhold til deres eventuelle konsekvenser for PSA's muligheder for at fortsætte sine aktiviteter i et ugunstigt scenario. Koncernens problemer, som førte til statens indgriben, hang sammen med BPF's mulighed for at kunne tiltrække refinansiering på markederne med henblik på at kunne finansiere koncernens bilsalg. Selv efter at have registreret et fald i værdien af automobildivisionens samlede aktiver på 3 888 mio. EUR, som blev konstateret i regnskaberne pr. 31. december 2012, har Frankrig ikke over for Kommissionen angivet, at koncernens egenkapital var utilstrækkelig. Kommissionen mener, at det derfor er relevant at analysere koncernens industrielle nettogæld i de ugunstige scenarier.
- (315) Kommissionens tvivl vedrørende koncernens rentabilitet kunne fjernes som følge af Frankrigs forpligtelse i henhold til afsnit 7.1 ovenfor til at pålægge PSA at indføre tilstrækkelige foranstaltninger til at kunne dække enhver mangel på likviditet, som skyldtes en ugunstig udvikling i bilsalget, og som indebar en risiko for, at PSA's nettogæld afveg fra det planlagte. Gældsniveauet [...] ville dermed blive bragt under [...] mia. EUR, hvilket er på linje med analytikernes nuværende prognoser. Denne forpligtelse giver koncernen mulighed for at vælge det

⁽⁴⁶⁾ I henhold til rapporten »For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region« fra 24. april 2013 regner man ikke med, at volumenerne på det europæiske marked vil være tilbage på 2011-niveau før i 2018, mens man i prognoserne fra IHS regner med en tilbagevenden allerede i 2014.

mest hensigtsmæssige middel til at stabilisere sin nettogæld, f.eks. en kapacitetsreduktion eller salg af andele af virksomheder. Kommissionen bemærker i øvrigt, at Frankrig har forpligtet sig til at anmelde hele planen på ny, hvis kompensationsforanstaltningerne slår fejl, eller hvis målet for nettogælden overskrides i to år i træk.

- (316) På grundlag af ovenstående betragtninger konkluderer Kommissionen, at tvivlen vedrørende koncernens genetablering af virksomhedens rentabilitet, som blev rejst i åbningskrivelsen, er fjernet.

8.4.1.2. Om projektet »50CO₂Cars« bidrag til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet

- (317) I betragtning 167 i åbningskrivelsen stillede Kommissionen spørgsmålstejn ved projektet »50CO₂Cars« bidrag til omstruktureringen og genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet.

a) Indledende bemærkning om Frankrigs anfægtelse af den analysemetode, der foreslås i åbningskrivelsen

- (318) Det fremgår af betragtning 152 ovenfor, at de franske myndigheder anfægter den metode, som Kommissionen foreslår i åbningskrivelsen til at verificere eksistensen af og i givet fald vurdere omfanget af projektet »50CO₂Cars« bidrag til en genetablering af PSA-koncernens rentabilitet. Ifølge Frankrig er Kommissionens tvivl efter den indledende undersøgelse baseret på et postulat om, at projektet »50CO₂Cars« »muligvis kun er nødvendigt for, at PSA-koncernen kan genoprette rentabiliteten, hvis det kan bidrage til at indhente det akkumulerede efterslæb på F&U-området i forhold til konkurrenterne«. I øvrigt er den metode, som Kommissionen foreslår, baseret på et »juridisk nyskabende« kriterium, som de franske myndigheder anfægter nødvendigheden af, idet de øvrige fremførte argumenter forekommer dem tilstrækkelige til at påvise »50CO₂Cars« positive bidrag til genetablering af koncernens rentabilitet.

- (319) Kommissionen benægter, at den metode, som den foreslog i åbningskrivelsen, kan sammenfattes på denne måde, og ønsker at fremføre følgende præciseringer.

- (320) I betragtning 17 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering hedder det, at »[e]n omstrukturering bygger på den anden side på en realistisk, sammenhængende og omfattende plan for genetablering af virksomhedens langsigtede rentabilitet«. Gennemførelsen af denne målsætning om »reorganisering og rationalisering af virksomhedens aktiviteter med det formål at gøre den mere effektiv« kan ske gennem flere forskellige typer af foranstaltninger, hvor virksomheden:

- »opgiver tabsgivende aktiviteter«
- »omstrukturerer de aktiviteter, der igen kan gøres konkurrencedygtige«
- »foretager en diversifikation i retning af nye rentable aktiviteter.«

- (321) Kommissionen mener, at denne tredje søjle med »diversifikation« med størst sandsynlighed vil kunne begrunde medtagelsen af F&U-aktiviteter i en omstruktureringsplan. Denne begrundelse vil i givet fald være baseret på behovet for at hjælpe en kriseram virksomhed med at finde nye og rentable afsætningsmuligheder ved en ændring af produktionen gennem innovation.

- (322) Det fremgår af de franske myndigheders bemærkninger (sammenfattet i betragtning 149 ovenfor), at de i øvrigt synes at dele denne analyse og mene, at opretholdelsen af F&U-investeringer kan give en virksomhed mulighed for »genetablering af virksomhedens langsigtede rentabilitet«. Kommissionen mener ikke desto mindre ikke, at de tidligere tilfælde, som Frankrig nævner i fodnote 30 i betragtning 149 ovenfor, er relevante. Man må derfor konstatere, at de ikke vedrører sager, hvor gennemførelsen af et F&U-projekt inden for rammerne af en omstruktureringsplan som i denne sag vil kunne yde et positivt bidrag til genetablering af virksomhedens rentabilitet for en kriseram virksomhed, men snarere i sager, hvor Kommissionen har vurderet, at denne genetablering af virksomhedens rentabilitet skal ske gennem lancering af nye produkter baseret på »eksisterende« viden (og ikke viden opnået gennem F&U). Det fremgår således af betragtning 51 i Kommissionens afgørelse af 1. december 2004 (statsstøtte — Frankrig — Société Bull, sag C-504/03), at en ny serverserie, hvis rolle blev vurderet til at være »meget stor« med hensyn til omsætning og dækningsbidrag, var baseret på en teknologi, som Intel rådede over, og som ikke var udviklet af støttemodtageren. Det fremgår ligeledes af betragtning 98 i Kommissionens afgørelse af 3. juli 2001 (statsstøtte — Spanien — Babcock Wilcox Espana SA, sag C-33/98), at

teknologien, der gav NewCo mulighed for at dække et nyt segment af det spanske marked, allerede fandtes. Endelig kan Kommissionen ikke se relevansen af betragtning 236 i sin afgørelse af 18. februar 2004 (statsstøtte — Tyskland — Bankgesellschaft Berlin AG, sag C-28/02), hvori det hedder, at den har nægtet at foretage en endelig vurdering af »nye produkters og nye salgskanalers« rolle i forbindelse med genetablering af en kriseramte banks rentabilitet.

- (323) Kommissionen ønsker at understrege, at man ikke må sammenblende dette mål med det meget anderledes mål om at fremme F&U og innovation ⁽⁴⁷⁾, som forfølges med andre typer af offentlig finansiering, der udbetales til virksomheder, som ikke er kriseramte. I denne forbindelse er det relevant at henvise til betragtning 20 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, hvori det klart præciseres:

»Da det er selve virksomhedens overlevelse, der er i fare, kan en kriseramte virksomhed ikke betragtes som et velegnet instrument til at fremme andre politiske mål, før der er skabt sikkerhed for dens levedygtighed. Derfor mener Kommissionen, at støtte til kriseramte virksomheder kun kan bidrage til at fremme udviklingen af bestemte erhvervsgræne uden at ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, hvis betingelserne i disse rammebestemmelser er opfyldt.....«.

- (324) Kommissionen er af den opfattelse, at en og samme støtte ikke effektivt kan anvendes til at forfølge to forskellige mål, og at enhver støtte fra en medlemsstat inden for rammerne af en omstrukturingsplan, selv om denne fremstiller den som havende en positiv indvirkning på fremme af F&U, som endemål skal have, at støttemodtageren kan vende tilbage til en situation med rentabilitet. Foreneligheden skal undersøges i forhold til dette prioriterede mål.

- (325) I det omfang der er tale om en investering i F&U, skal medlemsstaten fremføre bevis for, at de støttede aktiviteter hænger sammen med resten af omstrukturingsplanen (og er nødvendige for en vellykket gennemførelse af denne). Det hedder i betragtning 45 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, at:

»Ingen del af støtten må anvendes til at finansiere nye investeringer, der ikke er nødvendige for at genskabe virksomhedens rentabilitet.«

- (326) For at analysere, om F&U-aktiviteterne inden for projektet »50CO₂Cars« udgør en foranstaltning, der har til formål at forbedre rentabiliteten for en kriseramte virksomhed, som eventuelt kan medtages under omstrukturingsplanen (betragtning 35 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering), ligger Kommissionens analyse i betragtning 168-217 i åbningsskrivelsen i forlængelse af bestemmelserne i punkt 36 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, hvoraf det klart fremgår, at »de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder« skal danne grundlag for evalueringen af, hvorvidt de foreslåede foranstaltninger er hensigtsmæssige. I åbningsskrivelsen har Kommissionen derfor analyseret følgende:

a) I betragtning 168-192, om det var sandsynligt, at projektet »50CO₂Cars« ville hjælpe PSA-koncernen med at indhente sit efterslæb på F&U-området, hvilket var et af de aspekter, som de franske myndigheder fremstillede som et af de strukturelle problemer, som koncernen stod over for, i betragtning 16.

b) I betragtning 193 og 194, om det var sandsynligt, at projektet »50CO₂Cars« kunne hjælpe PSA-koncernen med at rationalisere sit produktionsapparat og sin omkostningsstruktur, navnlig arbejdskraftomkostningerne, eftersom disse faktorer også var blevet fremstillet som strukturelle handicap, som PSA-koncernen lider under, i betragtning 15.

c) I betragtning 208-217, om det var sandsynligt, at de nye »mild-hybridation«-teknologier, som projektet »50CO₂Cars« var rettet mod, kunne hjælpe PSA ud af sine vanskeligheder, som ikke blot var konjunkturbestemte (faldet på det europæiske marked, som blev identificeret i betragtning 11 i åbningsskrivelsen), men også strukturelle (»sakseeffekten«, som blev identificeret i betragtning 14 i åbningsskrivelsen).

- (327) Åbningsskrivelsen er således baseret på de elementer, som de franske myndigheder nævnte under de indledende undersøgelser som de omstændigheder, der har ført til virksomhedens problemer. Kommissionen har på ingen måde fremlagt et katalog over kumulative og/eller eksklusive kriterier, der gør det muligt at vurdere, om projektet »50CO₂Cars« var »tilpasset« koncernens omstrukturering eller ej.

⁽⁴⁷⁾ Som det præciseres i betragtning 39 ovenfor finder F&U-rammen ikke anvendelse for kriseramte virksomheder, og denne undtagelse gælder i øvrigt i hele omstrukturingsplanens gennemførelsesperiode, således som det præciseres i betragtning 16 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering: »Når først den omstrukturings- eller likvidationsplan, for hvilken der er blevet anmodet om støtte, er blevet udarbejdet og er i færd med at blive gennemført, vil al yderligere støtte blive betraget som omstrukturingsstøtte.«

- (328) Man må konstatere, at de franske myndigheder i løbet af den indledende undersøgelsesfase ikke har nævnt tendensen på markedet til, at salget af dieselmotorer erstattes af benzinmotorer (som nævnes i betragtning 210 i åbningsskrivelsen og gentages i betragtning 147 ovenfor) som en af forhindringerne for genetablering af PSA-koncernens rentabilitet, men blot som en del af baggrunden, selv om der ellers er angivet i betragtning 214 i åbningsskrivelsen »ifølge PSA's markedsundersøgelser (fandt) muligheder på markedet for økonomiske dieselmotorer«.
- (329) Under alle omstændigheder er formålet med denne formelle procedure at give medlemsstaten mulighed for at fremlægge alle de begrundelser, som den finder nødvendige for at godtgøre relevansen af den undersøgte støtte og navnlig at fremføre præciseringer af de omstændigheder, der har ført til virksomhedens vanskeligheder, som den måtte have undladt at beskrive i den indledende fase. Det er netop, hvad de franske myndigheder havde mulighed for i den foreliggende sag.

b) Analyse af projektet »50CO₂Cars«' bidrag til omstruktureringen af PSA-koncernen

- (330) Det fremgår af de franske myndigheders bemærkninger (sammenfattet i betragtning 147-151 ovenfor), at projektet »50CO₂Cars« har til formål at frembringe en teknologi til nedbringelse af forbruget og CO₂-emissionerne fra dieselmotorer til en »rimelig« pris.

i) Bidrage til at afhjælpe PSA-koncernens strukturelle handicap

- (331) Vende den faldende tendens for salg af dieselmotorer: I åbningsskrivelsen stillede Kommissionen i betragtning 211 spørgsmålstegn ved sammenhængen mellem en investering i F&U rettet mod en dieselmotorer og omstrukturingsplanen, idet den seneste tendens på markedet (som forventes at fortsætte i de kommende år) især havde bestået i, at salget af dieselmotorer blev erstattet med benzinmotorer.
- (332) I denne forbindelse fremgår det af Frankrigs begrundelser i betragtning 148 ovenfor, at med hensyn til den nuværende struktur i PSA-koncernens produktionsapparat (som hovedsagelig er indrettet på dieselmotorer, der udgør [60-80]* % af salget i Europa i 2012), ville en strategi med det formål at erstatte diesel med benzin i stedet for at »supplere« den være mindre relevant på kort/mellemlang sigt med henblik på at sikre genetableringen af koncernens rentabilitet. Kommissionen bemærker i denne forbindelse i sine bemærkninger i betragtning 203 ovenfor, at producenten Toyota erkender, at der kan findes et marked for dieselmotorer, selv om man mener, at salget vil være lavere end for benzinmotorer som følge af den forholdsvis dyrere dieselmotorer. I dette perspektiv kan udviklingen af en dieselmotorerløsning til en »rimelig« pris, som er planen for »50CO₂Cars«, bidrage til, at man i forbindelse med projektet kan kæmpe imod den udhuling af salget af dieselmotorer, som PSA-koncernen er ramt af i øjeblikket. På længere sigt, og hvis de grundlæggende tendenser, som man hidtil har kunnet konstatere, fortsætter (så salget af benzinmotorer fortsat ligger højere end for dieselmotorer), hvilket Toyota forventer, vil de centrale komponenter i dieselmotorer »50CO₂Cars« kunne tilpasses til benzinmotorer (jf. betragtning 50 i åbningsskrivelsen).
- (333) Derfor deler Kommissionen de franske myndigheders holdning om, at PSA's strategi for udvikling af en teknologi, der vil kunne genoprette mærkets miljøprofil og sikre, at dieselmotorer fortsat er økonomisk attraktive for forbrugerne, navnlig i Europa, kan forbedre rentabiliteten af PSA-koncernens produktionsapparat på kort og mellemlang sigt og dermed bidrage til, at koncernen kan genoprette rentabiliteten inden for rammerne af omstrukturingsplanen.
- (334) Indhente de akkumulerede efterslæb inden for F&U: Selv om de franske myndigheder anfægter relevansen af dette kriterium, fremgår det af betragtning 152, litra c), ovenfor, at »50CO₂Cars« giver mulighed for at indhente et efterslæb, som koncernen har fået inden for F&U, navnlig med hensyn til produktiviteten af aktiviteter vedrørende teknologisk innovation (sammenlægning af midler i et forskningskonsortium under ledelse af ADEME), standardisering af visse bilkomponenter (navnlig drivlinjen), teknologier til reduktion af dieselmotorers forbrug/emissioner og DCT-transmissioner. Disse bestræbelser har til formål at gøre dieselmotorernes pris mere »rimelig« for forbrugerne, idet arkitekturen i dieselmotorer i høj grad vil blive standardiseret og optimeret med hensyn til energiudnyttelse og produktionsomkostninger.
- (335) I betragtning 184 ovenfor understreger GM, at de fleste producenter gennemfører teknologiske projekter, der har til formål at nedbringe udstødningsemissionerne, og i betragtning 189 ovenfor bekræfter Fiat, at standarderne for CO₂-emissioner, som er fastsat i EU-lovgivningen, udgør en udfordring, som de forskellige producenter skal løse. Toyota mener ligeledes, at udviklingen af miljøteknologier bliver en nøgelfaktor for producenteres salg (se betragtning 203 ovenfor). I forbindelse med »teknologisk ekspansion« med henblik på at nedbringe forbrug/CO₂-emissioner og uden at bagatellisere problemerne med at foregribe de kommende anvendelsesmuligheder for den

aktuelle forskning mener Kommissionen, at det er en forudsætning for en vellykket gennemførelse af en omstrukturering, at en kriseramet bilproducent opretholder et vist teknologisk ambitionsniveau. Når der akkumuleres et efterslæb inden for F&U, risikerer man, at det indebærer en betydelig forringelse af mulighederne for at rette op på salget på kort og mellemlang sigt og dermed for chancerne for at genoprette rentabiliteten.

- (336) I lyset af alle de ovenstående elementer konkluderer Kommissionen, at projektet »50CO₂Cars« med stor sandsynlighed vil bidrage til at rette op på visse af PSA-koncernens strukturelle handicap.

ii) *Tilpasse produktionsapparatet til udfordringerne ved »mild-hybridation«*

- (337) I åbningskrivelsen stillede Kommissionen spørgsmålet om, hvorvidt de planlagte midler til udvikling af en »mild-hybridation«-teknologi var konsekvente i forhold til rationaliseringen af kapaciteten, som planlægges gennemført med resten af omstrukturingsplanen.

- (338) Det fremgår af betragtning 154 ovenfor, at de industrielle investeringer, der er nødvendige for gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars«, og navnlig tilpasningen af produktionskapaciteten til nye dieselmotorer og hybridsystemer, stadig er begrænsede i forhold til de samlede planlagte investeringer i løbet af omstrukturingsplanen. Deres økonomiske indvirkning er i øvrigt medregnet i de tal, som de franske myndigheder har fremlagt. Med hensyn til transmissioner mener Kommissionen i lighed med de franske myndigheder, at internalisering af en produktion, der i øjeblikket er placeret hos japanske producenter, hvis projektet »50CO₂Cars« bliver en succes, vil bidrage til genetableringen af PSA's rentabilitet ved at genoprette producentens dækningsbidrag og fjerne både logistikomkostninger og kursrisikoen.

- (339) På grundlag af disse elementer konkluderer Kommissionen, at tilpasningen af PSA's produktionsapparat til udfordringerne ved »mild-hybridation« stemmer fint overens med logikken bag omstruktureringen og genetableringen af koncernens rentabilitet.

iii) *Dreje virksomheden i retning af nye og rentable aktiviteter*

- (340) I sine bemærkninger (sammenfattet i betragtning 189 ovenfor) anførte Fiat overordnet set, at den motor, som skal være resultatet af »50CO₂Cars«, virker teknisk gennemførlig, men at den indebærer en risiko for at øge enhedsprisen på de biler, der udstyres med den, således at det bliver økonomisk umuligt at udbrede den udviklede teknologi i større skala.

- (341) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at den nuværende høje pris på »full-hybrid«-teknologier er forklaringen på, at de kun er blevet anvendt i de øverste markedssegmenter (luksusbiler). PSA's og partnernes planlagte strategi og F&U-indsats har netop til formål at finde en hybridteknologi, der udgør et bedre kompromis mellem omkostninger/ydelse end de nuværende løsninger: nedbringe CO₂-emissionerne med [10-20]* % i forhold til en tilsvarende bil uden hybridteknologi til en pris, der ligger [70-80]* % lavere end løsningen HY425.

- (342) I betragtning 216 i åbningskrivelsen beklagede Kommissionen imidlertid, at man ikke var i stand til at vurdere virkningerne af de nye »mild-hybridation«-teknologier på PSA-koncernens omsætning og rentabilitet, og den ønsker at få adgang til finansielle indikatorer, som normalt anvendes til at analysere relevansen af denne type F&U-investeringer, samt en analyse af de risici, der vil kunne påvirke projektets rentabilitet.

- (343) Det fremgår af betragtning 150 ovenfor, at den manglende specifikke statsstøtte til projektet »50CO₂Cars« inden for rammerne af omstrukturingsplanen tvang PSA til at udforme et »kontrafaktisk« projekt, der gik ud på at nedbringe F&U-investeringerne til et minimum for fortsat at kunne overholde den nye lovgivning vedrørende

CO₂-emissioner Finansieringsindikatoren, som de franske myndigheder fremlægger i tabel 15 i betragtning 155, litra b), ovenfor, er en såkaldt »differentiel« nettonutidsværdi (i det følgende betegnet »NNV«), der i modsætning til »standard«-NNV (som svarer til nutidsværdien af cashflow — positive og negative — af en investering) ikke giver mulighed for at vurdere investeringens iboende rentabilitet, men forskellen i rentabilitet mellem to investeringer, i dette tilfælde projektet »50CO₂Cars« (med eller uden statsstøtte) og det »kontrafaktiske« projekt.

- (344) Eftersom det kontrafaktiske projekt uanset den valgte aktualiseringssats (henholdsvis [10-13]* % eller [13-15]* %) stadig har en nettonutidsværdi, der er højere end for projektet »50CO₂Cars« uden statsstøtte (mellem [60-100]* mio. EUR for eDCT, mellem [20-70]* mio. EUR for parallelhybridteknologi), konkluderer de franske myndigheder, at hvis støtten ikke var blevet udbetalt, ville virksomheden spontant være »inciteret« til at gennemføre et andet projekt end »50CO₂Cars«. Kommissionen anfægter imidlertid gyldigheden af dette ræsonnement, idet den bemærker, at det ifølge enhver logik vil betyde, at med en aktualiseringssats på [13-15]* %, som de franske myndigheder underforstået har betragtet som den sats, der bedst afspejler det nuværende »grundlag« for forudsætningerne for finansiering af virksomheden, selv om satsen på [10-13]* % synes at være den almindeligt anvendte til vurdering af rentabiliteten af investeringerne, vil PSA ligeledes hellere vende sig mod det kontrafaktiske projekt end mod »50CO₂Cars«, idet den relative rentabilitet for to af komponenterne er højere: [50-60]* mio. EUR for eDCT og [20-30]* mio. for parallelhybridteknologien.
- (345) Endelig mener Kommissionen følgende:
- a) på den ene side er de konklusioner, som »differensindikatoren« ville gøre det muligt at nå frem til, i for høj grad afhængige af ad hoc-hypoteser om den anvendte aktualiseringssats, som anvendes til beregning af den »differentielle« nettonutidsværdi
 - b) og på den anden side giver strukturen for denne indikator ikke mulighed for at foretage en økonomisk vurdering af den samlede indvirkning af »50CO₂Cars« på koncernens omsætning og økonomiske udsigter, men kun for at foretage en gradvis sammenligning af fordelene (henholdsvis omkostningerne) ved at gennemføre »50CO₂Cars« i forhold til det, som det kontrafaktiske projekt havde givet mulighed for at opnå for bare to af komponenterne.
- (346) De økonomiske indikatorer, som Frankrig har fremlagt, giver således ikke mulighed for at tage højde for virkningerne af »mild-hybridation-systemet«, som »50CO₂Cars« drejer sig om. Men Kommissionen konstaterer, at i modsætning til det kontrafaktiske projekt giver projektet »50CO₂Cars« mulighed for at reagere på flere af de strukturelle handicap, som PSA-koncernen lider under i øjeblikket. Projektet giver således mulighed for at forbedre situationen med hensyn til standardisering af komponenter og at indhente visse efterslæb, som koncernen havde akkumuleret inden for F&U. Det kontrafaktiske projekts begrænsede rækkevidde giver ikke mulighed for at forfølge en sådan ambition. Det gælder i øvrigt, at den gradvise udvikling inden for det kontrafaktiske projekt, der udelukkende har til formål at kunne overholde lovgivningens normer med hensyn til CO₂-emissioner, formentlig vil være utilstrækkelig til at føre en effektiv kamp mod nedgangen i salget af dieslbiler, som koncernen står over for. For at vurdere sammenhængen mellem de nødvendige midler til hvert af disse projekter og resten af omstrukturingsplanen har Kommissionen sammenlignet de samlede omkostninger ved projektet »50CO₂Cars« (svarende til [300-400]* mio. EUR ifølge i betragtning 41 ovenfor) og ekstraomkostningerne og de industrielle risici, som det kontrafaktiske projekt indebærer. Det mulige tab af dækningsbidrag som følge af dette fænomen er ikke ubetydeligt og anslås til [500-700]* mio. EUR i betragtning 148 ovenfor.
- (347) Endelig mener Kommissionen, at i modsætning til de gradvise forbedringer, som er medtaget i det kontrafaktiske projekt, vil det teknologiske spring, som planlægges med projektet »50CO₂Cars«, hvis det lykkes, give PSA vækstmuligheder frem imod 2020, fordi PSA-koncernen så får mulighed for »at diversificere ved at vende sig imod nye og rentable aktiviteter«. Derfor bidrager projektet »50CO₂Cars« i højere grad til genetablering af koncernens rentabilitet, end det kontrafaktiske projekt ville have gjort.

iv) *Delkonklusion om projektet »50CO₂Cars«' bidrag til PSA-koncernens omstrukturering*

- (348) Det fremgår af ovenstående analyse, at projektet »50CO₂Cars« som en bestanddel af omstrukturingsplanen yder et positivt bidrag til genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet: tilpasningen af produktionsapparatet, som var nødvendig på grund af omstrukturingsplanen, er i overensstemmelse med strategien og de midler, der er til rådighed til omstruktureringen, og hvis projektet bliver en succes, vil det ikke blot medvirke til at rette op på virksomhedens strukturelle problemer (stor følsomhed over for udviklingen i salget af dieslbiler i Europa og et efterslæb inden for visse F&U-områder), men også give mulighed for at diversificere koncernens produktion og dreje den i retning af »nye og rentable« aktiviteter, der formodes at kunne sikre vækstmuligheder frem imod 2020.

8.4.2. RENTABILITETSPLANEN FOR BPF

- (349) I åbningsskrivelsen konstaterede Kommissionen, at BPF's problemer skyldes den gensidige afhængighed af PSA-koncernen, som har ført til en nedsættelse af bankens rating hos S&P den 14. februar 2013 til BB+, et spekulativt papir (non-investment grade), og det til trods for godkendelsen af redningsstøtten.
- (350) I sine bemærkninger til åbningsskrivelsen fastslår Kommissionen, at de franske myndigheder har gjort det muligt at fjerne dens tvivl vedrørende væksten på regnskabet og BPF's andel af nødlidende fordringer.
- (351) Kommissionen fastholder dermed den konklusion, som den var nået frem til i åbningsskrivelsen, og som ingen af de interesserede parter har anfægtet, nemlig at det problem, som BPF står over for, er et likviditetsproblem, der udelukkende skyldes forbindelsen til PSA-koncernen. I den udstrækning at tvivlen om genetableringen af koncernens rentabilitet har kunnet bortvejres, er der grund til at mene, at det samme gælder rentabilitetsplanen for BPF.

8.5. FOREBYGGELSE AF ENHVER UFORHOLDSMÆSSIG FORDREJNING AF KONKURRENCESITUATIONEN

8.5.1. ANALYSE AF NØDVENDIGHEDEN AF KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (352) I punkt 38 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering hedder det, at en forudsætning for Kommissionens godkendelse af omstrukturingsstøtte er, at der træffes kompensationsforanstaltninger for at afbøde støttens negative virkninger for samhandelen. I modsat fald vil støtten »stride mod den fælles interesse« og dermed være uforenelig med det indre marked. Denne betingelse indebærer oftest en begrænsning af den stilling, som virksomheden kan bevare på sit (sine) marked(er) efter omstrukturen.
- (353) Der erindres om, at de franske myndigheder oprindeligt foreslog følgende kompensationsforanstaltninger: yderligere reduktioner af CAPEX (»capital expenditures«), afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til fordel for en konkurrent, indstilling af udvikling og produktion af plug-in-hybridteknologien og fastsættelse af et loft for BPF's penetrationsgrad.
- (354) I åbningsskrivelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt disse foranstaltninger kunne betegnes kompensationsforanstaltninger, eller om de var tilstrækkelige som følge af betingelserne for deres gennemførelse.
- (355) Efter afslutningen på den formelle undersøgelsesprocedure mener Kommissionen, at af de foranstaltninger, som PSA gennemførte inden anmeldelsen af omstrukturingsplanen, kan de foranstaltninger, der beskrives i afsnit 2.4.5 ovenfor, ikke betegnes »kompensationsforanstaltninger« i henhold til punkt 38 ff. i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, idet de snarere svarer til strategiske valg, som »under alle omstændigheder er nødvendige for at genoprette koncernens rentabilitet«.
- (356) Men i notatet af 23. juli 2013 besluttede de franske myndigheder at trække samtlige kompensationsforanstaltninger, som blev anmeldt den 12. marts 2013, tilbage med undtagelse af foranstaltningen vedrørende fastsættelsen af en maksimal penetrationsgrad for BPF, som ændres i denne henseende i afsnit 8.5.2 nedenfor.
- (357) Derfor tager Kommissionen denne tilbagetrækning af foranstaltningerne til efterretning og mener ikke, at den skal udtale sig om følgende foranstaltninger:
- supplerende reduktioner af CAPEX (»capital expenditures«) og navnlig indstillingen af produktionen af modellerne Citroën 6 og Peugeot 607, indstillingen af produktionen af og den manglende fornyelse af modellen Bipper/Nemo og indstillingen af produktionen af dieselmotorer på over 2 liter
 - afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent og
 - opgivelse af udvikling og produktion plug-in-hybridteknologien.
- (358) I forbindelse med »kompensationsforanstaltninger« vil Kommissionen derfor kun analysere de franske myndigheders forslag om at indføre en mekanisme til forhøjelse af garantiomkostningen afhængig af BPF's penetrationsgrad over et niveau på [26-29]* %.

8.5.2. MEKANISME FOR FORHØJELSE AF OMKOSTNINGEN VED STATSGARANTIE AF AFHÆNGIGT AF BPF'S PENETRATIONSGRAD

- (359) I åbningsskrivelsen bemærkede Kommissionen, at begrænsningen af penetrationsgraden syntes at være en hensigtsmæssig foranstaltning til begrænsning af finansieringsstøtten til BPF's indvirkning på PSA's bilsalg. Men Kommissionen havde sine tvivl om den reelle indvirkning af denne foranstaltning på grund af betingelserne for gennemførelsen. PSA foreslog faktisk, at de enkelte europæiske lande forpligtede sig til, at satsen for 2013 ikke måtte overstige H2-satsen i 2012 og +1 i fleksibilitet, svarende til en maksimal sats på 33,4 %. Men i denne grænse syntes den forventelige stigning i 2013 at være medregnet, idet satsen var 29,8 % i 2012. For årene 2014 og 2015 foreslog de franske myndigheder i øvrigt, at penetrationsgraden skulle aftales for G10 for BPF i det foregående år justeret med variationen i penetrationsgrad for de sammenlignelige banker, der nævnes af PSA (Renaults, Fords, BMW's, VW's og Daimlers captive-banker), idet man indførte en »bundsats«. Denne ændring ville have medført en fleksibilitet for PSA, som kunne have begrænset denne foranstaltnings bindende karakter og dermed også dens effektivitet.
- (360) Der resterer stadig spørgsmål vedrørende identiteten af de sammenlignelige banker, som PSA foreslår (i øjeblikket udelukkende penetrationsgrader for Renaults og Volkswagens captive-banker, mens andre producenter som Ford eller Fiat ligeledes er tætte konkurrenter). Eftersom penetrationsgraderne varierer meget fra det ene land til det andet, kunne BPF have koncentreret sig om lånekapaciteten i de segmenter, hvor man har den største tilstedeværelse, og dermed udvikle en aggressiv salgsstrategi over for konkurrenterne.
- (361) De franske myndigheder besvarede Kommissionens argumenter i deres bemærkninger til åbningsskrivelsen (jf. betragtning 173). De accepterede navnlig at udvide sammenligningen til også at omfatte Fiats og Fords captive-banker. Hvad resten angår, fastholdt de principperne for mekanismen, som blev foreslået i anmeldelsen. Med hensyn til penetrationsgradernes detaljeringsgrad mener de ikke, at der findes producenter, som indberetter deres penetrationsgrader pr. segment. Med hensyn til mekanismens fleksibilitet mener de, at den er nødvendig for at give BPF mulighed for at tilpasse sig den forventelige udvikling på markedet og ikke fører til mindre effektivitet og en reduktion af foranstaltningens bindende karakter. Kommissionen tager de franske myndigheders bemærkninger om den mulige fleksibilitet, der opnås ved anvendelse af en overordnet penetrationsgrad for kompensationsforanstaltningen over for BPF, til efterretning. Det fremgår af betragtning 177 ovenfor, at [...] % af finansieringen fra BPF vedrører segment B og C og følgende fem lande: Frankrig, Det Forenede Kongerige, Tyskland, Spanien og Italien. I lyset af disse statistikker mener Kommissionen, at man kan afvise risikoen for, at kompensationsforanstaltningen er ineffektiv, fordi der er mulighed for en for stor fleksibilitet ved anvendelsen af en overordnet penetrationsgrad.
- (362) Indledningsvis bemærker Kommissionen, at kompensationsforanstaltningen vedrørende penetrationsgraden ifølge de franske myndigheder er den »mest målrettede og mest velegnede [foranstaltning], der vil kunne rette op på eventuelle fordrejninger af konkurrencesituationen, der er en direkte følge af tildelingen af støtte i form af en garanti til Banque PSA. En sådan foranstaltning gør det rent faktisk muligt at foretage en reel vurdering af sammenhængen mellem konsekvenserne af tildelingen af statsgarantien på Banque PSA's aktiviteter og bilsalget⁽⁴⁸⁾«.
- (363) Kommissionen bemærker i øvrigt, at alle producenter i deres kommentarer bekræftede en captive-banks vigtige rolle for finansieringen af bilsalget. Toyota understreger, at en captive-bank gør det muligt at styrke kundernes loyalitet over for et mærke med omkring 15 %, og at penetrationsgraden er højest i segmenter for mindre modeller. Fiat mener, at producenternes captive-banker er særdeles effektive salgs- og markedsføringsinstrumenter. Fiat er enig med Toyota om deres rolle med hensyn til kundeloyaliteten og tilføjer, at de også spiller en vigtig rolle med hensyn til at understøtte salgsprocessen, navnlig ved at træde i stedet for de »klassiske« finansieringsinstitutter, der er på vej til at forlade denne type lån. Fiat mener, at den offentlige garanti til BPF dermed har en direkte, umiddelbar og ekstremt negativ indvirkning på PSA-koncernens konkurrenter.
- (364) Eftersom de interesserede parter er helt enige om en captive-banks centrale rolle i finansieringen af bilproducenters salg og den særdeles negative indvirkning på konkurrencen, der direkte skyldes tildelingen af garantien til BPF, mener Kommissionen, at relevansen af foranstaltningen, der har til formål at begrænse BPF's mulighed for at anvende den offentlige garanti til at øge sin finansieringskapacitet uberettiget på bekostning af konkurrenternes captive-banker, kan bekræftes.
- (365) I tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 forpligtede de franske myndigheder sig til at foretage de ændringer, der beskrives i afsnit 7.2 ovenfor, som kompensation for konkurrencefordrejningen, der opstår i kraft af statsgarantien til BPF.

(48) Bemærkninger vedrørende punkt 234.

- (366) For at begrænse virkningerne af konkurrencefordrejningen, som garantien har medført, men idet man samtidig indrømmer BPF en vis fleksibilitet til at reagere på den mulige udvikling på markedet, tager den foreslåede forpligtelse form af en yderligere betaling for garantien afhængigt af BPF's penetrationsgrad. Princippet for anvendelsen er følgende: Prisen på garantien forhøjes, når BPF overskrider en penetrationsgrad på [26-29]* % for G10-aggregatet. Kommissionen bemærker på den ene side, at dette aggregats dækningsområde (Tyskland, Østrig, Belgien, Italien, Spanien, Nederlandene, Portugal, Schweiz, Frankrig og Det Forenede Kongerige) virker som det mest repræsentative blandt de disponible indikatorer for det europæiske marked⁽⁴⁹⁾. En sådan mekanisme virker i øvrigt hensigtsmæssig som en reaktion på princippet om kompensationsforanstaltninger (der har til formål at begrænse enhver konkurrencefordrejning), idet man samtidig sikrer en genetablering af virksomhedens rentabilitet. Ved at knytte en stigende penetrationsgrad sammen med en forhøjelse af prisen på garantien bliver BPF's muligheder for at tilbyde særligt attraktive finansieringsbetingelser takket være garantien begrænset til det, der er påkrævet for at sikre rentabiliteten, idet man samtidig begrænser fordrejningen af konkurrencesituationen. Koncernen vil ikke betale en pris, der ligger over det, som dens kapitalsituation kan finansiere, eftersom koncernen får mulighed for at fastholde penetrationsgraden på et niveau, der svarer til et bestemt prisniveau. Prisen stiger med penetrationsgraden, indtil den når 491 basispoint (skønnet markedssats). Graf 2 herunder viser sammenhængen mellem prisen på garantien og PSA's penetrationsgrad (de nøjagtige tal findes i tabel 17 i betragtning 250 ovenfor).

Graf 2

Forholdet mellem prisen på garantien (i basispoint) og penetrationsgraden i G10 (%)

[...]*

- (367) Ved analysen af denne foranstaltnings virkninger skal der bl.a. tages hensyn til den teoretiske penetrationsgrad, som PSA kunne have opnået uden støtten (i det følgende betegnet »den kontrafaktiske penetrationsgrad«). Kommissionen erindrer om, at uden statsgarantien ville nedskrivningen af BPF's rating og reduktionen af dens finansieringskapacitet have medført en tilsvarende reduktion i låneproduktionen, som ville have ført til et fald i bilsalget på [5-20]* %⁽⁵⁰⁾. Omsætningen i PSA's autombildivision, der sikres takket være finansiering fra captive-banken, udgør ifølge de franske myndigheder [6 000-7 000]* mio. EUR uden støtten og [35 000-40 000]* mio. EUR med støtten (under hensyntagen til et forventeligt fald i salget på omkring [10-20] %). Disse tal viser således, at BPF's teoretiske penetrationsgrad ville være omkring [15-20]* %. Det gælder med andre ord, at hvis BPF ikke havde fået ydet statsgarantien, ville dens finansieringskapacitet være blevet forringet i en sådan grad, at det ville have ført til en betydeligt lavere penetrationsgrad. Der ville i øvrigt være opstået et tilsvarende fald i salgsmængderne som følge af captive-bankernes centrale rolle for bilsalget. Ifølge de franske myndigheder ville et sådant fald ikke gøre det muligt at genoprette rentabiliteten og ville have trukket PSA ind i en ond cirkel med gentagne nedskrivninger af ratingen, hvilket igen ville have medført yderligere tab for koncernen.
- (368) Denne kontrafaktiske penetrationsgrad gør det muligt at sætte vejledende tal på den nedre værdi, som man skal tage hensyn til ved kalibreringen af kompensationsforanstaltningerne. Dette minimum bør ligge på et højere niveau end den skønnede teoretiske sats på [15-20]* %. Loftet for penetrationsgraden bør ligeledes ligge lavere end den nuværende penetrationsgrad ([29-31]* % for G10 i 2012). Enhver kompensationsforanstaltning har til formål at minimere statsstøttens indvirkning på modtagervirksomhedens konkurrenter. Men statsgarantien giver allerede BPF mulighed for at opretholde sin nuværende penetrationsgrad (som det fremgår af den kontrafaktiske penetrationsgrad). Derfor bør alle kompensationsforanstaltninger, der har form af en yderligere pris, allerede anvendes på den nuværende penetrationsgrad.
- (369) Så under hensyntagen til penetrationsgraden på [29-31]* %, den nedre grænse på [15-20]* %, der beskrives ovenfor, den sandsynlige udvikling i opadgående retning, som de franske myndigheder beskriver, og betydningen af captive-bankernes finansiering på bilsalget, anses forpligtelsen til at hæve prisen på statsgarantien fra [26-29]* %⁽⁵¹⁾ for en hensigtsmæssig foranstaltning, der medvirker til at begrænse konkurrencefordrejningen. I lyset af den nuværende penetrationsgrad betyder forpligtelsen, at BPF allerede burde kunne hæve prisen på garantien

⁽⁴⁹⁾ G5-indikatoren, der er indeholdt i G10-indikatoren, dækker som anført i betragtning 361 ovenfor allerede [...] % af den finansiering, som BPF tilbyder.

⁽⁵⁰⁾ Notat fra de franske myndigheder af 7. december 2012: kontrafaktuel scenario — foreløbige indvirkninger på PSA-koncernen.

⁽⁵¹⁾ Det skal ligeledes bemærkes, at denne penetrationsgrad på [26-29]* % ligger betydeligt lavere end de franske myndigheders oprindelige forslag i første version af kompensationsforanstaltningen: dvs. 33,4 % som angivet i tabel 7 i betragtning 102.

med omkring [40-50]* basispoint (hvilket svarer til, at statsgarantien koster omkring [300-310]* basispoint i stedet for de 260 basispoint, der er angivet i den oprindelige protokol, som blev aftalt med staten). Hvis BPF ønsker at øge denne penetrationsgrad, stiger prisen i de forhold, der anføres i tabel 17 i betragtning 250 ovenfor⁽⁵²⁾. Hvis denne penetrationsgrad falder, falder ekstraprisen tilsvarende⁽⁵³⁾. Dermed indebærer forpligtelsen en umiddelbar forhøjelse af prisen på garantien for BPF, en omkostning, som stiger, når PSA øger andelen af biler, der finansieres af BPF, af det samlede salg.

- (370) Dermed mener Kommissionen, at denne foranstaltning gør det muligt at kompensere for uforholdsmæssigt store fordrejninger af konkurrencesituationen i henhold til punkt 38-40 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (371) Endelig gælder det, at på trods af den overkapacitet, som den europæiske automobilektor tilsyneladende er ramt af, mener Kommissionen, at en yderligere reduktion af PSA-koncernens produktionskapacitet ikke vil være den bedst egnede løsning i denne sag:
- på den ene side har virksomheden som anført i betragtning 49 ovenfor allerede gennemført betydelige strukturændringer på anlæggene i Aulnay og Rennes
 - på den anden side gælder det som forklaret i betragtning 315 ovenfor, at hvis der fremover bliver behov for yderligere omstruktureringer, vil det være at foretrække at indrømme PSA en strategisk manøvrermargin, hvad angår valget af midler til stabilisering af sin økonomiske situation, mens en yderligere kapacitetsreduktion kun vil være en af mulighederne for at opnå dette.

8.5.3. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE FORHANDLERNES FINANSIERINGSMARGEN

- (372) Kommissionen bemærker ligeledes, at de franske myndigheder har forpligtet sig til, at PSA ikke må sænke forhandlernetts årlige finansieringsmargen til et niveau, der ligger lavere end det gennemsnitlige årlige dækningsbidrag i de seneste 12 måneder pr. 30. juni 2013 for hele omstrukturingsplanens gennemførelsesperiode.
- (373) Kommissionen mener ikke, at denne forpligtelse gør det muligt at gøre begrænsningen af BPF's penetrationsgrad mindre bindende. Ved at opretholde det gennemsnitlige dækningsbidrag for forhandlerne på samme niveau, som ville være gældende uden støtte, kan BPF ikke udnytte garantien til at føre en aggressiv salgspolitik over for disse forhandlere.

8.5.4. ÆNDRING AF DEN OPRINDELIGT PLANLAGTE STØTTE TIL GENNEMFØRELSEN AF PROJEKTET »50CO₂CARS« TIL TILBAGEBETALINGSPLIGTIGE FORSKUD

- (374) For at sikre, at de midler, som det offentlige stiller til rådighed for at bevare den kriseramte producents teknologiske kompetencer, er forholdsmæssige, mener Kommissionen, at følgende skal være opfyldt:
- F&U-aktiviteterne inden for omstrukturingsplanens rammer må ikke have et omfang, der betyder, at der kan opstå risiko for »udtørring«, som Kommissionen nævner i betragtning 243 i åbningskrivelsen.
 - Når situationen bedres, skal en betydelig del af de offentlige midler, som er stillet til rådighed for producenten for at opretholde dens kompetenceniveau på den »teknologiske frontlinje«, tilbagebetales til den støtteudbetalende myndighed, hvis F&U-projektet bliver en succes, og der sker en genetablering af virksomhedens rentabilitet.
- (375) Hvad angår det første punkt, skal Kommissionen derfor kontrollere, om de øvrige bilproducenters dynamiske incitamenter til at fortsætte deres F&U-indsats inden for hybridteknologien vil blive begrænset betydeligt (eller helt forsvinde), hvis projektet »50CO₂Cars« gennemføres. Men det fremgår af GM's bemærkninger, at selv om den offentlige støtte til gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars« er »ikke ubetydelig« for et F&U-projekt for udvikling af et »mild-hybridation«-system, er den ikke desto mindre »betydelig« sammenholdt med F&U-udgifterne i sektoren som helhed og under alle omstændigheder utilstrækkelige til at »forhindre en konkurrerende producent i at udvikle sit eget F&U-program inden for samme område« (se betragtning 184 ovenfor). Fiat bekræfter ligeledes, at de teknologiske fremskridt, som projektet »50CO₂Cars« giver mulighed for, ikke udgør en hindring for komme

⁽⁵²⁾ Hvis penetrationsgraden f.eks. når [30-40]*% (imod [29-31]*% i dag), bliver forhøjelsen af prisen på garantien på [70-80]* basispoint.

⁽⁵³⁾ Hvis penetrationsgraden f.eks. når [20-30]*% (imod [29-31]*% i dag), bliver forhøjelsen af prisen på garantien på [20-30]* basispoint.

ind på markederne, der kan fjerne incitamentet for andre producenter (se betragtning 190 og 232 ovenfor). På grundlag af disse tilkendegivelser fra tredjemand kan Kommissionen således konkludere, at man kan se bort fra risikoen for, at gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars« fører til »udtørring« i den foreliggende sag.

- (376) For så vidt angår det andet punkt, henviser Kommissionen til den kompensationsforanstaltning, som de franske myndigheder foreslår i afsnit 7.5 ovenfor, der skal omdanne den oprindeligt planlagte støtte på 24,5 mio. EUR til tilbagebetalingspligtige forskud fra ADEME, således at alle de beløb, som staten har udbetalt til gennemførelsen af F&U-aktiviteter, tilbagebetales, hvis PSA-koncernens rentabilitet genetableres.
- (377) Endelig mener Kommissionen, at den offentlige støtte til gennemførelsen af projektet »50CO₂Cars« inden for rammerne af omstruktureringsplanen efter al sandsynlighed ikke blot ikke vil udgøre en betydelig risiko for andre producenters incitamentet til at fortsætte deres F&U-indsats (ingen »udtørringseffekt«), men at den ligeledes står i et rimeligt forhold til målet om, at PSA-koncernen skal genoprette rentabiliteten, eftersom de franske myndigheder har forpligtet sig til, at hvis koncernens rentabilitet skal genetableres, skal de beløb, som staten har udbetalt i støtte til gennemførelse af dette F&U-projekt tilbagebetales til den støtteudbetalende myndighed til den samlede nutidsværdi (se betragtning 256 ovenfor).

8.5.5. FORPLIGTELSE TIL AT AFHOLDE SIG FRA OPKØB

- (378) Kommissionen bemærker endelig, at de franske myndigheder har forpligtet sig til at sikre, at PSA afholder sig fra at opkøbe andele i andre virksomheder eller erhverve virksomhedsaktiver i omstruktureringsplanens varighed på de betingelser, der beskrives i betragtning 251 ff. for beløb på over 100 mio. EUR pr. år. Som en undtagelse fra det overordnede princip i betragtning 251 og 252 ovenfor kan Faurecia og dets datterselskaber foretage opkøb med Kommissionens forudgående tilladelse som præciseret i betragtning 253 ovenfor. I sin vurdering vil Kommissionen tage positivt hensyn til opkøb, i) som enten direkte eller indirekte bidrager til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet, idet de har en positiv indvirkning på PSA-koncernens forventede rentabilitet, og ii) ikke er en omgåelse af forpligtelsen til at begrænse støttens virkninger til det strengt nødvendige for at nå målene med PSA-koncernens omstruktureringsplan.
- (379) Kommissionen betragter denne foranstaltning som nødvendig og mener, at den udligner den fordrejning af konkurrencesituationen, som tildelingen af støtten har givet anledning til.

8.5.6. NØDVENDIGHEDEN AF EN KOMPENSATIONSFORANSTALTNING VEDRØRENDE FMEA

- (380) En anonym tredjepart mener, at PSA bør sælge sin andel i FMEA. Kommissionen bemærker, at denne tredjeparts bemærkninger vedrører en klage, som Kommissionen er i færd med at behandle, og ikke vedrører genstanden for denne procedure. Derfor finder den ikke anledning til at reagere på denne i forbindelse med denne afgørelse.

8.6. BEGRÆNSNING AF STØTTEN TIL ET MINIMUM: REELT BIDRAG, UDEN STØTTE

- (381) For at støtten kan godkendes, kræves det i henhold til punkt 43-45 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, at støttebeløbet og -intensiteten er begrænset til det strengt nødvendige for at give mulighed for omstruktureringen i henhold til de økonomiske muligheder for virksomheden, aktionæerne eller den koncern, som den er en del af. Støttemodtagerne skal selv yde et betydeligt bidrag til omstruktureringen af egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved finansiering udefra på markedsvilkår.
- (382) Som anført i betragtning 246 og 247 i åbningskravet erindrer Kommissionen om, at dette kompatibilitetskrav ikke giver anledning til særlig tvivl. Omkostningerne ved omstruktureringen som beskrevet i de franske myndigheders anmeldelse udgør [1,3-1,8]* mia. EUR. Med henblik på at finansiere sin omstrukturering har PSA-koncernen gennemført et program for afhændelse af aktiver, der har tilført koncernen 1,956 mia. EUR i fri likviditet (2,050 mia. i finansiel nettostilling). Der erindres om, at støttebeløbet er på 571,9 mio. EUR.
- (383) Kommissionen mener i øvrigt, at kravet om begrænsning af støttebeløbet til det absolut nødvendige minimum til at sikre gennemførelsen af omstruktureringen ligeledes sikres af de franske myndigheders forpligtelse til at afstå fra opkøb på de betingelser, der beskrives i betragtning 251 ff. Kommissionen mener faktisk, at denne forpligtelse giver PSA-koncernen mulighed for at undgå at anvende økonomiske ressourcer, der eventuelt måtte være tilgængelige, til andre formål end genetablering af rentabiliteten på lang sigt.

(384) Derfor mener Kommissionen ikke, at der er grund til at ændre vurderingen i åbningskrivelsen vedrørende overholdelsen af kriterierne i punkt 43-45 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.

8.7. PRINCIPPET OM ENGANGSSTØTTE

(385) I henhold til punkt 72 ff. i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering må der kun ydes omstrukturingsstøtte en enkelt gang inden for en 10-årig periode.

(386) De franske myndigheder præciserede i anmeldelsen af 12. marts 2013, at PSA-koncernen ikke har modtaget omstrukturingsstøtte inden for de forgangne 10 år.

(387) Dermed er princippet om engangsstøtte i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering overholdt.

9. KONKLUSION

(388) I lyset af de franske myndigheders forpligtelser kan støtten erklæres for forenelig med det indre marked —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Statsstøtten, som Frankrig planlægger at yde til fordel for PSA-koncernen Peugeot Citroën SA i form af en statsgaranti, der dækker Banque PSA Finances' udstedelse af obligationer frem til den 31. december 2016 for højst 7 mia. EUR (med en bruttostøtteækvivalent på 486 mio. EUR) på den ene side og i form af tilbagebetalingspligtige forskud på 85,9 mio. EUR til gennemførelse af F&U-projektet »50CO₂Cars« på den anden side svarende til et samlet støttebeløb på 571,9 mio. EUR, er forenelig med det indre marked.

Gennemførelsen af denne statsstøtte godkendes derfor.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til Republikken Frankrig.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. juli 2013.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

BILAG

GENNEMFØRELSE OG DEN UAFHÆNGIGE SAGKYNDIGE

1. UDNÆVNELSE AF EN UAFHÆNGIG SAGKYNDIG

- 1) De franske myndigheder forpligter sig til at sørge for, at PSA-koncernen pålægger en uafhængig sagkyndig at foretage en detaljeret kontrol af anvendelsen af de indgåede forpligtelser i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 (»den uafhængige sagkyndige«) i omstruktureringsplanens varighed, dvs. frem til den 31. december 2015.
- 2) Den uafhængige sagkyndige skal være uafhængig af PSA-koncernen. I sine funktioner som f.eks. investeringsbank, konsulent eller revisor skal den uafhængige sagkyndige have den nødvendige viden og de nødvendige kvalifikationer til at udøve sit mandat og må på intet tidspunkt være genstand for en interessekonflikt. Den uafhængige sagkyndige modtager vederlag af PSA-koncernen på en måde, der på ingen måde hindrer en effektiv og uafhængig udførelse af vedkommendes opgave.
- 3) De franske myndigheder forelægger senest fire uger efter datoen for meddelelsen af Kommissionens kommende beslutning i sagen SA.35611 et forslag om udpegelse af mindst to personer eller institutioner som uafhængige sagkyndige til forudgående godkendelse i Kommissionen.
- 4) De franske myndigheders forslag skal være tilstrækkelig detaljerede til, at Kommissionen kan forvisse sig om, at den uafhængige sagkyndige opfylder kravene i disse forpligtelser. Forslagene skal navnlig omfatte følgende oplysninger:
 - a) et udkast til mandat med en detaljeret beskrivelse af alle bestemmelser, der vil give den uafhængige sagkyndige mulighed for at udføre sin opgave
 - b) et udkast til arbejdsplan med en detaljeret beskrivelse af, hvordan den uafhængige sagkyndige planlægger at udføre sine opgaver.
- 5) Kommissionen kan godkende eller forkaste forslagene til uafhængige sagkyndige og kan godkende udkastet til mandat med forbehold af de ændringer, som den måtte finde hensigtsmæssige for at give den uafhængige sagkyndige mulighed for at udføre sine opgaver. Hvis Kommissionen kun godkender et af PSA-koncernens forslag, udnævner sidstnævnte den pågældende person eller institution til uafhængig sagkyndig eller foretager det nødvendige for at sikre, at denne person eller institution udpeges i henhold til udkastet til mandat, som Kommissionen har godkendt. Hvis flere personer/institutioner godkendes, kan PSA-koncernen frit beslutte, hvilken af de pågældende personer eller institutioner den ønsker at udpege til uafhængig sagkyndig. Den uafhængige sagkyndige udpeges inden for en uge efter Kommissionens godkendelse og i henhold til mandatet, som Kommissionen har godkendt.
- 6) Hvis alle de franske myndigheders forslag forkastes, forpligter de franske myndigheder sig til at sikre, at PSA-koncernen foreslår Kommissionen mindst to andre personer eller institutioner i henhold til de fastlagte betingelser og proceduren i denne forpligtelse og inden for en frist på to uger efter Kommissionens afvisning af det første forslag.
- 7) Hvis Kommissionen afviser de nye forslag fra de franske myndigheder, udnævner Kommissionen en uafhængig sagkyndig, som PSA-koncernen skal godkende i henhold til det mandat, som Kommissionen har godkendt.

2. DEN UAFHÆNGIGE SAGKYNDIGES OPGAVER OG FORPLIGTELSE

- 8) Den uafhængige sagkyndige skal i) bistå Kommissionen med at kontrollere, at PSA-koncernen overholder de forpligtelser, som påhviler den i henhold til tilsagnserklæringen af 23. juli 2013, og ii) udføre sin opgave som fastlagt i denne tilsagnserklæring af 23. juli 2013. Den uafhængige sagkyndige skal udføre sine opgaver i henhold til den arbejdsplan, som Kommissionen har godkendt, eventuelt ændret med dennes tilladelse. Kommissionen kan på eget initiativ eller efter anmodning fra den uafhængige sagkyndige eller fra PSA-koncernen udstikke instrukser til den uafhængige sagkyndige. PSA-koncernen kan ikke give den uafhængige sagkyndige instrukser.
- 9) Den uafhængige sagkyndiges opgave er at sikre, at forpligtelserne i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 overholdes og gennemføres fuldt ud med henblik på at sikre, at PSA-koncernen gennemfører den omstrukturingsplan, der blev anmeldt til Kommissionen den 12. marts 2013.

- 10) Den uafhængige sagkyndige:
- a) foreslår i sin første rapport Kommissionen en detaljeret arbejdsplan med en beskrivelse af, hvordan den pågældende vil sikre overholdelsen af tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
 - b) skal kontrollere, at PSA-koncernen gennemfører omstrukturingsplanen fuldt ud og korrekt, og navnlig:
 - at den gennemfører forpligtelserne i brevet af 23. juli 2013 og kompensationsforanstaltningerne, der er beskrevet i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
 - at den gennemfører rentabilitetsforanstaltningerne, der er beskrevet i punkt 6 i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
 - c) skal sikre overholdelsen af alle de øvrige forpligtelser, der er beskrevet i brevet af 23. juli 2013
 - d) skal udføre alle de øvrige funktioner, som vedkommende er tildelt i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
 - e) skal foreslå PSA-koncernen de foranstaltninger, som han anser for hensigtsmæssige i henhold til forpligtelserne i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
 - f) skal tage hensyn til udviklinger af lovgivningen, der kan få betydning for likviditeten og solvensen, med henblik på at kontrollere udviklingen i de vigtigste relevante finansielle indikatorer i forhold til prognoserne i omstrukturingsplanen for PSA-koncernen
 - g) skal fremlægge et skriftligt udkast til rapport for Kommissionen, de franske myndigheder og PSA-koncernen inden for 30 dage efter udløbet af hver seks måneders periode. Kommissionen, de franske myndigheder og PSA-koncernen kan fremsætte forslag til ændringer inden for en frist på fem hverdage. Inden for fem arbejdsdage fra modtagelsen af bemærkningerne skal den uafhængige sagkyndige udarbejde en endelig rapport, hvori denne så vidt muligt tager hensyn til indkomne bemærkninger. Den uafhængige sagkyndige skal efterfølgende sende sin rapport til Kommissionen og de franske myndigheder. Herefter kan han sende sin rapport til PSA-koncernen. Han må under ingen omstændigheder sende sin rapport til de franske myndigheder eller til PSA-koncernen, før han sender den til Kommissionen. Hvis den uafhængige sagkyndiges endelige rapport indeholder fortrolige oplysninger om PSA-koncernen, er den uafhængige sagkyndige forpligtet til at tilsende koncernen en ikkefortrolig udgave.

Rapporten skal navnlig beskrive, hvilke foranstaltninger den uafhængige sagkyndige har truffet for at udføre sin opgave, og beskrive PSA-koncernens overholdelse af sine forpligtelser i henhold til tilsagnserklæringen. Han skal give Kommissionen mulighed for at kontrollere, at PSA-koncernen forvaltes i henhold til forpligtelserne i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013. Om nødvendigt kan Kommissionen fremsætte en mere detaljeret præcisering af, hvad den ønsker medtaget i rapporten.

Ud over disse rapporter skal den uafhængige sagkyndige skriftligt og rettidigt give Kommissionen meddelelse om enhver manglende overholdelse af forpligtelserne i brevet af 23. juli 2013, som han måtte have mistanke om, idet han samtidig henviser til en ikkefortrolig udgave af brevet til PSA-koncernen.

3. PSA-KONCERNENS FORPLIGTELSE

- 11) PSA-koncernen samarbejder med og kræver af sine rådgivere, at de i henhold til fortrolighedsbestemmelserne samarbejder og yder enhver form for bistand og information, som den uafhængige sagkyndige med rimelighed kan anmode om med henblik på udøvelsen af sit mandat. Den uafhængige sagkyndige skal have ubegrænset adgang til alle oplysninger, dokumenter eller arkiver samt til alle ledere eller medarbejdere i PSA-koncernen, som måtte være nødvendige for udførelsen af hans opgaver. PSA-koncernen stiller et kontor i sine bygninger til rådighed for den uafhængige sagkyndige, og alle ansatte i PSA-koncernen skal holde sig rede til at mødes med den uafhængige sagkyndige og give denne de oplysninger, som han måtte have behov for til at udføre sine opgaver.
- 12) Med forbehold af PSA-koncernens godkendelse (som ikke må nægtes eller forsinkes uden grund) og på dennes regning kan den uafhængige sagkyndige benytte sig af rådgivere efter eget valg, navnlig juridiske rådgivere eller finansieringsrådgivere, hvis han mener, at dette er nødvendigt for udførelsen af sine opgaver i henhold til tilsagnserklæringen af 23. juli 2013, og på betingelse af at omkostningerne og øvrige heraf følgende udgifter er rimelige. Hvis PSA-koncernen nægter at lade den uafhængige sagkyndige bistå af sådanne rådgivere, kan Kommissionen godkende udnævnelsen af disse efter at have hørt PSA-koncernen. Kun den uafhængige sagkyndige kan give disse rådgivere instrukser.

4. UDSKIFTNING, FRITSTILLING OG UDNÆVNELSE AF EN NY UAFHÆNGIG SAGKYNDIG

- 13) Hvis den uafhængige sagkyndige fratræder sine funktioner som beskrevet i brevet af 23. juli 2013 eller af en hvilken som helst anden grund, f.eks. hvis der opstår en interessekonflikt vedrørende den uafhængige sagkyndige:
 - a) kan Kommissionen efter at have hørt den uafhængige sagkyndige pålægge PSA-koncernen at udskifte ham
 - b) kan PSA-koncernen med Kommissionens godkendelse udskifte den uafhængige sagkyndige.
 - 14) Hvis den uafhængige sagkyndige fritilles fra sine funktioner i henhold til afsnit 4 i dette bilag, kan han pålægges at fortsætte udøvelsen af sine funktioner, indtil der er udnævnt en ny uafhængig sagkyndig, og denne har fået overdraget alle de relevante oplysninger, som er til rådighed. Den nye uafhængige sagkyndige udnævnes i henhold til proceduren, der beskrives i afsnit 1 i dette bilag.
 - 15) Med forbehold af punkt 13) i dette bilag kan den uafhængige sagkyndige først fratræde sine funktioner efter at være blevet fritaget for dem af Kommissionen, når han har opfyldt alle de forpligtelser, som påhviler ham. Kommissionen kan til enhver tid kræve, at der udnævnes en ny uafhængig sagkyndig, hvis det senere viser sig, at forpligtelserne i brevet af 23. juli 2013 ikke er overholdt i deres helhed.
-

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2016/2069**af 1. oktober 2014****om de foranstaltninger SA.14093 (C 76/2002), som Belgien har iværksat til fordel for Brussels South Charleroi Airport og Ryanair***(meddelt under nummer C(2014) 6849)***(Kun den franske udgave er autentisk)****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit ⁽¹⁾,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret de interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med disse artikler ⁽²⁾, under hensyntagen til disse bemærkninger og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) Da den belgiske presse i juli 2001 offentliggjorde en række oplysninger, og Kommissionen i januar 2002 modtog en klage, kom det til Kommissionens kendskab, at Belgien havde ydet luftfartsselskabet Ryanair Ltd (herefter »Ryanair«) en række støtteforanstaltninger i forbindelse med driften af luftfartstjenester i Charleroi lufthavn. Belgien videregav i sine skrivelser af 21. november 2001, 13. juni 2002 og 4. juli 2002 samt på et møde den 9. oktober 2002 forskellige oplysninger herom til Kommissionen.
- (2) Ved brev af 11. december 2002 ⁽³⁾ (herefter »indledningsbeslutningen«) meddelte Kommissionen Belgien, at den havde besluttet at indlede proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF (herefter »den formelle undersøgelsesprocedure«) med hensyn til disse foranstaltninger. Belgien fremsendte sine bemærkninger den 14. februar 2003.
- (3) Indledningsbeslutningen blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁴⁾. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de pågældende foranstaltninger senest en måned efter offentliggørelsen heraf.
- (4) Kommissionen modtog bemærkninger fra interesserede parter. Den videresendte bemærkningerne til Belgien ved brev af 19. marts og 22. april 2003, så de belgiske myndigheder kunne få lejlighed til at kommentere dem. Kommissionen modtog Belgiens kommentarer ved brev af 16. og 27. maj 2003.
- (5) Efter anmodning fra Kommissionen blev der afholdt tre møder med de belgiske myndigheder den 24. juni 2003 samt den 23. og 25. juli 2003. Efter disse møder udbad Kommissionen sig supplerende oplysninger, som blev fremsendt den 27. august 2003.
- (6) Den 19. december 2003 sendte Belgien Kommissionen en skrivelse med supplerende oplysninger. I denne skrivelse bad de belgiske myndigheder om et nyt møde med Kommissionen, som blev afholdt den 16. januar 2004.

⁽¹⁾ Med virkning fra den 1. december 2009 er EF-traktatens artikel 87 og 88 blevet til henholdsvis artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»TEUF«). De to sæt bestemmelser er i det væsentlige identiske. I nærværende afgørelse skal henvisninger til artikel 107 og 108 i TEUF efter omstændighederne forstås som henvisninger til EF-traktatens artikel 87 og 88. Med TEUF er der også indført visse terminologiske ændringer, f.eks. er »Fællesskab« erstattet med »Union«, »fællesmarkedet« med »det indre marked« og »Retten i Første Instans« med »Retten«. Det er TEUF-terminologien, der anvendes i denne afgørelse.

⁽²⁾ EUT C 248 af 17.8.2012, s. 1.

⁽³⁾ SG (2002) D/233141.

⁽⁴⁾ EFT C 18 af 25.1.2003, s. 3.

- (7) Kommissionen vedtog en delvis negativ, endelig beslutning den 12. februar 2004 ⁽⁵⁾ (herefter »2004-beslutningen«).
- (8) Denne beslutning blev annulleret af Retten ved dom af 17. december 2008 ⁽⁶⁾ (herefter »2008-dommen«), hvorved Kommissionen blev pålagt at vedtage en ny endelig beslutning om de foreliggende foranstaltninger. Retten fandt, at Kommissionens undladelse af at undersøge samtlige foranstaltninger, der var ydet Ryanair af regionen Vallonien (herefter »regionen«) og af forvalteren af Charleroi lufthavn, aktieselskabet Brussels South Charleroi Airport (herefter »BSCA«), og at kontrollere, om disse to enheder samlet set havde handlet som fornuftige markedsøkonomiske aktører, var behæftet med en retlig fejl. Denne dom fra 2008 medførte en genoptagelse af den formelle undersøgelsesprocedure, som var blevet afsluttet ved den endelige 2004-beslutning.
- (9) Ved brev af 23. juli 2010 gav Kommissionen Belgien samt de parter, der havde fremsendt bemærkninger i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure, der blev indledt den 11. december 2002, mulighed for at fremsætte nye bemærkninger i anledning af, at den formelle undersøgelsesprocedure var blevet genoptaget som følge af 2008-dommen. På Kommissionens anmodning af 20. april 2011 fremsendte de belgiske myndigheder yderligere oplysninger ved brev af 14. juli og 21. september 2011.
- (10) Ved brev af 21. marts 2012 meddelte Kommissionen Belgien, at den havde besluttet at udvide den formelle undersøgelsesprocedure til at omfatte en række nye foranstaltninger (herefter »udvidelsesafgørelsen af 2012«).
- (11) Udvidelsesafgørelsen af 2012 blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* ⁽⁷⁾. Kommissionen anmodede interesserede parter om at fremsætte deres bemærkninger til de omhandlede foranstaltninger.
- (12) Belgien fremsatte sine bemærkninger den 22. maj 2012. Bemærkningerne af 22. maj indeholdt ikke den tabel, der fremgik af bilag I til udvidelsesafgørelsen af 2012. Den blev fremsendt den 5. juni 2012.
- (13) Den 9. august 2012 bad Kommissionen om yderligere oplysninger om navnlig de udgifter, der blev afholdt af Société Wallonne des Aéroports (herefter »SOWAER«) på grund af dette selskabs investeringer i Charleroi lufthavn og de funktioner, det udførte for BSCA. De belgiske myndigheder fremsendte den 3. september 2012 årsregnskaberne for SOWAER for årene 2001-2004 og yderligere oplysninger den 9. og 18. oktober 2012.
- (14) Efter et møde udbad Kommissionen sig den 26. oktober 2012 yderligere oplysninger. Belgien fremsendte disse oplysninger den 9. november 2012.
- (15) Kommissionen modtog bemærkninger fra følgende interesserede parter:
- Bemærkningerne fra interesseret part C blev modtaget den 14. september 2012.
 - Bemærkningerne fra Board of Airline Representatives blev modtaget den 17. september 2012 sammen med bemærkningerne fra Air France, Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA — Association of European Airlines) og Brussels Airport Company.
 - Bemærkningerne fra Brussels Airlines blev modtaget den 18. september 2012.
 - Bemærkningerne fra BSCA blev modtaget den 4. oktober 2012.
 - Ryanair fremsendte sine bemærkninger den 3. oktober 2012 med henvisning til sine bemærkninger af 30. september 2011, 13. april 2012 og 4. juli 2012. Ryanair fremsendte supplerende bemærkninger den 10. april 2013, den 20. december 2013 og den 17. og 31. januar 2014.
- (16) Kommissionen sendte disse bemærkninger til Belgien den 2. juli og den 29. oktober 2012, den 3. maj 2013, den 22. januar og den 24. februar 2014 med mulighed for at kommentere dem. Kommissionen modtog Belgiens kommentarer ved brev af 17. juli 2012, 14. december 2012 og 5. juni 2013.

⁽⁵⁾ Kommissionens beslutning 2004/393/EF af 12. februar 2004 om de fordele, som regionen Vallonien og Brussels South Charleroi Airport har indrømmet luftfartsselskabet Ryanair ved selskabets etablering i Charleroi (EUT L 137 af 30.4.2004, s. 1).

⁽⁶⁾ Dom af 17. december 2008 i sag T-196/04, Ryanair mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 3646, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Se fodnote 2.

- (17) Den 14. januar 2014 bad Kommissionen Belgien om supplerende oplysninger, navnlig med henblik på at afprøve det markedsøkonomiske investorprincip på foranstaltningerne til fordel for BSCA. Belgien svarede ved brev af 7. og 24. februar 2014. Disse svar var dog ikke fyldestgørende, hvorfor Kommissionen fremsendte en påmindelse til Belgien den 10. marts 2014 for at gøre opmærksom på de manglende svar og bede Belgien fremsende dem. Belgien fremsendte supplerende dokumentation den 24. marts 2014.
- (18) Den 7. februar 2014 udbad Kommissionen sig supplerende oplysninger af Belgien, navnlig om foranstaltningerne til fordel for Ryanair. Den 18. og 24. marts 2014 fremsendte Belgien en del af svarene på de stillede spørgsmål.
- (19) Den 7. februar 2014 blev der endvidere afholdt et møde i Charleroi lufthavn mellem dels repræsentanter for regionen, SOWAER og BSCA, dels Kommissionens tjenestegrene.
- (20) Den 25. februar og den 11. marts 2014 bad Kommissionen Belgien om yderligere oplysninger og navnlig præciseringer af den dokumentation, som Belgien fremsendte den 7. og 24. februar 2014 om regionens og SOWAER's foranstaltninger til fordel for BSCA. Belgien svarede ved brev af 25. marts og 4. april (bilag fremsendt den 9. april) 2014.
- (21) Efter vedtagelsen af EU's retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber ⁽⁸⁾ (herefter »luftfartsretningslinjerne«) opfordrede Kommissionen den 17. og 19. marts 2014 Belgien og de interesserede parter til at fremsætte bemærkninger til anvendelsen af luftfartsretningslinjerne på det foreliggende tilfælde. I øvrigt blev der den 15. april 2014 offentliggjort en notits om, at medlemsstaterne og interesserede parter kunne indgive deres bemærkninger, herunder til det foreliggende tilfælde, i lyset af ikrafttrædelsen af EU's retningslinjer for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber. Kommissionen modtog bemærkninger fra Brussels Airport Company, Brussels Airlines, Board of Airline Representatives, Air France og foreningen Transport et environnement. Den videresendte disse bemærkninger til Belgien den 26. maj 2014. Belgien fremsendte sine kommentarer hertil den 26. juni 2014.
- (22) Der blev afholdt et nyt møde mellem Kommissionens tjenestegrene og Belgien, BSCA og SOWAER den 11. april 2014. Efter dette møde fremsendte Belgien dokumenter og et notat af 5. maj 2014 om de public service-opgaver, som var overdraget til BSCA.
- (23) Den 5. maj 2014 sendte Kommissionen en ny anmodning om oplysninger til Belgien, der imødekom anmodningen den 13. maj 2014.
- (24) Ved brev af 7. maj 2014 accepterede Belgien, at Kommissionen i forbindelse med den foreliggende sag undtagelsesvis kunne meddele Belgien sin afgørelse på fransk i medfør af artikel 297 i TEUF, idet Kommissionens tjenestegrene havde forpligtet sig til så hurtigt som muligt derefter at fremsende en oversættelse heraf til nederlandsk. Belgien accepterede, at alene den franske udgave af afgørelsen ville være autentisk, og at afgørelsen skulle træde i kraft ved bekendtgørelsen heraf på fransk.
- (25) Den 2. juli 2014 fremsendte Brussels Airlines en ajourført version af sine bemærkninger, der var fremsendt den 25. september 2013 efter offentliggørelsen af forslaget til retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber. Disse bemærkninger blev fremsendt til Belgien den 4. juli 2014, og Belgien fremsendte sine kommentarer hertil den 18. juli 2014.

2. FORHOLD, DER OPTRÆDER I SAMMENHÆNG MED DE UNDERSØGTE FORANSTALTNINGER

2.1. Oprettelse af BSCA og SOWAER — Historik over regionen Valloniens og SOWAER's forpligtelser i forbindelse med Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Den institutionelle reform i 1980

- (26) Efter vedtagelsen af loven om den institutionelle reform af 8. august 1980 fik de belgiske regioner overladt de nødvendige kompetencer til indretning og drift af offentlige flyvepladser og lufthavne på deres territorium med undtagelse af lufthavnen Bruxelles-National, som den belgiske føderale stat bevarede de pågældende kompetencer over.

⁽⁸⁾ EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3.

- (27) Ifølge Belgien ⁽⁹⁾ besluttede den vallonske regering derefter at udnytte de økonomiske muligheder, der lå i disse transportinfrastrukturer, og gradvis foretage de fornødne investeringer. Den 2. maj 1989 godkendte den vallonske regering et notat fra transportministeren om følgende: »Myndighedens første målsætning er derfor at sætte alt ind på hurtigt at få gjort de vallonske lufthavne og flyvepladser rentable. Med henblik herpå skal der iværksættes en række fælles tiltag, navnlig på infrastrukturområdet.«

2.1.2. Oprettelse af BSCA og aftale mellem regionen og BSCA af 1991

- (28) I 1991 oprettede regionen BSCA til forvaltning af lufthavnen Charleroi Bruxelles Sud (herefter »Charleroi lufthavn«).
- (29) Ved en aftale af 9. juli 1991 (herefter »aftalen mellem regionen og BSCA«) tildelte regionen BSCA i 50 år:
- en tjenesteydelseskoncession vedrørende kommerciel drift inden for det offentlige af Charleroi lufthavn
 - en statslig koncession vedrørende permanent og eksklusiv udnyttelse af lufthavnsområdet.
- (30) I aftalen mellem regionen og BSCA — herunder specifikationerne til aftalen (herefter »specifikationerne«) — fastsættes byrdefordelingen mellem regionen og BSCA.
- a) Hvad angår tjenesteydelseskoncessionen er det i aftalen mellem regionen og BSCA ⁽¹⁰⁾ bestemt, at BSCA »for egen regning påtager sig« de forpligtelser, der knytter sig til den tekniske og kommercielle forvaltning af lufthavnsområdet. Ikke desto mindre vil regionen i medfør af artikel 25 i specifikationerne påtage sig »omkostningerne ved brandvæsen ⁽¹¹⁾ og vedligeholdelse ⁽¹²⁾« indtil 1. januar 1997.
- b) Hvad angår den statslige koncession, er det i aftalen bestemt, at regionen varetager istandsættelse og ethvert indretnings-, installations- og monteringsarbejde i det af koncessionen omfattede område ⁽¹³⁾, mens BSCA forbliver ansvarlig for renholdelse og vedligeholdelse af dette område (...) ⁽¹⁴⁾. Specifikationerne ⁽¹⁵⁾ omfatter desuden et étårigt eller flerårigt program for udstyr, som foreslås af BSCA og aftales i samråd med regionen, og hvis finansiering påhviler den ordregivende myndighed.
- (31) Vedrørende afgifterne er det fastsat i aftalen ⁽¹⁶⁾, at:
- BSCA må opkræve afgifter på lufthavnstrafikken og på alle dermed forbundne tjenesteydelser, selskabet måtte levere
 - BSCA til gengæld for koncessionen betaler regionen en årlig afgift svarende til 35 % af de lufthavnsafgifter, som BSCA har opkrævet det foregående år. Denne afgift hensættes i en fond til økonomisk dækning af de miljøproblemer, som opstår ved driften af lufthavnen.

2.1.3. Foranstaltninger vedrørende betalingen af tilskuddet til »brandvæsen og vedligeholdelse« fra regionen til BSCA fra 1997 til 2002

- (32) I medfør af tillæg nr. 2 til specifikationerne blev regionens afholdelse af »omkostningerne ved brandvæsen og vedligeholdelse« forlænget indtil 1. januar 2000.

⁽⁹⁾ Notat fra Belgien af 24. februar 2014.

⁽¹⁰⁾ Artikel 3.2 i aftalen mellem regionen og BSCA.

⁽¹¹⁾ I medfør af artikel 12 i specifikationerne defineres brandvæsen ved henvisning til ICAO's (Organisationen for International Civil Luftfart) standarder.

⁽¹²⁾ I medfør af artikel 12 og 19 i specifikationerne defineres vedligeholdelse som »den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser, det rullende materiel osv.« samt »vedligeholdelse af grundene, bygningerne, udstyret i bygningerne og materiel omfattet af koncessionen eller stillet til rådighed for koncessionen således, at det altid egner sig til den tiltænkte brug«.

⁽¹³⁾ Artikel 10.1 i aftalen mellem regionen og BSCA.

⁽¹⁴⁾ I medfør af artikel 13.2 i aftalen mellem regionen og BSCA forbliver BSCA ansvarlig for renholdelse og vedligeholdelse af koncessionsområdet. BSCA skal ligeledes varetage alle nødvendige større og mindre reparationer. Ikke desto mindre har tillæg nr. 1 til aftalen begrænset BSCA's ansvar til alene større reparationer forårsaget af mangel på akut vedligeholdelse.

⁽¹⁵⁾ Artikel 22 i specifikationerne til aftalen mellem regionen og BSCA.

⁽¹⁶⁾ Artikel 18 i aftalen mellem regionen og BSCA.

- (33) Regionen påtog sig ligeledes udgifterne til brandvæsen og vedligeholdelse i årene 2000 ⁽¹⁷⁾ og 2001 ⁽¹⁸⁾.
- (34) Angående 2002 gør Belgien gældende, at selv om regionen hele tiden havde planlagt fortsat at yde kompensation for disse omkostninger, medførte oprettelsen af SOWAER og indførelsen af en ny juridisk ramme en forsinkelse i formaliseringen af forlængelsen af denne kompensation. Ifølge Belgien blev opretholdelsen af denne afholdelse af omkostninger bekræftet af et brev af 5. juli 2001, som BSCA sendte til den vallonske transport- og infrastrukturforvaltning om de store poster i BSCA's 2002-budget, der var afsat til omkostningerne ved disse tjenesteydelser, efter en telefonsamtale, hvorunder regionen skal have bekræftet, at den ville påtage sig disse omkostninger i 2002.

2.1.4. Grundlaget for investeringsplanen for Charleroi lufthavn for 1999-2000

- (35) I slutningen af 1990'erne foretog eksterne konsulenter en række undersøgelser af mulighederne for at udvikle Charleroi lufthavn. Regionen rekvirerede således hos Tractebel en strategisk undersøgelse af udviklingen af Charleroi lufthavn, som blev afsluttet i april 2000 ⁽¹⁹⁾. Samtidig blev der udført en undersøgelse af Roland Berger International Management Consultant i juli 2000 af udviklingen af en lufthavnsstrategi for Vallonien ⁽²⁰⁾. Endelig bestilte Grands Travaux de Marseille en undersøgelse af lufthavnens potentielle udvikling allerede i begyndelsen af 2001 i forbindelse med sine forhandlinger med regionen om eventuelt at indtræde i BSCA's kapital ⁽²¹⁾.
- (36) Ifølge Belgien stod det allerede før disse undersøgelser og på grund af de tekniske vilkår omkring den eksisterende infrastruktur ⁽²²⁾ klart, at en ny terminal skulle opføres på den nordlige del af området. Den tværkommunale enhed Intercommunale Igretec, som havde ansvaret for at oprette erhvervsbydelen »Aéropôle« i Charleroi, havde allerede eksproprieret et antal grunde. Regionen foretog selv et antal eksproprieringer i 1990'erne, og Igretec tilbageførte i 1999 nogle grunde, som den havde eksproprieret. Det var på disse arealer, at man opførte den nye passagerterminal, som nu er i drift.
- (37) På et møde den 20. juli 2000 godkendte regionen Vallonien retningslinjerne for en rammeaftale om et flerårigt investeringsprogram for Charleroi lufthavn under henvisning til navnlig »projektering af en ny passagerterminal« med et samlet budget på 113,74 mio. EUR.

Tabel 1

Infrastrukturinvesteringer ifølge rammeaftalen af 20. juli 2000

(mio.)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	BEF i alt	EUR i alt
Jord	145					38			183	4,54
Infrastrukturer	340	613	601	1 044	412	100	923	372	4 405	109,20

⁽¹⁷⁾ I medfør af dekret af 16. december 1999 om det generelle udgiftsbudget for regionen Vallonien for budgetåret 2000 og den vallonske regerings bekendtgørelse af 27. september 2000 om ydelse af et driftstilskud til BSCA til dækning af udgifter ved brandvæsen og vedligeholdelse af Charleroi lufthavn i 2000.

⁽¹⁸⁾ I medfør af dekret af 14. december 2000 om det generelle udgiftsbudget for regionen Vallonien for budgetåret 2001 og den vallonske regerings bekendtgørelse af 4. oktober 2001 om ydelse af et driftstilskud til BSCA til dækning af udgifter ved brandvæsen og vedligeholdelse af Charleroi lufthavn i 2001.

⁽¹⁹⁾ Denne undersøgelse gjaldt udviklingen af lufthavnen Charleroi Bruxelles Sud på mellemlang (fem år) og lang sigt (20 år). I undersøgelsen blev der henvist til forslaget om en ny nordlig terminal, og der blev givet en præcis beskrivelse af de foreslåede investeringer.

⁽²⁰⁾ Undersøgelsen afdækkede de potentielle nicher for Charleroi lufthavn og især muligheden for at være en lavprisbase, dvs. for Ryanair. Undersøgelsen kvantificerede de investeringer, der skulle realiseres for at udvikle lufthavnen, nemlig start- og landingsbanerne, eksproprieringerne, rensning af grunden og diverse ledningsnet, afgravning og påfyldning, den nye terminal, parkeringsplads og privat adgang til lufthavnen, adgang ad offentlig vej og andet (brændstof, kontroltårn, rullende materiel osv.).

⁽²¹⁾ Undersøgelsen bekræftede udviklingssegmentet for Charleroi lufthavn, nemlig lavprisselskaberne, de regionale selskaber og charterselskaberne. Undersøgelsen bekræftede, at Ryanair med fem fly i sin base udgjorde en mulighed for hurtig udvikling af trafikken på kort sigt. Undersøgelsen indeholdt også en analyse af de tekniske betingelser for tilkomst af luftfartsselskaberne Easyjet og Go samt regionale selskaber og charterselskaber.

⁽²²⁾ Disse tekniske vilkår omhandlede nødvendigheden af at råde over et ILS-system (Instrument Landing System) i kategori III for at muliggøre landinger i dårlig sigtbarhed, hvilket var uundværligt for at kunne være base for luftfartsselskaber og modtage rutefly. I den periode strakte projektet for erhvervsbydelen »Aéropôle« i sin oprindelige version sig meget længere mod syd og ville derfor have umuliggjort udviklingen af lufthavnsinfrastrukturerne.

- (38) Den 8. november 2000 vedtog regionen en beslutning til fuldbyrdelse af sin beslutning af 20. juli 2000 om ændring af forudsætningerne for det flerårige investeringsprogram og en forøgelse af den samlede investeringsomkostning til 121 mio. EUR. Ifølge notatet, der ledsagede denne beslutning, »ville investeringerne i den nye terminal og de ledsagende infrastrukturer ikke desto mindre først blive realiseret, når de specifikke behov opstod. Hvem der skulle afholde disse investeringer, skulle undersøges i takt med udviklingen af aktiviteterne.« I notatet præciseres, hvordan omkostningerne ved en ny terminal vurderedes i denne fase: »Hvis lufthavnens reelle behov nødvendiggør det (...), kunne opførelsen af den nye terminal og de ledsagende infrastrukturer kræve en investering i størrelsesordenen 1 514 mio. BEF«, eller ca. 37,5 mio. EUR, uden at der angives en tidsplan for realiseringen af denne sum (se tabel 9). På det tidspunkt var de nærmere bestemmelser om finansieringen af investeringsprogrammet for Charleroi lufthavn endnu ikke fastlagt ⁽²³⁾.

Tabel 2

Infrastrukturinvesteringer ifølge notatet til beslutningen af 8. november 2000

(mio.)

	2000	2001	2002	2003	2004	Efter 2004	BEF i alt	EUR i alt
I alt A	93	160	15		38		306	7,59
I alt B	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Terminal	0	0	1 514				1 514	37,53
I alt	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: direkte finansiering fra regionen, B: investeringsstøtte.

2.1.5. Oprettelse af SOWAER den 1. juli 2001

- (39) Den 1. juli 2001 oprettede regionen et selskab under sin egen fulde kontrol, nemlig Société Wallonne des Aéroports (herefter »SOWAER«), til at udvikle regionens lufthavnsinfrastrukturer, stille disse infrastrukturer til rådighed for de berørte lufthavnsforvaltningsselskaber og holde dem i driftsmæssig stand, idet det selv varetog de større vedligeholdelses- og reparationsarbejder.
- (40) I en beslutning af 23. maj 2001 om »indførelse af en finansieringsmekanisme og oprettelse af et specialiseret selskab« havde regionen på forhånd godkendt vedtægterne og finansieringsplanen for SOWAER for 2001-2004 ⁽²⁴⁾ og navnlig et samlet investeringsbeløb for Charleroi lufthavn på 3 753 mio. BEF eller ca. 93 mio. EUR, heraf 28 mio. EUR til den nye terminal (se tabel 3).

Tabel 3

Infrastrukturinvesteringer ifølge finansieringsplanen for SOWAER godkendt af regionen den 23. maj 2001

(mio.)

	2001	2002	2003	2004	BEF i alt	EUR i alt
Jord	253	15	0	38	306	7,59
Infrastrukturer	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Det var planlagt, at Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT) skulle bidrage finansielt, men det blev i sidste ende opgivet. I ovennævnte notat anføres også, at »de eksisterende tekster (koncessionsaftalen, specifikationer og tilhørende protokoller) derfor bør tilpasses efter den nye plan, der bliver vedtaget for finansieringen af investeringerne«.

⁽²⁴⁾ Fremsendt som bilag 19 til Belgiens brev af 26. august 2003.

	2001	2002	2003	2004	BEF i alt	EUR i alt
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
I alt	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) En mere detaljeret finansieringsplan med angivelse af den seneste udvikling i investeringsprogrammerne for Liège og Charleroi blev forelagt SOWAER's bestyrelse i marts 2002 ⁽²⁵⁾. Denne plan blev derefter ajourført med jævne mellemrum (ca. en gang årligt).
- (42) Ligeledes i finansieringsplanen for SOWAER, der blev godkendt den 23. maj 2001, blev bidraget til miljøfonden fastsat til højst 75 mio. BEF (1,86 mio. EUR) for 2002. Ifølge denne finansieringsplan fik SOWAER endvidere tillagt miljøfondens saldo som indtægt for sine delegerede opgaver.

2.1.6. *Aftalen mellem SOWAER og BSCA af 15. april 2002 og tillæg nr. 3 til aftalen mellem regionen og BSCA af 29. marts 2002*

- (43) Den 15. april 2002 indgik SOWAER, som den 29. marts 2002 havde overtaget den statslige koncession, der var tildelt BSCA i 1991, en aftale om statslig underkoncession med BSCA (herefter »aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002«), i medfør af hvilken:
- BSCA får eneret på udnyttelsen af lufthavnsområdet til sin drift frem til 2040. I dette lufthavnsområde forpligter SOWAER sig til at gennemføre et investeringsprogram (herefter »investeringsprogrammet«), som beskrives nærmere i aftalen mellem SOWAER og BSCA og er identisk med det i betragtning 40 nævnte program. SOWAER forpligter sig i øvrigt til at foretage større reparationer og vedligeholdelsesarbejder vedrørende jord, bygninger og infrastrukturer.
 - Til gengæld for tilrådighedsstillelsen af lufthavnsområdet og gennemførelsen af investeringsprogrammet og de større vedligeholdelsesarbejder skal BSCA betale en koncessionsafgift bestående i:
 - en variabel årlig afgift svarende til 35 % af lufthavnsafgifterne med et loft, der er beregnet til at udvikle sig med tiden (herefter »variabel afgift med loft«)
 - en fast årlig afgift, der også er beregnet til at udvikle sig med tiden (herefter »fast afgift«).
- (44) Næsten samtidig, den 29. marts 2002, aftalte regionen og BSCA et tillæg til aftalen mellem regionen og BSCA om ændring heraf. Ifølge dette tillæg nr. 3 til aftalen mellem regionen og BSCA ⁽²⁶⁾ forpligtede regionen sig til at betale BSCA:
- et tilskud, der gjorde det muligt for selskabet at betale de påløbne udgifter til SOWAER's tilrådighedsstillelse af jord, bygninger og lufthavnsinfrastrukturer. Dette tilskud svarede til den i betragtning 43 nævnte faste afgift, således at BSCA i sidste ende kun afholdt den variable afgift med loft
 - et tilskud til dækning af de udgifter (omkostninger og investeringer), som BSCA forpligtede sig til at afholde til tjenesterne »vedligeholdelse og brandvæsen«. Tillæg nr. 3 ændrer ligeledes artikel 25 i specifikationerne, bl. a. ved at der på driftsregnskabet for tjenesterne brandvæsen og vedligeholdelse skulle medtages investeringsomkostninger og/eller afskrivningsomkostninger ved investeringerne.

2.1.7. *Revision af investeringsprogrammet af 3. april 2003*

- (45) Den 3. april 2003 tog den vallonske regering en revision af investeringsprogrammet ad notam. Denne revision indebar navnlig en ændring af kapaciteten i den nye terminal i forhold til det niveau, der blev besluttet i den oprindelige version af investeringsprogrammet. I stedet for en kapacitet på 2 mio. passagerer blev det således

⁽²⁵⁾ Fremsendt som bilag 2 til Belgiens brev af 24. februar 2014.

⁽²⁶⁾ Artikel 3.2.2 i tillæg nr. 3 til aftalen mellem regionen og BSCA af 29. marts 2002.

herefter bestemt at opføre en terminal med en kapacitet på 3 mio. passagerer samt en større bilparkeringsplads end oprindeligt planlagt. Denne revision repræsenterede et yderligere investeringsbeløb på 33 mio. EUR.

2.1.8. *Aftalen mellem SOWAER og BSCA af 4. april 2006 og tillæg nr. 5 til aftalen mellem regionen og BSCA af 10. marts 2006*

- (46) Aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 blev den 4. april 2006 erstattet af en ny aftale (herefter »aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2006«). Denne nye aftale gentager de væsentlige bestemmelser i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 og præciserer indholdet af visse tjenesteydelser, som SOWAER leverer til BSCA i tillæg til de tjenesteydelser, der er defineret i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002. Desuden er måden at beregne det koncessionsafgiftsbeløb på, som BSCA skal betale til SOWAER, blevet ændret i den nye aftale.
- (47) Aftalen mellem regionen og BSCA blev samtidig ændret ved tillæg nr. 5 af 10. marts 2006. Ifølge artikel 3.2.2 i aftalen mellem regionen og BSCA er det fremover bestemt, at:
- BSCA's omkostninger ved tjenesteydelserne i forbindelse med brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet skulle kompenseres af regionen
 - der er lagt loft over denne kompensation. Loftet, der er fastsat til 5 774 000 EUR for 2006, indekseres en gang årligt.
- (48) I tillægget præciseres ligeledes, at størrelsen af den finansielle kompensation skal revideres før juli 2009.

2.1.9. *Tillæg nr. 6 til aftalen mellem regionen og BSCA af 15. januar 2008*

- (49) Aftalen mellem regionen og BSCA blev på ny ændret den 15. januar 2008 (tillæg nr. 6). I medfør af denne ændring:
- overlader regionen — ud over udførelsen af de tjenester, som er knyttet til brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet — også BSCA udførelsen af tjenester i forbindelse med opfølgning på og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger ⁽²⁷⁾, marshalling ⁽²⁸⁾ og sikkerhed ⁽²⁹⁾ (disse opgaver blev før varetaget direkte af regionen ⁽³⁰⁾)
 - dækker tilskuddet fra regionen fremover ikke alene BSCA's omkostninger ved brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet (med opretholdelse af loftet), men også omkostningerne ved sikkerhed, opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger og marshalling.

2.2. **Udvikling af Charleroi lufthavn**

- (50) Charleroi lufthavn havde indtil da i praksis ingen faste brugere, men fra den 1. maj 1997 kom selskabet Ryanair til, i første omgang for at drive en rute mellem Dublin og Charleroi. I april 2001 åbnede Ryanair sin første kontinentale base i Charleroi ved indledningsvis at installere to fly og åbne nye destinationer ((Shannon, Glasgow, Pisa, Venedig og Carcassonne).
- (51) Fra 2000 til 2013 steg trafikken i Charleroi fra ca. 200 000 til næsten 7 mio. passagerer.

⁽²⁷⁾ Denne opgave dækker i) indsamling af alle oplysninger om luftfartøjsoperationer, ii) indsamling af forskellige dokumenter vedrørende luftfartøjerne og iii) planlægning og styring af parkering af fly.

⁽²⁸⁾ Dirigering af fly til parkering.

⁽²⁹⁾ Tjenester i forbindelse med sikkerhed omfatter »screening, fjernovervågning, patruljering og overvågning på stedet, adgangskontrol og udlevering af gæstekort til besøgende«. Sikkerhedsopgaverne blev uddelegeret til BSCA Security, et selskab, der er 51 % ejet af regionen Vallonien og 49 % af BSCA.

⁽³⁰⁾ Sikkerhedsopgaverne i Charleroi lufthavn blev overdraget til BSCA i medfør af dekret af 19. december 2007 om ændring af dekret af 23. juni 1994 om oprettelse og drift af lufthavne og flyvepladser i regionen Vallonien. Ligeledes i medfør af dette dekret blev sikkerhedsopgaverne delegeret videre af BSCA til BSCA Security, et offentligt aktieselskab stiftet til formålet, hvis kapital ejes af BSCA med en andel på 49 % og regionen med en andel på 51 %.*

Tabel 4

Årlig statistik over trafikken i Charleroi lufthavn

År	Passagerer	År	Passagerer
2000	255 317	2007	2 458 980
2001	773 431	2008	2 957 026
2002	1 271 596	2009	3 937 187
2003	1 804 287	2010	5 195 372
2004	2 034 140	2011	5 901 007
2005	1 873 651	2012	6 156 427
2006	2 166 915	2013	6 786 979

(52) Ryanair har altid repræsenteret over [70-80] (*) % af trafikken i Charleroi lufthavn.

2.3. BSCA's retlige form og aktionærkreds

- (53) BSCA's aktionærkreds er ændret mange gange siden 2001. I slutningen af 2000 var BSCA ejet af Sambrinvest ⁽³¹⁾ med en aktieandel på over 80 % og i mindre målestok af Cockerill Sambre, Igretec ⁽³²⁾ og visse andre aktionærer.
- (54) Den første omstrukturering skete på baggrund af en beslutning truffet af den vallonske regering den 8. februar 2001. Ved denne beslutning pålagde regeringen Sogepa ⁽³³⁾, et selskab kontrolleret af regionen, at købe 2 680 BSCA-aktier (dvs. 43,79 % af kapitalen) af Sambrinvest, de aktier, som BSCA selv ejede, samt de andele, som de »private aktionærer« måtte ønske at sælge. I øvrigt pålagde regeringen i samme aftale den ansvarlige minister for lufthavnene at »udarbejde en aktionæraftale, der forbinder SOWAER, Sambrinvest og eventuelt Igretec, og pålægger dem indbyrdes at tilrettelægge koordineringen af beføjelserne i BSCA såvel på generalforsamlingen som i bestyrelsen og ledelsen«.
- (55) Regionen besluttede ligeledes samtidig at yde en kapitalforhøjelse til BSCA. Princippet bag denne rekapitalisering fremgår i maj 2001 af en beslutning truffet af den vallonske regering ⁽³⁴⁾. Denne kapitalforhøjelse på i alt 3 941 300 EUR blev realiseret den 3. december 2002. SOWAER tilførte et kontant beløb på 3 808 660 EUR og fik 49,23 % af kapitalen i BSCA.

(*) Omfattet af tavshedspligt.

⁽³¹⁾ Sambrinvest er et venturekapitalselskab, der investerer i regionen Charleroi-Thuin. Selskabet har som sit formål at hjælpe og udvikle SMV'er. Indtil 2012 var Sambrinvest 50 % ejet af regionen Vallonien.

⁽³²⁾ Igretec er den tværkommunale enhed for forvaltning og udførelse af tekniske og økonomiske undersøgelser. Igretec deltager i udviklingen og omstillingen af Charleroi gennem udviklingen af lufthavnen, den nærliggende erhvervsbydel og industriområder og dækker 68 kommuner, primært i Hainaut-provinsen. Regionen Valloniens ministerpræsident er formand for Igretec.

⁽³³⁾ Sogepa — Société Wallonne de Gestion et de Participation — er regionen Valloniens privilegerede finansielle selskab til støtte for virksomheder under omstrukturering. Selskabet yder enten lån eller kapital og varetager forvaltningen af de kapitalinteresser, forpligtelser, lån eller renter, som regionen Vallonien eller selskabet selv har i sådanne selskaber via regeringens delegerede opgaver.

⁽³⁴⁾ Beslutning af 23. maj 2001 med titlen »Developpement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée« (Udvikling af lufthavnene, indførelse af en finansieringsmekanisme og oprettelse af et specialiseret selskab). Med denne beslutning markerede den vallonske regering sin accept af SOWAER's vedtægter, finansieringsplan, budgetoverslag og forvaltningsstruktur. Den opfordrede Sogepa til at oprette SOWAER og bestemte, at »finansieringen af miljøforanstaltninger, bortset fra isolering, undersøges af SOWAER i samarbejde med koncessionsselskaberne«.

Tabel 5

Udvikling i sammensætningen af aktionærkredsen i BSCA ⁽¹⁾

(%)

År	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgisk luft-havn	Andre
2000	6,21	—	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	—	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2011	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2012	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2013	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Tallene gælder pr. 31. december det angivne år.

(¹) Brev fra de belgiske myndigheder af henholdsvis 21. september 2011 og 6. februar 2014.

- (56) Fra 2002 til 2008 forvaltede SOWAER en andel på ca. 49 % af kapitalen i BSCA. Ifølge de belgiske myndigheder foregik denne forvaltning for den vallonske regerings regning.
- (57) I 2009 åbnede BSCA sin kapital for en privat partner. Konsortiet af belgiske lufthavne (herefter »belgiske lufthavne«) bestående af den italienske koncern SAVE og det belgiske selskab Holding Communal S.A. (³⁵) erhvervede således 27,65 % af lufthavnsforvaltningsselskabets kapitalandele. Belgiske lufthavne har vetoret i en række vigtige beslutninger, herunder de kommercielle aftaler med Ryanair.

3. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE

- (58) Nærværende afgørelse omhandler to typer foranstaltninger:

- regionens og SOWAER's foranstaltninger til fordel for BSCA (afsnit 3.1)
- regionens, SOWAER's og BSCA's foranstaltninger til fordel for Ryanair (afsnit 3.2).

(³⁵) Dette selskab blev afviklet i 2011.

3.1. Regionens og SOWAER's foranstaltninger til fordel for BSCA

(59) Følgende foranstaltninger til fordel for BSCA er omfattet af proceduren:

- tilrådighedsstillelsen for BSCA — i medfør af aftalen mellem SOWAER og BSCA og investeringsbeslutningerne — af jord og infrastrukturer i Charleroi lufthavn og gennemførelsen af investeringsprogrammet med henblik på modernisering og udvidelse heraf samt SOWAER's levering af visse tjenesteydelser, herunder de større reparationer af infrastrukturen, til gengæld for en afgift betalt af BSCA (afsnit 3.1.1)
- regionens ydelse — i medfør af aftalen mellem regionen og BSCA — af et tilskud til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten (jf. afsnit 3.1.2)
- SOWAER's undertegnelse den 3. december 2002 af en forhøjelse af selskabskapitalen i BSCA (afsnit 3.1.3).

3.1.1. *Tilrådighedsstillelse af jord og infrastrukturer i Charleroi lufthavn, herunder infrastrukturer opført takket være investeringsprogrammet, og levering af visse tjenesteydelser, navnlig de større reparationer, til gengæld for en koncessionsafgift*

3.1.1.1. *Tilrådighedsstillelse af jord og infrastrukturer i Charleroi lufthavn, herunder infrastrukturer opført takket være investeringsprogrammet, og levering af visse tjenesteydelser, navnlig de større reparationer*

(60) I medfør af aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 skal SOWAER:

- tildele BSCA en statslig underkoncession vedrørende permanent og eksklusiv udnyttelse af lufthavnsområdet til dette selskabs driftsformål frem til 2040
- stille nye investeringer til rådighed for BSCA; investeringsprogrammet, som bl.a. omfatter opførelsen af en ny terminal, forlængelse af landingsbanen, anlæggelse af en rullevej og et parkeringsområde til yderligere fly samt navigationshjælpeudstyr, beløber sig til 93 mio. EUR ⁽³⁶⁾

Tabel 6

Investeringsprogram tilknyttet aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002

	2001	2002	2003	2004	BEF i alt	EUR i alt
Jord	253	15	0	38	306	7,59
Infrastrukturer	741	709	548	319	2 317	57,44
Terminal	10	500	500	120	1 130	28,01
I alt	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Dette program er identisk med det program, der er nævnt i betragtning 41.

— foretage de større reparationer og vedligeholdelsesarbejder vedrørende jord, bygninger og lufthavnsinfrastrukturer, der ligger i koncessionsområdet.

- (61) Investeringsprogrammet er blevet revideret årligt. Disse revisioner omfattede både ajourføringer knyttet til meromkostninger, som ikke var forudset i april 2002, og beslutninger om nyinvesteringer. F.eks. tog den vallonske regering den 3. april 2003 en revision af investeringsprogrammet ad notam, som SOWAER's bestyrelse havde godkendt. Denne revision ⁽³⁷⁾ gjaldt navnlig en ny terminal med en større kapacitet end den oprindeligt planlagte (3 mio. i stedet for 2 mio. passagerer) og en større bilerparkeringsplads, ligeledes større end oprindeligt planlagt. Den indebar et yderligere investeringsbeløb på 33 mio. EUR.
- (62) Investeringsprogrammet er blevet revideret årligt til og med 2009 ⁽³⁸⁾. Den samlede omkostning ved SOWAER's investeringsprogram i Charleroi for 2002-2010 som revideret af SOWAER's bestyrelse ved seneste ajourføring i 2009 beløber sig til 219 103 435 EUR ⁽³⁹⁾. Selv om dette investeringsprogram blev benævnt »investeringsprogrammet for 2002-2010«, var der udgifter i budgettet herfor frem til 2017.

Tabel 7

Samlede omkostninger ved SOWAER's investeringsprogram i Charleroi (EUR) som revideret af SOWAER's bestyrelse i 2009

Investeringstype	(EUR)
Klassiske investeringer	[180 000 000-210 000 000]
Heraf jord	[4 000 000-5 000 000]
Heraf flyparkeringsområder	[36 000 000-40 000 000]
Heraf ny terminal	[80 000 000-100 000 000]
Heraf kontroltårn	[10 000 000-13 000 000]
Tidligere forpligtelser	[1 000 000-2 000 000]
Indtægtsgivende investeringer	[3 000 000-4 000 000]
Sikkerhed og miljø	[8 000 000-11 000 000]
Ekstraordinær vedligeholdelse	[4 000 000-6 000 000]
I alt	219 103 435

Kilde: Bilag 7 til de belgiske myndigheders brev af 21. september 2011.

⁽³⁷⁾ Ifølge SOWAER's notat til den vallonske regering af 3. april 2003 steg investeringsprogrammet på grund af denne revision fra 93 til 150,8 mio. EUR, dvs. en stigning på 57,8 mio., heraf:

- a) 33 mio. til udvidelse af passagerterminalen i forhold til den tidligere plan
- b) 3 mio. til anden fase af opførelsen af kontroltårnet
- c) 2 mio. til sikkerhedsprogrammet
- d) 1,6 mio. til SOWAER's overtagelse af det samlede budget
- e) 1,5 mio. til aktualiseringen af erhvervelserne af jord rundt om lufthavnen
- f) 12 mio. til eventuelle opgørelser og berigtigelser
- g) 4,8 mio. betegnet som »variation«.

⁽³⁸⁾ Jf. notat fra Belgien af 6. februar 2014.

⁽³⁹⁾ Dette beløb indeholder ikke det supplerende obligatoriske investeringsprogram (som ikke undersøges i denne afgørelse) og de investeringer, som BSCA selv finansierede.

- (63) Ud over de større reparationer og vedligeholdelsesarbejder forpligtede SOWAER sig i medfør af aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2006 til at levere yderligere tjenesteydelser for BSCA's regning, nemlig bl.a. rådgivning af enhver art (juridisk, miljømæssig, finansiel, administrativ osv.), analysen og anbefalingerne vedrørende støjforurening fra lufthavnen og fastlæggelsen og ajourføringen af et geografisk informationssystem (GIS).

3.1.1.2. *Koncessionsafgift, som BSCA skal betale til SOWAER*

- (64) Til gengæld for levering af de ydelser, som er beskrevet i afsnit 3.1.1.1, betaler BSCA SOWAER en koncessionsafgift.

i) Kontraktlige bestemmelser

- a) Periode: 15. april 2002 til 31. december 2005

- (65) I henhold til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 betaler BSCA regionen en koncessionsafgift bestående af:

— en variabel årlig afgift (herefter »variabel afgift med loft«) svarende til 35 % af de lufthavnsafgifter, der er opkrævet i løbet af indeværende år, med et loft, der er fastsat til 883 689 EUR i 2002 og forhøjes med 2 % om året fra 2003 til 2006; dette loft hæves til 2 650 000 EUR i 2007, forhøjes med 2 % om året og revideres fra 2015 ⁽⁴⁰⁾. Denne afgift hensættes i en fond til dækning af de miljøproblemer, som opstår ved driften af lufthavnen.

— en fast årlig afgift (herefter »fast afgift«), der er fastsat til 9 371 000 EUR for 2002 og derefter indeksreguleres. Dette beløb hæves til 13 525 000 EUR fra 2010 og indeksreguleres ⁽⁴¹⁾.

- (66) Ifølge koncessionsaftalen mellem regionen og BSCA som ændret den 29. marts 2002 får BSCA ikke desto mindre et tilskud fra regionen for at kunne »påtage sig public service-opgaver i forbindelse med driften af Charleroi lufthavn, nemlig udgifter til udnyttelse af jord, bygninger og lufthavnsinfrastrukturer, som SOWAER stiller til rådighed for BSCA«. Dette tilskud svarer til den faste afgift med loft, således at kun den variable afgift med loft reelt betales af BSCA. I henhold til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 15. april 2002 er BSCA endvidere fritaget for betaling af den faste afgift i tilfælde af, at regionen ikke betaler tilskuddet ⁽⁴²⁾.

- b) Periode: fra 1. januar 2006

- (67) Aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 blev revidereret ved aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2006, som trådte i kraft den 1. januar 2006. I henhold til denne aftale ⁽⁴³⁾ betaler BSCA SOWAER:

— et variabelt årligt beløb fastsat til 1,5 EUR pr. passager og 8 EUR pr. ton gods, indeksreguleret på basis af det belgiske forbrugerprisindeks ⁽⁴⁴⁾. Dette variable beløb blev fastsat i aftalen til maksimalt 956 533 EUR ⁽⁴⁵⁾ for 2006, dernæst 2 651 067 EUR fra 2007 og med en forhøjelse fra 2008 på 2 % om året.

— et fast årligt beløb på 10 094 000 EUR forhøjet med 2 % årligt.

⁽⁴⁰⁾ Artikel 11 i aftalen mellem SOWAER og BSCA i 2002.

⁽⁴¹⁾ Se fodnote 40.

⁽⁴²⁾ I artikel 11.3 i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 bestemmes det, at »BSCA indrømmes fritagelse for betaling af den faste afgift med et beløb svarende til mindst tilskuddet fra regionen Vallonien, såfremt selskabet af årsager, det ikke selv var skyld i, ikke modtog tilskuddet«.

⁽⁴³⁾ Artikel 12 i tjenesteydelsesaftalen mellem SOWAER og BSCA i 2006.

⁽⁴⁴⁾ Fra 2007 sker indeksreguleringen årligt. Den beregnes på basis af det belgiske forbrugerprisindeks.

⁽⁴⁵⁾ Loftet på 956 533 EUR svarer til loftet på 883 689 EUR (fastsat i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002) forhøjet med 2 % om året.

- (68) Parallelt hermed ændrer koncessionsaftalen om tjenesteydelser mellem regionen og BSCA af 10. marts 2006 betingelserne for tilskuddet fra regionen til dækning af den faste del af BSCA's afgifter til SOWAER ⁽⁴⁶⁾ og gentager bestemmelsen om fritagelse som nævnt i betragtning 66 ovenfor ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Endelig aftalte BSCA og SOWAER ved tillæg nr. 1 af 27. maj 2009 til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2006, at et ekstra årligt beløb på [...] EUR pr. ekstra kvm ⁽⁴⁸⁾ betales af BSCA til SOWAER fra 2009 med henblik på SOWAER's erhvervelse af nye grunde og den tilsvarende udvidelse af tjenesteydelsesaftalens omfang. Disse ekstra beløb androg 1 206 EUR i 2010, 1 230 EUR i 2011, 1 255 EUR i 2012 og 1 280 EUR i 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Afgiftsbeløbene, som BSCA har betalt til SOWAER
- (70) På baggrund af disse oplysninger sammenfattes de afgiftsbeløb, der faktisk er betalt af BSCA til SOWAER, i tabel 8 under hensyntagen til den kompensation, som regionen har betalt til BSCA til overførsel til SOWAER.

Tabel 8

Afgifter betalt af BSCA til SOWAER ⁽¹⁾

(EUR)

År	Fast del	Variabel del	Afgifter i alt	Nettoafgifter
2002	9 371 000	883 689	10 254 689	883 689
2003	9 558 420	901 363	10 459 783	901 363
2004	9 749 588	919 390	10 668 978	919 390
2005	9 944 580	937 778	10 882 358	937 778
2006	10 094 000	956 532	11 050 532	956 532
2007	10 262 000	2 651 067	12 913 067	2 651 067
2008	10 478 000	2 704 088	13 182 088	2 704 088
2009	10 150 000	2 758 170	12 908 761	2 758 761
2010	10 150 000	2 813 333	12 964 539	2 814 539
2011	10 353 000	2 869 600	13 223 830	2 870 830
2012	10 353 000	2 926 992	13 281 247	2 928 247
2013	10 353 000	2 985 532	13 339 812	2 986 812

Ud over den faste og den variable del omfatter de samlede afgifter det yderligere beløb, der er knyttet til udvidelsen af tjenesteydelsesaftalens omfang fra 2009 som nævnt i betragtning 69. I nettoafgifterne er indregnet tilskuddet fra regionen til BSCA.

⁽¹⁾ Bilag 2 til Belgiens brev af 24. februar 2014.

⁽⁴⁶⁾ Ifølge dette tillæg er regionens økonomiske kompensation til BSCA ikke længere beregnet alene til dækning af »udgifter til udnyttelse af jord, bygninger og lufthavnsinfrastrukturer, som SOWAER stiller til rådighed for BSCA til udførelse af de tjenesteydelser, der knytter sig til brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet«. Der figurerer derfor beløb på regionens budget under titlen »Tilskud til BSCA, der tillader dette selskab at varetage sine public service-opgaver i forbindelse med driften af lufthavnene«.

⁽⁴⁷⁾ I artikel 12.3 i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2006 bestemmes det, at »BSCA indrømmes fritagelse for betaling af prisen på tjenesteydelserne med et beløb svarende til mindst den økonomiske kompensation fra regionen Vallonien, såfremt selskabet af årsager, det ikke selv var skyld i, ikke modtog tilskuddet«.

⁽⁴⁸⁾ Dette beløb indeksreguleres med 2 % om året. Det gælder arealer, der er tilføjet i forbindelse med underkoncessionen, fra datoen for SOWAER's erhvervelse af dem.

⁽⁴⁹⁾ Bilag 2 til Belgiens brev af 24. februar 2014.

3.1.2. Tilskud fra regionen til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten

3.1.2.1. Kontraktlige bestemmelser

a) Periode: 29. marts 2002 til 31. december 2005

(71) Tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 til koncessionsaftalen mellem regionen og BSCA ændrer artikel 3.2 i aftalen mellem regionen og BSCA og bestemmer, at regionen skal refundere de udgifter, der påløber til tjenesterne brandvæsen og vedligeholdelse:

— brandvæsen defineres ved henvisning til ICAO's (Organisationen for International Civil Luftfart) standarder ⁽⁵⁰⁾

— vedligeholdelse defineres som »den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser, det rullende materiel osv.« ⁽⁵¹⁾ samt »vedligeholdelse af grundene, bygningerne, udstyret i bygningerne og materiel omfattet af koncessionen eller stillet til rådighed for koncessionen således, at det altid egner sig til den tiltænkte brug« ⁽⁵²⁾.

(72) Tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 ændrer ligeledes artikel 25 i specifikationerne, og det bestemmes, at koncessionshaver forelægger budgettet for brandvæsen og vedligeholdelse for den ordregivende myndighed og fører et separat driftsregnskab, som til hver en tid kan analyseres og kontrolleres af den ordregivende myndighed.

»På dette driftsregnskab bogføres bl.a.:

— den fulde omkostning ved personale, der varetager brandvæsen og vedligeholdelse af lufthavnsområdet og ledelsen af dette personale, herunder arbejdsgiverbidrag og tilhørende hensættelser (nye aktiviteter)

— omkostningerne ved tjenesteydelserne og diverse varer (herunder eventuelle underleverandører)

— investeringsomkostningerne og/eller afskrivningsomkostningerne ved investeringerne ⁽⁵³⁾

— eventuelle udgifter til underleverancer af vedligeholdelse og brandvæsen.«

b) Periode: 10. marts 2006 til 31. december 2007

(73) Tillæg nr. 5 af 10. marts 2006 til koncessionsaftalen mellem regionen og BSCA ændrer artikel 3.2.2 i aftalen mellem regionen og BSCA som følger: »På regionen Valloniens årlige budget tilskrives: (...) den økonomiske kompensation tildelt BSCA af regionen Vallonien for omkostningerne ved udførelsen af de tjenester, som er knyttet til brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, under overholdelse af de betingelser, der stilles i artikel 25 i specifikationerne, som er bilag nærværende aftale«.

(74) Tillæg nr. 5 ændrer ligeledes artikel 25 i specifikationerne. I den ændrede artikel 25 bestemmes, at »de tjenester, som er knyttet til trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet omfatter løbende vedligeholdelse af lufthavnsområdet, den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser og det rullende materiel, mindre asfaltarbejder, løbende vedligeholdelse og reparation af baner og rulleveje, vedligeholdelse og drift af belysning og markering af banen, græsslåning, olieafrensning af banen og markeringerne, snerydning og enhver anden tjeneste, der garanterer trafikikkerheden på jorden, i lufthavnsområdet og i infrastrukturen med undtagelse af forretningsområderne i lufthavnsområdet«.

(75) I medfør af artikel 25 i specifikationerne er der sat et loft over den økonomiske kompensation på 5 774 000 EUR for 2006. Dette loft indeksreguleres årligt frem til 31. december 2009. Beløbet for den økonomiske kompensation skal revideres senest i andet halvår af 2009.

⁽⁵⁰⁾ Artikel 12 i specifikationerne.

⁽⁵¹⁾ Se fodnote 50.

⁽⁵²⁾ Artikel 19 i specifikationerne.

⁽⁵³⁾ Investeringsomkostningerne og/eller afskrivningsomkostningerne ved investeringerne blev ikke nævnt i de tidligere tekster.

- (76) Endvidere bestemmes det i artikel 25.7, som blev indført ved tillæg nr. 5 af 10. marts 2006, at kompensationsbeløbet ikke må overstige de reelle omkostninger, som BSCA har, og at enhver overkompensation af omkostningerne vil blive reguleret via samme budgetpost for det følgende år.

c) Periode: fra 1. januar 2008

- (77) Tillæg nr. 6 af 15. januar 2008 til koncessionsaftalen mellem regionen og BSCA ændrer artikel 25.1 i specifikationerne og er en tilføjelse til de tjenester, som BSCA allerede har fået overdraget udførelsen af ⁽⁵⁴⁾, også opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger, marshalling og sikkerhed.
- (78) Opfølgning og registrering af flyvninger består i at tilføre den vallonske forvaltningsdatabase oplysningerne om flyvningerne (antal passagerer, registreringsnummer, navn på piloten, flytypen, flyvningens art, hjemsted, flyets vægt osv.). Planlægningen af flyvningerne vedrører kommunikation, flyveplanerne, slots, meddelelser over radio og styring af parkering af fly. Opfølgning og registrering af flyvninger og planlægningen af flyvningerne varetages af navigationskontoret (»bureau de navigation«).
- (79) Marshallingopgaven omfatter to delopgaver, nemlig dirigering til standplads, som udføres af områdekoordinatoren ved hver flyankomst, og »follow me«, som består i at vise flyet vej fra en bil, hvilket udelukkende bruges til at dirigere piloter, som ikke kender lufthavnen (forretningsfly), eller store fragtfly i kategori D. I Charleroi lufthavn er der et meget begrænset antal af disse operationer (maksimalt 100 om året).
- (80) Sikkerhedstjenesterne er defineret i den ændrede artikel 25.2 i specifikationerne som ændret ved tillæg nr. 6 af 15. januar 2008: »screening, fjernovervågning, patruljering og overvågning på stedet, adgangskontrol og udlevering af gæstekort til besøgende«. BSCA delegerer udførelsen af sikkerhedstjenesterne til det offentligt aktieselskab BSCA Security. BSCA Securitys opgaver er defineret ved henvisning til dekret af 23. juni 1997 om oprettelse af lufthavne i regionen Vallonien ⁽⁵⁵⁾. BSCA Security ejes med en andel på 51 % af regionen og en andel på 49 % af BSCA.
- (81) De nærmere bestemmelser om den økonomiske kompensation er fastsat som følger i artikel 25.1 i de ændrede specifikationer:

— For så vidt angår tjenester, som er knyttet til brandsikring og trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, påtager regionen sig omkostningerne ved udførelsen af dem ifølge de samme bestemmelser, som er defineret i tillæg nr. 5 (jf. betragtning 75), og indtil 31. december 2009; parterne skal revurdere kompensationsbeløbet senest i løbet af andet halvår af 2009.

— For så vidt angår tjenester i forbindelse med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger, marshalling og sikkerhed ⁽⁵⁶⁾, påtager regionen sig omkostningerne ved disse tjenester i 2008 og 2009. Fra 1. januar 2010 er regionens afholdelse af omkostninger fastsat til maksimalt det indeksregulerede beløb for den kompensation, der blev betalt det foregående år.

- (82) Artikel 25.7 i specifikationerne ændres således, at kompensationsbeløbet ikke kan overstige omkostninger, som BSCA reelt afholder, efter fradrag af de afgifter, som BSCA måtte have afkrævet brugerne til dækning af disse tjenester.

3.1.2.2. Tilskudsbeløbet fra regionen Vallonien

- (83) Tabel 9 giver en oversigt over de tilskud, som regionen har betalt BSCA og BSCA Security, ud over tilskuddet til public service-opgaver som kompensation for den faste årlige afgift.

⁽⁵⁴⁾ De tjenester, som er knyttet til brandsikring og trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet.

⁽⁵⁵⁾ Afbilag 10 til Belgiens brev af 5. februar 2014 fremgår BSCA Securitys vedtægter.

⁽⁵⁶⁾ I det omhandlede afsnit nævnes ligeledes de tjenester, der er knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet.

Tabel 9

Tilskud betalt af regionen til BSCA eller BSCA Security ⁽¹⁾ fra 2001 til 2013 (ud over tilskuddet til public service-opgaver som kompensation for den faste årlige afgift)

	Brandvæsen, vedligeholdelse	Sikkerhed	Navigationskontoret, herunder marshalling	I alt
2001	2 892 612	—	—	2 892 612
2002	3 201 000	—	—	3 201 000
2003	4 184 964	—	—	4 184 964
2004	5 182 000	—	—	5 182 000
2005	5 525 000	—	—	5 525 000
2006	5 774 000	—	—	5 774 000
2007	5 774 000	—	—	5 774 000
2008	5 993 000	9 233 984	317 000	15 544 054
2009	6 148 000	13 512 788	417 324	20 078 112
2010	6 148 000	13 596 515	419 909	20 164 424
2011	6 148 000	13 703 323	533 323	20 384 646
2012	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
2013	6 148 000	14 013 621	454 381	20 616 002
I alt	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Tilskuddet, der betales til sikkerhed, udbetales til BSCA Security.

⁽¹⁾ Kilde: Bilag 9 til brevet, som Belgien sendte den 6. februar 2014, ændret vedrørende Giro-tilskuddet ved Belgiens svar af 25. marts 2014.

3.1.3. Kapitalforhøjelse ydet af SOWAER

- (84) I forbindelse med disse udviklingsprojekter og især forhandlingen om 2001-aftalerne med Ryanair anførtes det i et strategidokument forelagt for BSCA's bestyrelse den 31. juli 2001, at »BSCA (...) inden for de kommende tre år [skulle] realisere et tab på 164 mio. Dets egenkapital pr. 31.12.2003 skulle derfor blive reduceret til 23 mio. BEF, dvs. under 20 % af den nuværende kapital på 153 mio. BEF. Derfor bør et kapitaltilskud på 5 mio. EUR påtænkes for at undgå, at selskabet kommer i en uholdbar situation.«
- (85) Faktisk havde regionen allerede i sin beslutning af 23. maj 2001 om finansieringsplanen for SOWAER godkendt princippet om flere på hinanden følgende kapitaltilskud til de vallonske lufthavnsforvaltningsselskaber ⁽⁵⁷⁾. I finansieringsplanen af denne dato for SOWAER bestemmes følgende: »en deltagelse i BSCA med ± 60 mio. BEF (...) og dernæst, fordelt over tre år, tre gange 30 mio. (kapital på 600 mio. og SOWAER's deltagelse på 25 %, dvs. 150 mio.)«, svarende til en kapitaltilførsel på 3,718 mio. EUR fordelt over tre år.

⁽⁵⁷⁾ I finansieringsplanen angives, at »den planlagte udvikling for BSCA og SAB vil kræve store forhøjelser af egenkapitalen (ud over den eksterne finansiering) og dermed opfølgning fra SOWAER's side«.

- (86) Kapitalforhøjelsen blev i sidste ende realiseret på én gang den 3. december 2002. Den tegnede kapital blev fuldt indbetalt; SOWAER tilførte et kontant beløb på 3,809 mio. EUR og fik 49,23 % af kapitalen i BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Regionens og BSCA's foranstaltninger til fordel for Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. 2001-aftalerne

- (87) Ved samlebetegnelsen »2001-aftalerne« forstår:

- den vallonske regerings forpligtelse af 6. november 2001
- kontrakten mellem BSCA og Ryanair af 2. december 2001 (herefter »2001-kontrakten«)
- Promocy-aftalen af 12. december 2001 og kontrakten mellem Promocy og Leading Verge af 31. januar 2002, som blev besluttet af BSCA's bestyrelse den 31. juli 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Den vallonske regerings forpligtelse af 6. november 2001

- (88) Regionen indgik den 6. november 2001 en aftale med Ryanair. I denne aftale blev der fastsat en landingsafgift på 1 EUR pr. afrejsende passager for Ryanair, dvs. en nedsættelse på omkring 50 % af landingsafgiften i forhold til det beløb, der var fastsat og offentliggjort af den vallonske regering, som anvendte en anden beregningsmetode ⁽⁶¹⁾ (dengang blev lufthavnsafgifterne, som blev faktureret luftfartsselskaberne, nemlig bestemt efter en satsoversigt, vedtaget og offentliggjort af den vallonske regering og ikke BSCA). I øvrigt forpligtede regionen sig til at godtgøre Ryanair de tab, som selskabet måtte have lidt direkte som følge af en eventuel ændring af lufthavnsafgiftsniveauet eller åbningstiderne i lufthavnen i perioden 2001-2016, medmindre disse ændringer var dikteret af Den Europæiske Union, den belgiske føderale stat, Organisationen for International Civil Luftfart eller andre krav ifølge international ret.

3.2.1.2. 2001-kontrakten, herunder bestemmelserne om Promocy

- (89) I henhold til 2001-kontrakten mellem BSCA og Ryanair fastsatte BSCA Ryanairs groundhandlingpris til 1 EUR pr. passager ⁽⁶²⁾, dvs. en tiendedel af den pris, som BSCA opkrævede i 2001 af de øvrige brugere.
- (90) BSCA forpligtede sig ligeledes til at bidrage økonomisk og ved diverse tjenesteydelser til de udgifter, der var forbundet med åbningen af en base for Ryanair i Charleroi ⁽⁶³⁾. Dette bidrag omfattede:
- 250 000 EUR til Ryanair-personalets indlogerings- og opholdsudgifter
 - 160 000 EUR pr. ny rute, der åbnes, dog højst tre ruter pr. fly med base i Charleroi, hvilket svarer til højst 1 920 000 EUR
 - 768 000 EUR til medfinansiering af ansættelse og uddannelse af piloter og besætninger på nye ruter, der beflyves fra lufthavnen
 - 4 000 EUR til indkøb af kontorudstyr.
- (91) Samtidig måtte BSCA stille 100 kvm kontorlokaler og 100 kvm tekniklager til rådighed for Ryanair og garantere adgang til et undervisningslokale. BSCA måtte endvidere sørge for, at Ryanair kunne opnå at blive helt eller delvis fritaget for betaling for anvendelse af hangar til vedligeholdelse af fly.

⁽⁵⁸⁾ De øvrige andele i kapitalforhøjelsen blev tegnet for et samlet beløb af ca. 133 000 EUR af et antal mindretalsaktionærer, nemlig SONACA, Carolo Parking og Igretec.

⁽⁵⁹⁾ Den 6. juli 2012 indgik BSCA en ny aftale med Ryanair. Da denne aftale hverken fremgår af de foranstaltninger, der er omhandlet af indledningsbeslutningen i 2002 eller udvidelsesafgørelsen fra 2012, bliver den ikke behandlet i nærværende afgørelse.

⁽⁶⁰⁾ Oplysninger givet på mødet den 24. juni 2003 mellem Kommissionen og de belgiske myndigheder.

⁽⁶¹⁾ Efter det generelt anvendte system blev landingsafgiften beregnet ud fra flyenes vægt i tons, mens der for Ryanairs vedkommende brugtes et helt andet beregningsgrundlag, nemlig det antal passagerer, der gik ombord.

⁽⁶²⁾ Punkt 1.3 i kontrakten mellem BSCA og Ryanair af 2. december 2001.

⁽⁶³⁾ Punkt 1.5 i kontrakten mellem BSCA og Ryanair af 2. december 2001.

- (92) I øvrigt oprettede Ryanair og BSCA i henhold til 2001-kontrakten et fælles promotionselskab under navnet Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (herefter »Promocy«). Formålet med selskabet Promocy var udvikling af Charleroi og omegn gennem kommerciel drift af lufthavnen ⁽⁶⁴⁾ (Promocy finansierede f.eks. en del af omkostningerne ved Ryanairs kampagnebilletter). BSCA og Ryanair skulle bidrage ligeligt til driften af Promocy ⁽⁶⁵⁾. BSCA og Ryanair tegnede således hver sin halvdel af selskabskapitalen i Promocy, der var på i alt 62 500 EUR. I øvrigt betalte BSCA og Ryanair hver et bidrag på 4 EUR pr. passager, som Ryanair transporterede med afgang fra Charleroi lufthavn.
- (93) Afgifterne pr. afrejsende passager for Ryanairs operationer i henhold til 2001-kontrakten samt bidragene til finansieringen af Promocy er sammenfattet i tabel 10.

Tabel 10

Afgifter gældende for Ryanair i henhold til 2001-kontrakten ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landingsafgift	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Afgift pr. passager	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Groundhandling	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Samlet nettobeløb betalt af Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Satserne i 2001-kontrakten, som reguleres pr. 1. april, er prorataberegnet for at være sammenlignelige på årsbasis (1.1.-31.12.).

⁽¹⁾ Afgifter pr. afrejsende passager i overensstemmelse med de oplysninger, som de belgiske myndigheder har givet i deres svar af 14. juli 2011. Afgifterne for 2001-2003 er identiske med afgifterne for 2004.

- (94) Som modydelse har Ryanair over for BSCA forpligtet sig til at lade et vist antal fly (mellem to og fire) operere fra Charleroi og at gennemføre mindst tre rotationer pr. dag og pr. fly fra Charleroi i kontraktens femtenårige periode (2001-2016). Det irske selskab garanterer dermed lufthavnsforvalteren en passagertrafik, som sikrer denne visse indtægter, enten i form af lufthavnsafgifter eller på andre luftfartsaktiviteter. Hvis Ryanair skulle indstille driften i Charleroi i løbet af kontraktens fem første år, ville selskabet i henhold til kontrakten være forpligtet til at tilbagebetale BSCA den del af udgifterne, som BSCA har afholdt i forbindelse med etableringen af Ryanairs base og markedsføringsbidraget. Fra det femte år af kontrakten fastsættes beløbet for tilbagebetalingen degressivt ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Den ministerielle bekendtgørelse af 11. juni 2004 og brevet fra BSCA af 24. juni 2004

- (95) Ifølge Belgien gjorde 2004-beslutningen ifølge national ret de facto 2001-aftalerne ugyldige. Derfor besluttede regionen at vedtage en ministeriel bekendtgørelse den 11. juni 2004 om nedsættelse i salgsfremmeøjemed af afgifterne for landing af luftfartøjer i Charleroi lufthavn. Denne bekendtgørelse trådte i kraft med tilbagevirkende

⁽⁶⁴⁾ Punkt 4 i bilag C til kontrakten mellem BSCA og Ryanair af 2. december 2001.

⁽⁶⁵⁾ Punkt 1.6 og bilag C til kontrakten mellem BSCA og Ryanair af 2. december 2001.

⁽⁶⁶⁾ Artikel 2 i 2001-aftalen.

kraft den 13. februar 2004. Ifølge bekendtgørelsen blev afgiften for landing af et rutefly i salgsfremmeøjemed fastsat til 1 EUR pr. passager for alle luftfartsselskaber (dvs. den sats, som Ryanair fik i kraft af 2001-aftalerne). Denne generelle nedsættelse gjaldt dog kun i 36 måneder fra den ministerielle bekendtgørelses ikrafttræden.

- (96) Ved brev af 24. juni 2004 ⁽⁶⁷⁾ forpligtede BSCA sig over for Ryanair til fortsat at anvende bestemmelserne i 2001-aftalerne indtil den 31. marts 2006 og bl.a. garantere selskabet en samlet omkostning ved udnyttelse af lufthavnstjenesterne på 5 EUR pr. afrejsende passager svarende til det niveau, som ville være resultatet af anvendelsen af 2001-aftalerne, hvis de fortsat havde været gældende i 2005 og 2006 (se tabel 10). Denne midlertidige forretningsramme var betinget af, at et årligt loft på 2 mio. passager ikke blev overskredet for den samlede lufthavnsaktivitet ⁽⁶⁸⁾; ikke desto mindre blev betingelserne, som Ryanair blev tilbudt, ikke ændret i 2004 og 2005, selv om loftet blev overskredet en smule i 2004 ⁽⁶⁹⁾.

3.2.3. 2005-tillægget

- (97) Ved dekret af 3. februar 2005 delegerede regionen kompetencen til at fastsætte lufthavnsafgifterne til lufthavnsforvalterne, herunder BSCA ⁽⁷⁰⁾.
- (98) Fra den 1. april 2006 blev den generelle landingsafgift faktureret af BSCA hævet til 2 EUR pr. afrejsende passager, som indeksreguleres. I øvrigt blev der i overensstemmelse med tabel 11 indført et system med årlige rabatter alt efter antal afrejsende passagerer.

Tabel 11

Rabatter på landingsafgifter gældende for alle selskaber i Charleroi lufthavn fra 1. april 2006 ⁽¹⁾

Rabat på årsbasis		
Rabatsats (%)	Fra antal afrejsende passagerer	Til antal afrejsende passagerer
0	0	15 000
5	15 001	35 000
10	35 001	50 000
25	50 001	100 000
35	100 001	200 000
50	200 001	—

⁽¹⁾ Brev fra de belgiske myndigheder af 14. juli 2011 og denne oversigt: <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

- (99) Den 9. december 2005 foreslog BSCA Ryanair at acceptere en ny forretningsaftale af 9. december 2005 (herefter »2005-tillægget«) for perioden 1. april 2006 til 31. december 2015.

⁽⁶⁷⁾ Brev til Kommissionen i en skrivelse fra de belgiske myndigheder af 13. september 2004. Dette brev var en fortsættelse af en hensigts-erklæring (»Memorandum of Intent«) af 8. april 2004.

⁽⁶⁸⁾ Punkt 3b i brevet af 24. juni 2004.

⁽⁶⁹⁾ Det samlede antal passagerer, der brugte lufthavnen i 2004, var 2 034 140 (se tabel 1).

⁽⁷⁰⁾ Artikel 35 og 36 i dekret af 3. februar 2005 om økonomisk genopretning og administrativ forenkling. Disse bestemmelser blev gennemført for Charleroi lufthavn ved tillæg nr. 4 til koncessionsaftalen af 1991 mellem regionen og BSCA, hvor det i artikel 1 bestemtes, at »koncessionshaver fastsætter og af brugerne opkræver lufthavnsafgifterne for brug af den lufthavn, koncessionshaveren forvalter«.

(100) Ifølge 2005-tillægget:

- beregnes landingsafgifterne, som Ryanair skal betale, på grundlag af den generelle sats, som indbefatter en rabat på 50 % ved mere end 200 000 passagerer (jf. tabel 11)
- fastsættes groundhandlingsatsen for Ryanairs operationer frem til 2015 ifølge tabel 12
- pålægges Ryanair en ny afgift for adgang til infrastruktur («infrastructure access fee»)
- indeholder kontrakten ikke længere betalinger fra BSCA til Promocy.

Tabel 12

Afgifter gældende for Ryanair i henhold til 2005-tillægget ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Landingsafgift			[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Afgift pr. passager			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Groundhandling			[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Adgang til infrastruktur			[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Samlet nettobeløb betalt af Ryanair			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Difference i forhold til 2001-aftalen			[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]

Tallene for landingsafgiften bygger på fremskrivninger af Ryanairs passagertal på tidspunktet for underskrivelsen af 2005-tillægget.

⁽¹⁾ Afgifter pr. afrejsende passager i overensstemmelse med de oplysninger, som de belgiske myndigheder har givet i deres svar af 14. juli 2011.

(101) Kommissionen konstaterer, at de beløb, som Ryanair ifølge tabel 12 har betalt pr. passager, med undtagelse af [årstal] er identiske med dem, der var bestemt i 2001-kontrakten ⁽⁷¹⁾ (jf. tabel 10).

(102) Endelig er det i 2005-kontrakten bestemt, at Ryanair baserer fire fly i Charleroi med minimum [25-32] daglige rotationer i en periode på mindst seks måneder efter ibrugtagningen af den nye terminal. I modsat fald skal Ryanair betale en merafgift på [10-25] %.

⁽⁷¹⁾ Regionens fremskrivninger tager ikke højde for den årlige indeksregulering af landingsafgifterne og heller ikke for stigningen i Ryanairs passagertal til over 1,75 mio.; disse to korrektioner har den modsatte virkning for det reelle passagerafgiftsbeløb, som Ryanair betalte.

3.2.4. 2010-tillægget

- (103) Den 1. januar 2009 indførte BSCA en ekstra passagerafgift for alle luftfartsselskaber i Charleroi lufthavn for bevægelseshæmmede passagerer (herefter »bp-afgift«). Tillæg nr. 7 til aftalen mellem regionen og BSCA tillader da også BSCA at fastsætte en sådan afgift, hvilket ifølge Belgien er i overensstemmelse med EU-retten ⁽⁷²⁾. Bp-afgiften blev fastsat til 0,195 EUR pr. afrejsende passager i 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Et tillæg til kontrakten mellem BSCA og Ryanair blev indgået ved brevveksling mellem BSCA og Ryanair den 6. december 2010 (herefter »2010-tillægget«). Heri er fastsat følgende:
- en afvigelse fra det generelle bp-afgiftsniveau, ifølge hvilken Ryanair skal betale [0,10-0,30] EUR pr. passager om året fra 1. februar 2009 til 31. januar 2010; endvidere skal der ifølge indeksreguleringsbestemmelserne for bp-afgiften ske en nedsættelse af satsen proportionalt med stigningen i den trafik, som Ryanair genererer ⁽⁷⁴⁾
 - en nedsættelse på [0,10-0,50] EUR pr. passager hos Ryanair af groundhandlingsatsen.

3.2.5. Afhændelsen af BSCA's andele i Promocy

- (105) Den 31. marts 2010 afhændede BSCA sin andel på 50 % i Promocy til Ryanair ⁽⁷⁵⁾. BSCA solgte aktierne til deres bogførte værdi for et samlet beløb på 31 100 EUR (eller 100 EUR pr. aktie). Samtlige risici og forpligtelser overgik til eneaktionæren, i det foreliggende tilfælde Ryanair.
- (106) Ifølge Belgien havde Promocy på tidspunktet for afhændelsen en likviditet på 261 073 EUR (aktivsaldoen efter fradrag af kapital og lovpligtig reserve) ⁽⁷⁶⁾. BSCA afhændede således halvdelen af kapitalen i Promocy til en pris, der lå langt under værdien af halvdelen af likviditeten.

4. BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER

4.1. Bemærkninger fra interesserede parter til foranstaltningerne til fordel for BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (herefter »BAC«)

a) Bemærkninger modtaget i september 2012 efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012

- (107) BAC mener, at alle foranstaltningerne til fordel for BSCA som beskrevet i udvidelsesafgørelsen af 2012 udgør statsstøtte, som ikke kan erklæres forenelig med det indre marked.
- (108) Ifølge BAC er ingen af de investeringer, der beskrives i udvidelsesafgørelsen af 2012, genstand for en tvingende juridisk beslutning før den 12. december 2000.
- (109) BAC mener ikke, at nogen af investeringerne i infrastrukturer vedrørte udøvelsen af offentlig myndighed, idet de alle er væsentlige faktorer i forvalterens økonomiske aktiviteter, herunder de arbejder, der er udført for at forbedre lufthavnens funktion (som f.eks. landingsystemerne eller forlængelsen af landingsbanen) eller for at fremme dens økonomiske udvikling (bilparkeringspladser, adgangsveje eller vedligeholdelseshangarer).

⁽⁷²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1).

⁽⁷³⁾ Dette beløb indeksreguleres årligt, jf. <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>.

⁽⁷⁴⁾ Bp-afgift år N+1 = [0,10-0,30] EUR × Ryanairs passagerer i 2009/Ryanairs passagerer i år N. Antal passagerer hos Ryanair i 2009 er 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Promocy var et joint venture mellem BSCA og Ryanair oprettet i medfør af 2001-aftalerne.

⁽⁷⁶⁾ Belgiens svar fremsendt den 18. marts 2014 til Kommissionen med titlen »Svar på Kommissionens anmodning om oplysninger af 7. februar 2014« (svar på spørgsmål nr. 18).

i) BSCA's betaling for koncessionen og infrastrukturene

- (110) BAC gør gældende, at ingen af foranstaltningerne til fordel for BSCA som beskrevet i udvidelsesafgørelsen af 2012 stemmer overens med det markedsøkonomiske investorprincip. I betragtning af praksis i sektoren er regionens/SOWAER's afkast på investeringen klart lavere end det, som en privat investor ville forvente ⁽⁷⁾.
- (111) Ifølge BAC var ingen investeringsstøtte ydet til BSCA begrænset til det nødvendige minimum. Det skyldes, at den sum, som BSCA betalte for koncessionen og infrastrukturene, forblev konstant fra 2002 til 2010, med undtagelse af en stigning i 2007, mens antallet af passagerer og indtægterne steg i samme periode. Derfor steg den gennemsnitlige nettoværdi af infrastrukturene for BSCA, mens de gennemsnitlige nettobetalingen faldt.

ii) Tjenesteydelser leveret af SOWAER til BSCA og tjenesteydelser refunderet af regionen

- (112) Hvad angår de tjenesteydelser, som SOWAER leverede til BSCA, og de tjenesteydelser, som regionen refunderede BSCA, erklærer BAC, at den belgiske stat ud over offentlige opgaver som politi og toldvæsen ikke varetager nogen som helst aktivitet i lufthavnen i Bruxelles. BAC afholder omkostninger ved tjenesterne brandvæsen, sikkerhed og vedligeholdelse. Tjenesteydelserne i forbindelse med opfølgning og registrering af flyvninger og planlægning af forventede flyvninger betales direkte til Belgocontrol af luftfartsselskaberne, som benytter lufthavnen i Bruxelles. I Charleroi lufthavn skal luftfartsselskaberne ikke betale for at benytte disse tjenester. Som sådan er de tjenesteydelser, som regionen refunderer BSCA, ikke knyttet til udøvelse af offentlig myndighed.
- (113) BAC vurderer ikke, at disse tjenesteydelser udgør tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, for de hører naturligt sammen med driften af lufthavnen og indgår i de væsentlige faktorer for en lufthavns økonomiske aktiviteter, og de opfylder ikke Altmark-kriterierne.
- (114) BAC mener ikke, at de betalinger, der er foretaget i forbindelse med disse tjenesteydelser som refusion til BSCA, er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, og BAC anser dem for driftsstøtte. Da de betalinger, som BSCA har foretaget til regionen for benyttelsen af infrastrukturene, er lavere end det beløb, en privat investor ville finde acceptabelt, ville en sådan investor ikke give tilsagn om supplerende betalinger for tjenesteydelser uden at få et tilsvarende afkast.
- (115) BAC understreger, at driftsstøtte kun kan erklæres forenelig under usædvanlige omstændigheder og på strenge vilkår i ugunstigt stillede regioner. Ingen af disse betingelser er opfyldt i Charleroi lufthavns tilfælde, og støtten kan ikke anses for at være forenelig med det indre marked.

iii) SOWAER's andel af kapitalforhøjelsen i BSCA

- (116) BAC tvivler på, at kapitalforhøjelsen i BSCA af 3. december 2002 fandt sted i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. BAC understreger i øvrigt, at de øvrige støttebeløb, som BSCA modtager, ikke burde tages i betragtning ved en vurdering af, om en privat investor ville have foretaget en kapitalforhøjelse.

iv) Virkninger for konkurrencen

- (117) BAC gør gældende, at støtten gjorde det muligt for Charleroi lufthavn at styrke sin konkurrencemæssige stilling i forhold til andre lufthavne og andre transportmidler som f.eks. TGV, idet den tillader BSCA at opkræve lave lufthavnsafgiftssatser. Følgelig opstår der en difference mellem de afgifter, der opkræves i Bruxelles, og dem, der opkræves i Charleroi, navnlig på grund af forskellene mellem passagerafgiften og sikkerhedsafgifterne. Lufthavnsafgifterne, som opkræves af BSCA, er lavere end markedsprisen set i forhold til lufthavnen i Bruxelles og andre sammenlignelige lufthavne i Charleroi lufthavns opland (f.eks. Eindhoven, Lille og Köln/Bonn).

⁽⁷⁾ BAC hævder, at en privat investor ville regne med et investeringsafkast på mindst 14 mio. EUR (5 %) på baggrund af den investering på 281 mio. EUR, som SOWAER foretog i BSCA's infrastruktur. SOWAER fik imidlertid kun et afkast på 0,66 % efter selskabsskat i 2009, og hverken regionen eller SOWAER havde andre indtægter, f.eks. udbytte, fra 2002 til 2007. Mellem 2007 og 2009 var det udbetalte udbytte mindre end 400 000 EUR, og i 2010 modtog regionen et udbytte på 4,66 mio. EUR. I øvrigt repræsenterede BSCA's infrastrukturomkostninger i forhold til indtægterne kun 6,7 % i 2009, mens de normalt ville figurere blandt de største omkostninger for lufthavnen. BAC's årlige afskrivningsomkostninger beløb sig således til 30 % af de årlige indtægter.

(118) Ifølge BAC har denne forskel medført et tab på 2,5 mio. passagerer mellem 2004 og 2011. Væksten i Charleroi lufthavn skyldes ikke alene den ekstra trafik, som lufthavnen i Bruxelles ikke ville have genereret, hvilket dokumenteres af, at den gennemsnitlige årlige vækst i en referencetjekprøve af europæiske lufthavne var 20,5 % mellem 2005 og 2011, mens trafikken i Bruxelles forblev uændret. I øvrigt skete stigningen i antal ruter og flyvninger fra Charleroi samtidig med lukningen af ruter eller nedsættelsen af antal flyvninger i Bruxelles på de samme destinationer.

b) Bemærkninger modtaget i maj 2014 efter offentliggørelsen luftfartsretningslinjerne

(119) BAC vurderer, at såvel investeringsstøtten som driftsstøtten til BSCA er statsstøtte, som ikke kan anses som forenelig med det indre marked. Ikrafttrædelsen af luftfartsretningslinjerne bestyrker ifølge BAC denne konklusion.

i) Investeringsstøtte

(120) BAC mener, at investeringsstøtten til BSCA udgør statsstøtte, som skal betragtes som uforenelig med det indre marked, idet den ikke er proportionel med et mål af fælles interesse (Bruxelles-International var ikke overbelastet) og ikke begrænset til det nødvendige minimum.

ii) Driftsstøtte

1. Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF

(121) Ifølge BAC omhandlede indledningsbeslutningen i alt væsentligt forskelsbehandlingen i finansieringen af disse aktiviteter mellem Charleroi og andre virksomheder i samme medlemsstat og andre lufthavne såsom lufthavnen Bruxelles-National. I denne henseende vurderer BAC, at regionens refusion til BSCA af omkostningerne ved disse tjenester udgør statsstøtte og forskelsbehandling mellem BAC og BSCA i den belgiske stat, for BAC måtte selv bære alle omkostningerne.

2. Statsstøtteforanstaltningernes forenelighed i henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF

(122) I punkt 137 i luftfartsretningslinjerne ⁽⁷⁸⁾ fastlægges det, at et vist antal kriterier skal være opfyldt, for at den udbetalte driftsstøtte kan anses for at være forenelig med det indre marked. Ifølge BAC opfylder driftsstøtten til BSCA ikke disse kriterier.

a) Støtten bidrager ikke til opnåelsen af et veldefineret mål af fælles interesse

(123) Da Charleroi og Bruxelles-National er konkurrenter i samme opland, har støtten til BSCA faktisk ifølge BAC ført til overflødig forøgelse af lufthavnskapaciteten i Belgien. Kapaciteten i Charleroi skulle således være blevet udvidet, mens kapaciteten i Bruxelles ikke var fuldt udnyttet. Det samlede antal passagerer i Charleroi og Brussels Airport nåede i 2012 25,4 mio., dvs. mindre end den maksimale kapacitet, som Brussels Airport er i stand til at tilbyde.

b) Manglende behov for statslig indgriben

(124) BAC understreger, at den årlige trafik i Charleroi oversteg 1 mio. passagerer i 2001-2002 og 3 mio. passagerer i 2008-2009. Set i lyset af de kategorier, der er fastlagt i luftfartsretningslinjerne, skulle BSCA selv have kunnet afholde størsteparten af, endda samtlige, omkostninger i Charleroi lufthavn i den af Kommissionens undersøgte omhandlede periode.

⁽⁷⁸⁾ Se fodnote 8.

(125) Ifølge BAC bør der ikke have kunnet tildeles BSCA driftsstøtte siden luftfartsretningslinjernes ikrafttræden, eftersom den årlige passagertrafik siden 2009 rigeligt havde oversteget tærsklen på 3 mio.

c) Støtten er ikke egnet, og beløbet er uforholdsmæssigt

(126) Ifølge BAC kunne beløbene, som BSCA har betalt for følgende tjenesteydelser, har været mere relevante: tilrådighedsstillelsen af lufthavnsinfrastrukturene, de tjenesteydelser, SOWAER leverede, eller regionens refusion af visse tjenesteydelser. Ifølge BAC blev statsstøtten til BSCA ikke begrænset til det nødvendige minimum, og regionen og SOWAER kunne have benyttet sig af politikker, der var mindre indgribende for konkurrencen.

d) Støtten påvirker konkurrence og samhandel negativt

(127) BAC understreger, at BSCA i modsætning til det, som anbefales i punkt 131 i luftfartsretningslinjerne, ikke på forhånd i sin forretningsplan havde undersøgt spørgsmålet om virkningen af udviklingen af aktiviteterne for trafikken i Brussels Airport.

(128) Endvidere henleder BAC Kommissionens opmærksomhed på, at det foreliggende tilfælde ikke kan sammenlignes med lufthavnen i Groningen, hvor Kommissionen anså driftsstøtten for at være forenelig med det indre marked. I den sag havde Kommissionen da også erkendt, at det var nødvendigt at lette overbelastningen på Schiphol lufthavn, og at lufthavnene lå tilstrækkelig langt fra hinanden, hvilke to faktorer ikke er relevante i det foreliggende tilfælde.

(129) Denne støtte, som tillod BSCA kunstigt at nedbringe beløbet for lufthavnsafgifterne, fik følgende negative virkninger for BAC: et betydeligt fald i passagertallet og en nedsættelse af antal flyvninger, endda lukning af ruter, som også blev befløjet fra Charleroi.

(130) Angående faldet i passagertallet i Bruxelles-National understreger BAC, at det i alt væsentligt skyldes, at BSCA absorberede passagererne. Mens størstedelen af de europæiske lufthavne ifølge BAC havde stigninger fra 2005 til 2013, stagnerede trafikken således i Bruxelles-National, samtidig med at tallet steg i Charleroi.

(131) Ifølge BAC forklarer BSCA's absorbering af passagererne også lukningen af ruter fra Bruxelles-National og faldet i antal flyvninger på visse destinationer. BAC fastslår navnlig en forbindelse mellem de lukkede flyvninger i lufthavnen Bruxelles-National og åbningen af tilsvarende flyvninger fra Charleroi lufthavn.

(132) BAC anbefaler, at Kommissionen i sin kommende afgørelse om støtten i overensstemmelse med tærsklerne i de nye retningslinjer erklærer, i) at der ikke kan ydes mere driftsstøtte eller investeringsstøtte til BSCA fra ikrafttrædelsen af de nye retningslinjer, og ii) at lufthavnstjenesterne i Charleroi bliver afgiftsbelagt på et tilstrækkeligt niveau til at dække marginalomkostningerne herved.

4.1.2. Brussels Airlines

a) Forekomst af statsstøtte til BSCA

i) Økonomisk aktivitet

(133) Brussels Airlines hævder, at tjenesterne brandvæsen, vedligeholdelse, sikkerhed og starter og landinger samt infrastrukturer ikke falder ind under selskabets public service-opgave, men er en del af den økonomiske aktivitet, som består i at forvalte en lufthavn og ikke burde støttes på diskriminerende vis. Disse tjenester kan ikke betragtes som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Brussels Airlines hævder, at andre sektorer i regionen finansierer deres egne brandtjenester, og at det også er tilfældet i lufthavnen i Bruxelles. Da regionen dækker omkostningerne ved sikkerheden i Charleroi lufthavn, opkræver BSCA ikke pengene hos luftfartsselskaberne, mens Bruxelles lufthavn ikke har modtaget nogen kompensation af den art. Passagerer, der rejser fra Bruxelles, pålægges ligeledes afgiften til den belgiske civile luftfartsmyndighed, hvilket ikke er tilfældet for passagerer, der rejser fra Charleroi lufthavn.

ii) Fordel

- (134) Brussels Airlines mener ikke, at regionen/SOWAER opfører sig om en privat markedsøkonomisk investor, når de støtter BSCA. BSCA's rentabilitet synes oppustet af offentlig støtte, tilskud og kompenserende foranstaltninger, uden hvilke selskabets fortjenstmargen konstant havde været negativ. Brussels Airlines er også i tvivl om, hvorvidt den kombinerede rentabilitet i BSCA og SOWAER afspejler markedsrettet praksis. Brussels Airlines hævder, at regionen ikke optræder som en privat investor, idet en sådan investor ikke ville investere i et strukturelt tabsgivende selskab.

iii) Konkurrencefordrejninger

- (135) Mens passagertallet på de korte flyvninger til og fra Charleroi steg til det tredobbelte fra 2004 til 2012, stagnerede tallet i Bruxelles lufthavn, eftersom belægningen i 2012 var den samme som i 2004. Brussels Airlines tilføjer, at antallet af passagerer for dets eget vedkommende udviklede sig fra [...] mio. til [...] mio. På baggrund af disse konstateringer og da lufthavnenes belægning set under ét steg med 34 %, udleder Brussels Airlines, at hele væksten kom Charleroi lufthavn til gode. Brussels Airlines konstaterer, at andre europæiske lufthavne fra 2004 til 2007 oplevede en kraftig vækst (over 20 %), mens væksten i Charleroi ikke alene kan forklares ved stigningen i trafikken, men også ved, at et stort antal passagerer, der normalt benyttede lufthavnen i Bruxelles, nu foretrak at flyve til og fra Charleroi. Brussels Airlines vurderer dette tab til [...] mio. passagerer om året til fordel for Charleroi lufthavn, dvs. et indtægtsstab på over [...] mio. EUR om året.

b) Retsgrundlag for vurderingen af foreneligheden af støtten til BSCA

- (136) Ifølge Brussels Airlines har Kommissionen ikke noget retsgrundlag for at tillade driftsstøtte, som i) blev ydet før ikrafttrædelsen af luftfartsretningslinjerne og ii) var uforenelig med det indre marked, da den blev ydet. Anvendelse af luftfartsretningslinjerne med tilbagevirkende kraft er i strid med de almindelige retsprincipper, og navnlig som i dette tilfælde når betingelserne for at tillade driftsstøtte er forholdsvis mindre strenge end tidligere.
- (137) Først og fremmest udelukker retssikkerhedsprincipperne og fravalget af tilbagevirkning i EU-retten muligheden for, at en EU-regel kan træde i kraft før dens offentliggørelse, undtagen under usædvanlige omstændigheder. I nærværende tilfælde foreligger der ifølge Brussels Airlines ikke usædvanlige omstændigheder.
- (138) Dernæst hedder det i Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig støtte, at Kommissionen altid skal vurdere foreneligheden med det indre marked af en ulovlig støtte i lyset af kriterierne i juridiske instrumenter, som er gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt. Derfor kan Kommissionen ifølge Brussels Airlines ikke afvige fra sine egne regler uden at forsynde sig mod de almindelige retsprincipper (ligebehandling og berettiget forventning). Ifølge Brussels Airlines er der derfor ingen legitim grund til ikke at anvende denne meddelelse på det foreliggende tilfælde.
- (139) Endelig er driftsstøtten generelt uforenelig med det indre marked. Ifølge Brussels Airlines er dette princip tydeligt angivet i 2005-retningslinjerne.
- (140) Brussels Airlines finder Kommissionens tilgang særligt uacceptabel i denne sag, fordi:

— Kommissionen ikke på forhånd havde tilladt de pågældende foranstaltninger, som Charleroi havde fået

— Kommissionen i sin udvidelsesafgørelse af 2012 har udvidet anvendelsesområdet for de foranstaltninger, der er genstand for undersøgelsesproceduren

— de undersøgte foranstaltninger ifølge udvidelsesafgørelsen er klart uforenelige med det indre marked.

- (141) Derfor var regionen og BSCA ifølge Brussels Airlines fuldt ud klar over de gældende regler for statsstøtte. Støtteforbuddet stred derfor ikke mod princippet om berettiget forventning. Tværtimod ville det være særlig urimeligt at retfærdiggøre deres ulovlige opførsel til skade for tredjemand og navnlig til skade for dem, der overholdt reglerne, med tilbagevirkende kraft. Balancen i de foreliggende interesser kræver tydeligvis forbud mod den omhandlede støtte.
- (142) Ifølge Brussels Airlines erkender Kommissionen implicit en sådan uforenelighed ved at anvende luftfartsretningslinjerne med tilbagevirkende kraft på den tidligere tydeligvis uforenelige driftsstøtte.
- c) Foreneligheden af støtten til BSCA på grundlag af de nye luftfartsretningslinjer
- i) Almindelig interesse
- (143) Brussels Airlines henleder Kommissionens opmærksomhed på det forhold, at de forventede positive virkninger af de offentlige støttepolitikker såsom regional udvikling og tilgængelighed er usikre.
- (144) De regionale lufthavnes absorbering af trafikken i de etablerede lufthavne har ifølge Brussels Airlines flere andre negative konsekvenser:
- For det første ser man en ineffektiv, overflødig forøgelse af infrastrukturen, fordi der opbygges kapacitet ét sted, mens der er ledig kapacitet andetsteds. Til støtte for dette argument understreger Brussels Airlines, at den disponible kapacitet i den omhandlede periode (2000-2012) i lufthavnen Bruxelles-National var tilstrækkelig til at betjene flere passagerer. Som eksempel herpå kan nævnes, at kapaciteten i lufthavnen i Bruxelles i 2011 var på 28 mio. passagerer, mens der kun passerede 18,8 mio. passagerer. Samtidig fløj 5,9 mio. passagerer til og fra Charleroi, hvis kapacitet var på 6-7 mio. passagerer. De to lufthavnes belægning i 2011 var tilsammen 24,7 mio., dvs. mindre end den maksimale kapacitet i lufthavnen i Bruxelles alene.
 - For det andet understreger Brussels Airlines, at udviklingen i aktiviteten i Charleroi lufthavn til skade for Bruxelles-National og Brussels Airlines havde en negativ social og økonomisk virkning. Brussels Airlines sammenligner den direkte og indirekte merværdi ved lufthavnene i Bruxelles og Charleroi fra 2007 til 2009. Merværdien af Charleroi lufthavn skal ifølge Brussels Airlines være 38 mio. EUR, mens den ved lufthavnen Bruxelles-National skal være 358 mio. EUR. Brussels Airlines henviser ligeledes til antallet af nye job, som lufthavnene skabte direkte eller indirekte fra 2007 til 2009. Mens beskæftigelsen i Charleroi lufthavn steg i denne periode med 589 FTÆ (fuldtidsækvivalenter), faldt den i Bruxelles lufthavn med 1 057. Mens antallet af passagerer i Charleroi lufthavn steg kraftigt fra 2007 til 2009 i modsætning til Bruxelles-National, steg den direkte og indirekte beskæftigelse ikke så meget, at den kompenserede for tabet af arbejdspladser i lufthavnen i Bruxelles.
 - Endelig fik absorberingen af andres passagerer ifølge Brussels Airlines en negativ virkning for rentabiliteten i de traditionelle selskaber til fordel for lavprisselskaberne, hvis rentabilitet for størstedelens vedkommende skyldes tilskud. Ifølge Brussels Airlines er den gennemsnitlige rentabilitet i Sammenslutningen af Europæiske Luftfartselskaber (AEA) beskeden, endda negativ, i hele den omhandlede periode (resultatet før renter og skat var på 0,9 mia. EUR i 2000 og — 0,4 mia. EUR i 2012), mens Ryanairs rentabilitet er betydelig (resultatet før renter og skat var på 84 mio. EUR i 2000 og 617 mio. EUR i 2012). Ikke desto mindre blev denne rentabilitet ifølge Brussels Airlines forøget af de tilskud, som lufthavnen modtog. Ifølge Brussels Airlines ville Ryanairs rentabilitet uden støtten (vurderet til 720 mio. EUR i 2011) have været væsentligt mindre, endda negativ.
- (145) I øvrigt understreger Brussels Airlines, at driftsstøtten blev tildelt Charleroi lufthavn, selv om i) denne lufthavn ligger i samme opland som lufthavnen Bruxelles-National, og ii) sidstnævnte endnu havde ledig kapacitet. Derfor skulle en forretningsplan bygget på prognoser for gods- og passagertrafik ifølge Brussels Airlines have identificeret den potentielle virkning af udviklingen af denne lufthavn for trafikken i lufthavnen i Bruxelles. Brussels Airlines understreger, at denne evaluering aldrig fandt sted. I alle tilfælde ville evalueringen, hvis den var blevet foretaget, have vist en stigning i trafikken i Charleroi lufthavn til skade for trafikken i Bruxelles lufthavn. Ifølge Brussels Airlines ville dette resultat have svaret til virkeligheden, nemlig en stigning i Charleroi lufthavns markedsandele samtidig med et fald i Bruxelles-Nationals markedsandele og et fald i belægningen på og/eller

lukningen af flere af Brussels Airlines' ruter. Derfor hævder Brussels Airlines, at driftsstøtten til BSCA ikke bidrog til opnåelsen af mål af fælles interesse. Tværtimod har disse foranstaltninger medført en dårlig udnyttelse og et spild af ressourcer.

ii) Nødvendigheden af støtten

- (146) Brussels Airlines minder om, at kravet, der skal opfyldes ifølge luftfartsretningslinjerne for at opnå driftsstøtte, er, at den årlige trafik i en lufthavn ikke overstiger 3 mio. passagerer. Brussels Airlines understreger, at denne tærskel blev overskredet allerede i 2009. Desuden konstaterer Brussels Airlines, at driftsstøtten til BSCA ikke ændrede sig fra 2002 til 2008, mens BSCA teoretisk set skulle have været i stand til selv at dække en stigende del af sine driftsomkostninger. Siden 2009 har Charleroi lufthavn endvidere skullet kunne dække sine driftsomkostninger og har dermed ikke været berettiget til at modtage anden støtte til driften.

iii) Støtteforanstaltningernes manglende egnethed

- (147) Selv om man eventuelt kunne bevise, at driftsstøtten endnu var nødvendig for Charleroi lufthavn i 2008, står det til gengæld ifølge Brussels Airlines fast, at den offentlige finansiering af BSCA via statsstøtte var en uegnet politik, eftersom Charleroi lufthavn ikke var rentabel. Endvidere understreger Brussels Airlines, at de omhandlede foranstaltninger alle mangler egnethed, fordi regionen, så vidt selskabet ved, ikke har forsøgt på forhånd at sammenligne sine støtteforanstaltninger med foranstaltninger, som i mindre grad ville kunne hæmme konkurrencen.

iv) Konkurrencefordrejning

- (148) Brussels Airlines minder om, at Charleroi lufthavn ligger i samme opland som Bruxelles lufthavn, og at denne endnu havde ledig kapacitet i den omhandlede periode. Endvidere understreger Brussels Airlines, at hvor passagertallet steg i Charleroi lufthavn, stagnerede det i Bruxelles-National eller faldt endda de senere år trods den samlede stigning i flytrafikken i alle europæiske lande.

4.1.3. *Association des représentants des compagnies aériennes (BAR — sammenslutningen af repræsentanter for luftfartsselskaberne)*

a) Bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012

- (149) BAR hævder, at omkostningerne ved terminaltjenesterne (afgifter), omkostningerne ved sikring og visse omkostninger ved sikkerhed og alle omkostningerne ved brandvæsen afholdes af brugerne i Bruxelles lufthavn, mens disse omkostninger påhviler lufthavnsmyndighederne eller de regionale myndigheder i regionallufthavnene. Ifølge BAR er der her tale om en væsentlig fordel for de regionale lufthavne.

b) Bemærkninger modtaget efter offentliggørelsen af luftfartsretningslinjerne

i) Vedrørende konkurrencefordrejning fremkaldt af driftsstøtten til Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) BAR minder kort om arten af den omhandlede støtte, nemlig driftsstøtte modtaget af BSCA, betalt af regionen Vallonien og »sandsynligvis overført til Ryanair, i hvert fald delvist«.

- (151) BAR gør opmærksom på, at Kommissionen ved at bekendtgøre, at den ønskede at anvende principperne i luftfartsretningslinjerne »på alle tilfælde angående driftsstøtte til lufthavne, selv om støtten blev tildelt før den 4. april 2014«, forsynder sig mod retssikkerhedsprincippet og vælger en tilgang, der er modsat den, som den anbefalede i 2002 i sin meddelelse om fastlæggelsen af regler for vurdering af ulovlig statsstøtte, eftersom det ifølge BAR blev præciseret, at støtten skal undersøges »i lyset af de bestemmelser, der var gældende på datoen for ydelsen af støtten«. Endvidere mener BAR, at Kommissionen med sin ændrede politik overtræder princippet om begrundelse, idet Kommissionen ikke forklarer, hvorfor udviklingen af luftfartssektoren skulle have en virkning for undersøgelsen af den tidligere driftsstøtte, og heller ikke hvorfor kun denne er omfattet og ikke også tidligere ydet startstøtte eller investeringsstøtte. I denne henseende understreger BAR, at såfremt Kommissionen skulle

erklære en tidligere tildelt støtte forenelig med det indre marked, mens den tidligere havde bedømt den anderledes, ville dette ikke blot stride mod de førnævnte almindelige principper, men også principperne om god forvaltningsskik og berettiget forventning.

(152) Ifølge BAR er de omhandlede støtteforanstaltninger, herunder dem, der tidligere blev ydet til BSCA, ikke forenelige med det indre marked, heller ikke selv om de undersøges i lyset af bestemmelserne i luftfartsretningslinjerne, af følgende grunde:

— Støtteforanstaltningerne er ikke nødvendige. BSCA har overskredet tærsklen på 1 mio. passagerer, eftersom selskabet betjener 6 mio. passagerer og derfor bør være i stand til selv at afholde sine driftsomkostninger. Under alle omstændigheder kan driftsstøtten ikke erklæres for forenelig, eftersom BSCA har registreret 3 mio. passagerer, eller nødvendig i den periode, der gik forud, eftersom BSCA burde have været i stand til selv at afholde sine driftsudgifter.

— Støtten er og var konkurrencehæmmende. Eftersom BSCA ligger i samme opland som lufthavnen Bruxelles-National, som havde ledig kapacitet, burde regionen ifølge BAR have taget hensyn til det ved ydelsen af støtten, hvilket ikke skete.

ii) Supplerende bemærkninger om rimelige konkurrencevilkår

(153) Hvis BSCA mener, at støtte til ydelse af visse offentlige tjenester i lufthavnen skal være tilladt, skal disse ifølge BAR sammenlignes med de samme tjenester ydet i lufthavnen Bruxelles-National. BAR understreger dog, at visse tjenester ydet til BSCA anses for offentlige tjenester, mens det ikke er tilfældet i lufthavnen Bruxelles-National.

(154) BAR fastholder, at opkrævning af lufthavnsafgifter ikke bør føre til forskelsbehandling mellem brugerne. Navnlig henviser BAR til de nedsættelser, som Ryanair fik på lufthavnsafgifterne, og som de øvrige selskaber i denne lufthavn ikke fik, og til, at lufthavnsafgifterne i Bruxelles-National er meget højere.

(155) BAR minder om, at tjenesteydelserne i lufthavnen i Bruxelles siden privatiseringen udtrykkeligt ikke længere betragtes som offentlige tjenester. Disse ydelser udgør »regulerede aktiviteter«, for hvilke de afgifter, som brugerne eller passagererne i lufthavne betaler, kontrolleres i overensstemmelse med en formel.

(156) I øvrigt henleder BAR også Kommissionens opmærksomhed på hypotesen om krydssubsidiering, idet Ryanair udøver sin aktivitet både i Charleroi og Bruxelles-National. Hvis en sådan hypotese skulle blive bekræftet, ville der tydeligvis være tale om konkurrenceforvridning.

4.1.4. *Sammenslutningen af Europæiske Luftfartsselskaber (AEA)*

a) Bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012

(157) AEA hævder, at tilskuddene til regionale lufthavne kun er acceptable, hvis de gavner alle brugerne i lufthavnen uden forskelsbehandling og ikke skaber fordrejninger mellem lufthavnene i samme opland. AEA erkender, at lufthavnene kan tilpasse deres infrastrukturer til at imødekomme specifikke brugeres behov og samtidig overholde principperne om gennemsigtighed, proportionalitet i forhold til omkostningerne og ingen forskelsbehandling.

4.1.5. *Air France*

a) Bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012

(158) Air France beder Kommissionen om ikke at godkende, hvad selskabet anser for at være driftsstøtte, der fordrejer den indbyrdes konkurrence mellem både luftfartsselskaber og lufthavne. Air France mener, at Kommissionen bør foretage en udtømmende sammenligning mellem afgifterne i Charleroi lufthavn og de øvrige lufthavne i samme opland, især lufthavnen Bruxelles-National.

- (159) Air France anfægter endvidere anvendelsen med tilbagevirkende kraft af luftfartsretningslinjerne på sager om driftsstøtte til lufthavnene, selv om denne støtte blev udbetalt før offentliggørelsen af retningslinjerne — af forskellige grunde:
- Ifølge Air France begunstiger anvendelse med tilbagevirkende kraft af luftfartsretningslinjerne aktører, der ikke har overholdt reglerne, ved at legitimere handlinger, som ikke var i overensstemmelse med reglerne på det tidspunkt, hvor de blev udført. Derimod straffer denne tilgang de aktører, der overholdt de tidligere retningslinjer og undlod at modtage offentlige midler.
 - Anvendelsen med tilbagevirkende kraft af luftfartsretningslinjerne på driftsstøtte tildelt lufthavnene er i strid med de almindelige retsprinsipper og EU's retspraksis.
- (160) Air France hævder, at de nye retningslinjer vil favorisere de nye aktører på bekostning af de etablerede. Ved at tillade, at et nyt luftfartsselskab fritages for betaling af meromkostningerne ved sin virksomhed, vil de nemlig virke diskriminerende på lufthavnens historiske erhvervsdrivende, som er pålagt højere afgifter.
- (161) Endelig minder Air France om, at selv om det teoretisk set kan forekomme let at opfylde betingelsen om ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen i et lufthavn, viser praksis noget helt andet, idet visse driftsmodeller bevidst diskrimineres.

4.1.6. BSCA

a) Bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012

- (162) BSCA opfordrer Kommissionen til at afslutte sin undersøgelse på grund af fraværet af statsstøtte til BSCA selv eller selskabets forretningspartnere.
- (163) Indledningsvis mener BSCA, at den medgåede tid siden indledningen af sagen giver anledning til en berettiget forventning hos BSCA og selskabets brugere. BSCA minder om, at Kommissionen allerede var blevet informeret i forbindelse med sin første undersøgelse, som førte til 2004-beslutningen, om den mekanisme, der blev indført af regionen og BSCA i 1991 i henhold til koncessionsaftalen og de senere ændringer heraf. BSCA anfægter derfor udvidelsen af anvendelsesområdet for de foranstaltninger, som er genstand for Kommissionens undersøgelse.
- (164) BSCA henleder Kommissionens opmærksomhed på vigtigheden af de regionale lufthavne i henseende til den økonomiske og sociale udvikling, regionens tilgængelighed og turismen. BSCA mener, at liberaliseringen af lufttransporten har dannet grundlag for fremvæksten af en ny kategori passagerer med forkærlighed for storbyferier og kortvarige ferier med familiemæssigt formål samt nye økonomiske modeller til lave priser, der imødekommer denne nye efterspørgsel. BSCA mener derfor, at selskabet kun er i beskeden konkurrence med lufthavnen Bruxelles-National. I den henseende understreger BSCA den mere end begrænsede virkning for lufthavnen Bruxelles-National af den tidligere åbning af en rute mellem Dublin og lufthavnen Charleroi Bruxelles Sud⁽⁷⁹⁾. BSCA begrundet sin succes med de vallonske myndigheders dynamiske politik de senere år og lufthavnens fleksible infrastruktur og dynamiske personale.
- (165) Med hensyn til tjenesteydelser af almindelig interesse minder BSCA om, at det siden 1991 har fået kompensation for tjenesteydelser af almindelig interesse som defineret i artikel 25 i specifikationerne, der blev aftalt med Valloniens offentlige myndigheder. BSCA bestrider Kommissionens analyse i dens afgørelse af 21. marts 2012, hvormed den afviste den ikke-økonomiske karakter af disse aktiviteter. Lufthavnsforvalteren mener, at dette dels drejer sig om en holdningsændring hos Kommissionen i forhold til eksisterende beslutningspraksis, dels en underkendelse af internationale og europæiske regler vedrørende sikkerhed på transportområdet. BSCA minder Kommissionen om, at overførslen af disse tjenesteydelser af almindelig interesse, som tidligere blev udført af forvaltningen, var motiveret af hensynet til god forvaltning og fleksibilitet. Den kompensation, som de vallonske myndigheder betalte, er således omfattet af et loft, berettiget på grundlag af omkostningerne og giver ikke BSCA nogen fordel. Der er indført et kontrolsystem for at undgå enhver overkompensation.
- (166) Med hensyn til kapitalforhøjelsen minder BSCA om, at Kommissionen ikke havde rejst tvivl i forbindelse med den første undersøgelse, og mener, at den skete i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Lufthavnsforvalteren tilføjer, at denne forhøjelse blev besluttet på grundlag af en troværdig og realistisk

⁽⁷⁹⁾ Beslutning 2004/393/EF, betragtning 300.

forretningsplan, og at den var begrundet i de behov, der opstod som følge af den betydelige udvikling i aktiviteterne. I den henseende understreger BSCA, at Kommissionen allerede i 2004 havde bemærket, at de forventede resultater for 2003 var bedre end dem, der var forudset i forretningsplanen fra 2001. Ligeledes overstiger antallet af passagerer, der har rejst via BSCA, og driftsresultatet for 2011 skønnene i samme forretningsplan. Endelig har udviklingen af BSCA's aktiviteter i samarbejde med Ryanair ifølge BSCA gjort det muligt for SOWAER at benytte sig af de gode resultater, som BSCA har opnået, til at opnå en væsentlig merværdi ved salget af en del af sine aktier i 2009.

4.2. Bemærkninger fra interesserede parter til foranstaltningerne til fordel for Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (167) Luftfartsselskabet *Britannia* mener ikke, der er noget usædvanligt i, at lufthavne yder støtte til markedsføring og rabatter på grundlag af selskabernes passagertal, især ikke når det drejer sig om lufthavne, som endnu ikke er veletablerede. Men sådanne fordele skal være proportionelle, realistiske og tidsbegrænsede. *Britannia* finder det bekymrende, at konkurrerende luftfartsselskaber i dette tilfælde forskelsbehandles. Lufthavnsafgifterne er hverken ligelige eller realistiske, selv om lavprisselskaberne bruger lufthavnens landingsbaner, terminaler og sikkerhedsudstyr på lige fod med de øvrige selskaber.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (168) SAS minder om, at liberaliseringen af det europæiske luftrum har ført til stigende konkurrence mellem de traditionelle luftfartsselskaber og til etablering af nye selskaber med nye virksomhedskoncepter. Det er af yderste vigtighed, at denne konkurrence overholder EU's samlede lovgrundlag uden forskelsbehandling og med den nødvendige indsigt.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airlines*

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (169) KLM fremfører, at lavprisselskaberne og de traditionelle selskaber udbyder forskellige produkter og har forskellige »grundholdninger« såvel i handels- som i driftsfunktionen. Lavprisselskaberne går som regel uden om de store lufthavne, hvor logistikken kan være tung og priserne høje; de satser i stedet på regionale platforme, som giver dem mulighed for hurtigt og billigere at komme videre. Denne udvikling er der ingen grund til at stille spørgsmålstegn ved, men den kan ikke begrunde støtte. Efter KLM's mening går Ryanairs særrettigheder i Charleroi langt ud over, hvad der er tilladeligt i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF, selv når det tages med i betragtning, at Ryanair som modydelse baserer et vist antal fly i Charleroi lufthavn.

4.2.4. *Air France*

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (170) Air France anfører, at nedsættelsen af de afgifter, som Ryanair skal betale, og regionen Valloniens og BSCA's afholdelse heraf stiller Ryanairs konkurrenter ulige på markedet for trafikforbindelser i EU. Rabatten på landingsafgiften giver Ryanair lavere driftsudgifter og stiller dermed reelt selskabet stærkere i konkurrencen end konkurrenterne, ikke blot på ruterne til og fra Charleroi, men i hele Ryanairs virksomhed. Regionen Valloniens tilsagn om godtgørelse betragtes ligeledes som en særrettighed, som giver Ryanair stabilitet i driften, mens »de udbredte skift mellem forskellige lufthavne viser, at det kommercielle og reguleringsmæssige miljø til stadighed ændrer sig. Lufthavnsafgifter kan således sagtens stige, hvis administrationselskabet skal finansiere bestemte tiltag, eventuelt for at tilgodese andre transportselskaber, som vil drive virksomhed i Charleroi; desuden kan udviklingen i de miljøforanstaltninger, der skal træffes i en lufthavn, også medføre ændringer i driftsvilkårene«.

4.2.5. Austrian Airlines

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (171) Ifølge Austrian Airlines har fremkomsten af lavprisselskaber medført et tilskudskapløb mellem lufthavne og regioner, som gerne vil tiltrække disse virksomheder. Disse udviklingstendenser rækker ved princippet om betaling for adgang til infrastrukturer, som ellers er en hjørnesten i civilluftfarten. Støttebeløbene er ikke degressive, de er uafhængige af, hvor godt Ryanair klarer sig på ruterne, og de ydes kun til ét luftfartsselskab, hvilket afføder forskelsbehandling. Austrian Airlines konkluderer, at »samarbejde« af den type, som Ryanair og regionen Vallonien her har indledt, fører til kraftige konkurrenceforvridninger mellem luftfartsselskaberne og er i modstrid med det indre marked for luftfart.

4.2.6. Association des riverains et habitants des communes proches de l'aéroport de Charleroi-Gosselies (ARACH)

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (172) ARACH frygter, at den finansielle støtte til Ryanair skal føre til »en hæmningsløs udvikling i brugen af lufthavnen«, som ligger i byzonen, og angiver, at »som borgere og skatteydere er vi foruroledede over den offentlige støtte, som på betænkeligt grundlag ydes til et privat selskab, da det udgør et misbrug af regionen Valloniens budgetmidler«.

4.2.7. Interesseret part A

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (173) Den interesserede part A beskriver sig selv som »yderst bekymret« ved støtte, der ydes af offentlige myndigheder og påvirker konkurrencesituationen mellem forskellige transportformer: »Således drager selskabet Ryanair fordel af offentlig støtte på ruten Charleroi-London, mens Eurostar, som drives i samarbejde mellem de belgiske, britiske og franske statsbaner (SNCB, British Rail og SNCF), ikke modtager nogen støtte. Disse to transportformer konkurrerer imidlertid direkte på ruten Bruxelles-London. Det påhviler alene jernbaneselskaberne at sørge for tilslutningsforbindelser, indkøbe udstyr og lokomotiver, betale for brug af infrastrukturer, tunnel osv. Dermed er der allerede tale om forskelsbehandling af konkurrerende parter«.

4.2.8. Interesseret part B

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (174) Den interesserede part B fremfører, at de fordele, som Ryanair har fået, letter selskabets udgiftsstruktur og giver det mulighed for at udbyde lavere priser. Denne praksis påvirker konkurrencevilkårene for selskaber med afgang fra Charleroi eller Bruxelles-National, uanset hvilke ruter der er tale om. Konkurrencen mellem de såkaldte lavprisselskaber kan ikke blot analyseres rute for rute. For mange passagerers vedkommende sidestilles Venedig som rejsemål med f.eks. Barcelona. Konkurrencen omfatter derfor alle ruterne.
- (175) Virksomheden forklarer, at de direkte omkostninger på en afgang fra Bruxelles er 32,14 EUR pr. passager mod 5 EUR for Ryanair ved afgang fra Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Den interesserede part bemærker, at groundhandlingstjenesterne ganske vist er mindre omfattende for Ryanair end for andre luftfartsselskaber, men at mange af dem er nødvendige for alle selskaberne. Eftersom markedet for groundhandling er åbent for konkurrence fra lufthavnen Bruxelles-National, burde priserne ikke være væsentligt højere i Bruxelles-National end i Charleroi lufthavn. Prisen på groundhandling er som regel højere i små lufthavne end i store, fordi virksomhederne generelt ikke når op på en størrelse, som giver mulighed for

⁽⁸⁰⁾ Direkte omkostninger pr. fly pr. ruteafgang fra Bruxelles-National, inklusive landingsafgift, passagerafgift, andre afgifter og groundhandling. Hvis der forudsættes et passagerantal på 1 700 000 i 2003, giver dette en samlet omkostningsforskel på 23 mio. EUR.

stordriftsbesparelser. Den interesserede part anslår, at Ryanair i 2003 sparede 17 mio. EUR på omkostningerne til groundhandling og landingsafgifter. Ligeledes skulle BSCA ikke have taget højde for konsekvenserne af Rådets direktiv 96/67/EF⁽⁸¹⁾: Lufthavnen når formodentlig ret hurtigt op på 2 mio. passagerer om året, hvorefter BSCA skal overholde direktivets bestemmelser og åbne groundhandlingmarkedet for andre operatører.

- (177) Det hævdes, at BSCA ikke har handlet som en privat investor under almindelige markedsøkonomiske forhold, men nærmere ud fra politiske og sociale bevæggrunde på opfordring af regionen Vallonien. Med en løbetid på 15 år forhindrer kontrakten sikkert også BSCA i at blive rentabel, og virksomheden vil nok også fortsat have problemer i driften. Og hvis Ryanair trækker sig ud, mister BSCA muligheden for at få afkast på sin investering⁽⁸²⁾.
- (178) BSCA modtager ifølge denne part tilskud fra regionen Vallonien, det være sig i form af overførslen af 65 % af lufthavnsafgifterne eller den gratis adgang til infrastruktur, mens regionen Vallonien betaler et bidrag til SOWAER. Alle udbetalinger fra regionen Vallonien må i princippet kun udgøre en godtgørelse for omkostningerne på de offentlige tjenesteydelser, som påhviler BSCA, men det står ikke klart, om det også er tilfældet.
- (179) Denne virksomhed erkender undertiden at have fået visse fordele ved markedsføring af nye destinationer, men aldrig rabatter på lufthavns- eller groundhandlingafgifter, og den mener, at de særrettigheder, som Ryanair har fået i Charleroi, går langt ud over gængs praksis. Virksomheden hævder, at den løb en lige så stor kommerciel risiko ved at etablere sig i Bruxelles-National på et tidspunkt, hvor konkurrencen fra Sabena var meget hård.
- (180) Det faktum, at andre lufthavnsforvaltere indrømmer Ryanair fordele, kan ikke bruges som argument for, at lufthavnen i Charleroi har handlet i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Virksomheden henviser til Domstolens dom i sagen Steinike & Weinlig⁽⁸³⁾.

4.2.9. Brussels International Airport Company, siden Brussels Airport Company (herefter »BAC«)

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af indledningsbeslutningen i 2002)

- (181) Ifølge BAC har BSCA ikke handlet efter det markedsøkonomiske markedsinvestorprincip, eftersom de bevilgede særrettigheder går langt ud over, hvad andre lufthavne har bevilget⁽⁸⁴⁾. At Ryanair har fået særrettigheder i andre lufthavne er under alle omstændigheder ikke nogen berettigelse, da de jo også kan udgøre statsstøtte.
- (182) Den interesserede part henleder Kommissionens opmærksomhed på en række faktorer, som skal medtages i analysen af BSCA's rentabilitetsudsigter og som på mellemlang sigt skader virksomhedens indtjeningsmuligheder:
- (183) BSCA fik i december 2002 en selskabskapitaltilførsel på 4 mio. EUR fra regionen Vallonien.

— BSCA »kan tilbageholde halvdelen af det beløb, der skal afdrages til regionen Vallonien i perioden 2001-2006. Det beløber sig til 1 mio. EUR om året, som BSCA imidlertid skal tilbagebetale fra og med 2007«.

⁽⁸¹⁾ Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til groundhandlingmarkedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36). Direktiv senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 af 29. september 2003 om tilpasning til Rådets afgørelse 1999/468/EF af bestemmelserne vedrørende de udvalg, der bistår Kommissionen i forbindelse med udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der er fastsat i retsakter omfattet af proceduren i EF-traktatens artikel 251 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).

⁽⁸²⁾ Virksomheden nævner som eksempel Shannon i Irland. Shannon indrømmede i en periode Ryanair visse særrettigheder, som ikke blev videreført. Ryanair valgte at flytte driften til en anden lufthavn, hvorfor Shannon ikke fik det forventede rimelige afkast på sin investering.

⁽⁸³⁾ Domstolens dom af 22. marts 1977 i sag 78/76, Steinike og Weinlig mod Tyskland, Sml. 1977, s. 595, ECLI:EU:C:1977:52. »En medlemsstats krænkelse af en forpligtelse, der påhviler den i henhold til traktaten, i forbindelse med forbuddet i artikel 92, kan ikke retfærdiggøres med, at andre medlemsstater heller ikke overholder denne forpligtelse; virkningerne på samhandelen mellem medlemsstaterne af flere konkurrencefordrejninger ophæver ikke hinanden gensidigt, men kumuleres, hvilket øger de skadelige virkninger for det fælles marked« (præmis 24).

⁽⁸⁴⁾ I Frankfurt Hahn og London Stansted angives taksterne at være højere og rabatterne lavere, selv om Ryanair flyver på 49 destinationer fra London og 15 fra Frankfurt Hahn, men kun 9 fra Charleroi.

- Kommissionen opfordres til at medregne omkostningerne til udvidelsen af Charleroi lufthavn, som anslås til 95 mio. EUR, samt finansieringsomkostningerne. Hvis BSCA ikke skal afholde disse omkostninger, bør vilkårene for regionens tilrådighedsstillelse af denne infrastruktur for BSCA undersøges nærmere. Den interesserede part tvivler på, at lufthavnen med infrastrukturernes nuværende stand skulle kunne klare et tilstrækkeligt antal passagerer til at sikre BSCA's finansielle balance.
- Regionen Vallonien giver BSCA gratis adgang til det udstyr og personale, som kræves i forbindelse med lufthavnssikkerheden i Charleroi, dvs. passager- og bagagekontrol ved ombordstigning, mens »omkostningerne til lufthavnssikkerhed normalt afholdes af lufthavnens brugere, enten i form af et sikkerhedsbidrag, som betales til lufthavnsadministrationen, eller en afgift, når det er offentlige myndigheder, som varetager sikkerheden«.

4.2.10. Interesseret part C

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgårelsen af 2012)

- (184) Den interesserede part C mener, at de fordele, som regionen Vallonien indrømmede BSCA og Ryanair, er til skade for konkurrencen, og at lufthavne Charleroi og Bruxelles-National driver virksomhed på det samme marked.
- (185) Den interesserede part C kritiserer forbindelsen mellem regionen Vallonien, BSCA og Ryanair og de deraf følgende forskelle med hensyn til de afgifter, der opkræves hos luftfartsselskaberne i Bruxelles og i Charleroi. Nærmere bestemt anføres det, at i) vedligeholdelsesafgifterne ikke væltes over på brugerne, men refunderes af regionen Vallonien, ii) landingsafgifterne begunstiger Ryanair, [...].
- (186) Den interesserede part C gør ligeledes gældende, at Ryanair ikke betaler for tjenesteydelser i forbindelse med den normale lufthavnsforvaltning, f.eks. brandvæsen, udvidelse og opførelse af infrastrukturer og passagerafgifter.

4.2.11. Brussels Airlines

a) Forekomst af statsstøtte

i) Selektiv fordel

- (187) Ifølge Brussels Airlines har Ryanair modtaget en selektiv fordel sammenlignet med andre luftfartsselskaber.
- (188) Støtten fra regionen og SOWAER til fordel for BSCA reducerer nemlig dette selskabs driftsomkostninger og tillader det at opkræve lavere afgifter hos luftfartsselskaberne, heriblandt Ryanair, og ligeledes mindske sine driftsomkostninger. Da regionen navnlig dækker omkostningerne ved sikkerheden i Charleroi lufthavn, opkræver BSCA ikke pengene hos luftfartsselskaberne, mens lufthavnen Bruxelles-National ikke har modtaget nogen kompensation af den art. Brussels Airlines mener, at regionens overordnede program for økonomisk støtte til fordel for BSCA skal tages i betragtning ved vurderingen af forretningsforholdet mellem BSCA og Ryanair.
- (189) Ryanair har ligeledes nydt godt af direkte finansieringsforanstaltninger såsom startstøtte og bidrag til markedsføringsaktiviteter. Brussels Airlines er i tvivl om, hvorvidt denne støtte er i overensstemmelse med betingelserne i retningslinjerne fra 2005, og hvorvidt principperne om proportionalitet og gennemsigtighed er overholdt.
- (190) Brussels Airlines mener, at det på grund af den kumulative virkning af alle disse foranstaltninger er umuligt at anse BSCA for at handle som en privat investor, og opfordrer Kommissionen til ikke at undersøge foranstaltningerne hver for sig, men som et samlet hele.

1. Benchmarking

- (191) Ifølge Brussels Airlines var de afgifter, som BSCA opkrævede hos Ryanair i den omhandlede periode, meget lavere end dem, som andre luftfartsselskaber betalte i sammenlignelige lufthavne.

- (192) Som reference bruger Brussels Airlines lufthavnsafgifterne fra en samling af andre lufthavne beliggende i oplandet til Charleroi (Eindhoven, Lille og Köln) og af samme størrelse (Marseille, Porte og Bologna) og konkluderer, at de lufthavnsafgifter, der opkræves i Charleroi lufthavn, ikke er i overensstemmelse med dem, der ville blive anvendt af en privat markedsøkonomisk investor.
- (193) Brussels Airlines mener ligeledes, at lufthavnen i Bruxelles er en god reference i forbindelse med vurderingen af den diskriminerende karakter af lufthavnsafgifterne, idet de to lufthavne reelt befinder sig i samme opland og drives i samme økonomiske klima. I øvrigt kan lufthavnen i Bruxelles vælte sine faste omkostninger over på flere luftfartsselskaber, hvilket udhuler argumentet om, at afgifterne i lufthavnen i Bruxelles nødvendigvis er højere på grund af lufthavnens størrelse. En sammenligning afslører stor forskel mellem lufthavnsafgiftsniveauet i Bruxelles og Charleroi, endda under hensyntagen til ekstra tjenesteydelser, som leveres i lufthavnen Bruxelles-National på grund af forskellen mellem selskabernes økonomiske modeller.

2. Omkostningsdækning

- (194) Ifølge Brussels Airlines påviser BSCA ikke, at selskabet, dengang de omhandlede aftaler (fra 2001 og de efterfølgende ændringer) blev indgået, var i stand til at dække sine omkostninger ved disse aftaler i hele deres varighed og samtidig hente et rimeligt afkast på grundlag af en mellemlang varighed. Derfor handlede BSCA ikke som en privat markedsøkonomisk investor.
- (195) Brussels Airlines hævder, at BSCA's fortjenstmargen er langt under den, der gælder andre lufthavne i EU. I 2006 og 2007 lå den gennemsnitlige fortjenstmargen for flere lufthavne i EU på mellem 7 og 9 %. BSCA's og SOWAER's fortjenstmargen justeret for tilskuddene er klart negativ og svarer derfor ikke til førnævnte marginer, hvilket tyder på en praksis, der ikke var markedsrettet.
- (196) Brussels Airlines tvivler på, om stordriftsfordele kan begrunde en nedsættelse til det halve af den lufthavnsafgiftssats, som Ryanair betaler. Passagerafgifterne, bp-afgifterne og groundhandlingafgifterne viser sig ikke at blive opkrævet eller til en yderst lav sats, selv om der er tale om omkostninger, der normalt afholdes af luftfartsselskaberne.
- (197) Ifølge Brussels Airlines skal de investerings- og driftsomkostninger, som BSCA ikke har afholdt, tages i betragtning ved vurderingen af støtten til Ryanair.
- (198) Brussels Airlines er i tvivl om, hvorvidt BSCA i tilstrækkelig grad har projekteret de anslåede indtægter og udgifter for hele aftaleperioden med Ryanair.
- (199) Som modydelse for nedsættelsen af afgifterne kunne Ryanair ikke garantere BSCA en trafik, som ville have genereret en indtægt, der svarede til og var proportionel med omkostningerne ved de fordele, der blev indrømmet Ryanair.
- (200) Derfor er de omhandlede foranstaltninger ifølge Brussels Airlines ikke i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, der er tale om statsstøtte, og de giver Ryanair en selektiv fordel.

ii) Konkurrencefordrejninger

- (201) Brussels Airlines hævder, at støtten har en negativ virkning for de luftfartsselskaber, der driver virksomhed fra lufthavnen Bruxelles-National. Støtten gør det muligt for BSCA at opkræve lavere afgifter og således nedbringe omkostningerne for de selskaber, der driver virksomhed fra Charleroi lufthavn. Disse selskaber kan udkonkurrere konkurrenterne i andre lufthavne på prisen. Derfor har det europæiske marked for punkt-til-punkt-forbindelser fra Belgien flyttet sig til Charleroi. Kun Charleroi har haft en stigning i trafikken i dette segment. Antallet af passagerer i lufthavnen Bruxelles-National er stagneret de senere år, mens trafikken alle andre steder i Europa er steget. Med andre ord gavner stigningen i den lokale trafik ifølge Brussels Airlines udelukkende Charleroi.
- (202) Brussels Airlines minder om, at det har base i lufthavnen Bruxelles-National, hvis opland næsten er fuldstændig identisk med Charlerois. Brussels Airlines er derfor i direkte konkurrence med Ryanair, idet de driver virksomhed i samme opland og tiltrækker samme kundekreds. På EU-markedet tilbyder Brussels Airlines og Ryanair samme

type tjeneste (punkt-til-punkt-flyvninger) og beflyver de samme destinationer. Af de destinationer, som Brussels Airlines beflyver, er 60 sammenfaldende med Ryanairs. Ud af 46 destinationer er Brussels Airlines i konkurrence med Ryanair på 16 destinationer i samme lufthavn og 12 i en lufthavn i samme opland.

- (203) Konsekvensen af denne situation er, at Brussels Airlines har måttet lukke visse ruter, som også beflyves af Ryanair (syv siden 2007), og nedsætte antallet af flyvninger på visse ruter (14 ruter). Fra 2004 til 2012 faldt Brussels Airlines' markedsandel fra [...] % til [...] %. Selskabets markedsandele skrumper fortsat til fordel for Charleroi, hvis markedsandele er steget fra [...] % til [...] %.

b) Uforenelighed med det indre marked

- (204) For Brussels Airlines bidrager størsteparten af støtten til Ryanair ikke til opnåelsen af et mål af fælles interesse. Endvidere er støtten blevet anvendt på en sådan måde, at den fører til konkurrenceforvridning, hvilket strider mod den fælles interesse. Derfor er støtten til Ryanair ifølge Brussels Airlines uforenelig med det indre marked.

4.2.12. BSCA

(bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgårelsen af 2012)

- (205) Ifølge BSCA udgør handelsaftalen med Ryanair på ingen måde støtte til fordel for dette selskab. Resultaterne af dette partnerskab viser da også rentabiliteten i den økonomiske model. BSCA hævder oven i købet, at det forvalter sine aktiviteter fuldstændig selvstændigt uden direkte eller indirekte indgriben fra den vallonske regering, navnlig i forhandlingerne om handelsaftaler med luftfartsselskaberne.

4.2.13. Ryanair

- (206) Ryanair fremfører, at de aftaler, der er indgået mellem Ryanair, BSCA og regionen Vallonien, ikke udgør statsstøtte af tre årsager: Det markedsøkonomiske investorprincip er overholdt, aftalerne er ikke selektive, og de skader ikke konkurrencen.

4.2.14. TBI

- (207) Ifølge TBI ligner de aftaler, der blev indgået i Charleroi, de ordninger, som TBI har indgået med Ryanair og andre lavprisselskaber, f.eks. i Stockholm Skavsta. Det er gængs praksis at give nedslag i landingsafgifter og groundhandling for at tiltrække selskaber med mange passagerer. Tilskud til hoteludgifter, personaleuddannelse eller markedsføring skal sammenholdes med den foretagne investering og den risiko, som luftfartsselskabet løber. Markedsføringsbidragene gavner lufthavnen, som får et bedre image og flere passagerer. TBI tilbyder især sådanne tilskud, når et luftfartsselskab etablerer en ny forbindelse eller øger antallet af ture på en given rute.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Ifølge HRL Morrison kunne en privat investor have fulgt samme mønster som Charleroi lufthavn. En sådan baserer sit tilbud på bestemte afgørende faktorer: det passagertal, et selskab kan skaffe lufthavnen, selskabets vilje til at indgå en langsigtet kontraktforpligtelse, selskabets særlige behov, de forventede ruteplaner og deres sammenhæng med lufthavnens andre aktiviteter (den eksisterende trafik) samt behovet for terminalressourcer og groundhandling. Investoren ville beregne de forventede fordele som følge af en aftale med Ryanair under ét (og

ikke som særskilte enkeltelementer). Fordelene ved en sådan transaktion skulle ses over en periode på ca. 20 år med en indkøringsfase på 3-5 år. En aftale med en løbetid på 15 år ville efter Morrisons aktionærers opfattelse være kommercielt acceptabel, selv om den først gav afkast ca. fem år efter indgåelsen.

5. BELGIENS BEMÆRKNINGER

5.1. Belgiens bemærkninger til foranstaltningerne til fordel for BSCA

5.1.1. Fravær af statsstøtte til fordel for BSCA

5.1.1.1. Belgiens bemærkninger modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012

a) SOWAER's tilrådighedsstilling af infrastrukturen

i) Belgiens primære argument: Den vallonske regering godkendte investeringsprogrammet før den 12. december 2000

(209) Ifølge Belgien blev investeringsprogrammet vedtaget af den vallonske regering i juli 2000 og bekræftet i november 2000, dvs. før dommen i Aéroports de Paris-sagen ⁽⁸⁵⁾ (herefter »Aéroports de Paris-dommen«). Datoen for denne dom er nemlig lig med startdatoen for anvendelsen af TEUF's regler om statsstøtte på finansiering af lufthavne.

(210) Rammaaftalen af 20. juli 2000 om betingelserne for udvikling af regionale lufthavne og tilhørende miljøforanstaltninger er den aftale, der blev indgået i den vallonske regering, hvorved regionen forpligtede sig til at afsætte en del af sit budget til udvikling af sine egne infrastrukturer i lufthavnen Bruxelles-Sud Charleroi. Beslutningen af 8. november 2000 effektuerer beslutningen af 20. juli 2000 ved at omsætte den tidligere rammeaftale til et flerårigt investeringsprogram. De to beslutninger skal derfor betragtes som en helhed, idet den anden supplerer og præciserer den første, navnlig for så vidt angår den konkrete tidsplan for gennemførelsen af de besluttede finansieringsforanstaltninger.

1. Tilbagevisning af visse oplysninger præsenteret af Kommissionen i udvidelsesafgørelsen af 2012

a) Vedrørende fraværet af forpligtelser over for tredjemand

(211) I forbindelse med disse beslutninger fremgår ingen tredjemand som støttemodtager, idet regionen fastsætter sine investeringer for sig selv. Ifølge Belgien er formuleringen af disse to beslutninger derfor mindre formalistisk end i tilfælde af en beslutning om tildeling af støtte til tredjemand. Vedrørende tildeling af støtte til tredjemand ville regionen have vedtaget investeringsprincippet og -beløbene på samme måde, uden yderligere procedure, dog undtagen fremsendelse af et brev om bekendtgørelse af regeringens beslutning, hvilket var overflødigt i det foreliggende tilfælde.

(212) Ifølge Belgien betyder denne manglende formalitet imidlertid ikke, at beslutningerne ikke havde bindende karakter. Selv om regionen var modtager af de vedtagne beslutninger, betyder vedtagelsen af en regeringsbeslutning, at der opstår en forpligtelse hos regeringen. Den omstændighed, at denne forpligtelse var ensidig, gælder ikke kun i det foreliggende tilfælde. Enhver finansieringsforanstaltning uanset modtagerne besluttes nemlig altid ved en ensidig administrativ akt af den indvilligende myndighed, som vedbliver at have ansvaret for at vedligeholde, ændre eller ophæve den.

(213) Der blev derfor ikke affattet noget formelt brev om ydelse af støtte til en støttemodtagende virksomhed, mens det i overensstemmelse med Fleuren Compost-dommen ⁽⁸⁶⁾ netop er denne akt, der skal anses for at være den juridisk bindende akt, hvorved den kompetente myndighed forpligter sig til at tildele støtten, og hvis dato derfor udgør datoen for tildeling af støtten. I mangel af et sådant dokument er den eneste mulige dato datoen for regeringens beslutninger om at foretage (princip, beløb og tidsplan) investeringerne.

⁽⁸⁵⁾ Dom af 12. december 2000 i sag T-128/98, Aéroports de Paris mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 3929, ECLI:EU:C:2000:290.

⁽⁸⁶⁾ Rettens dom af 14. januar 2004 i sag T-109/01, Fleuren Compost BV mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 127, ECLI:EU:T:2004:4, præmis 18.

b) Vedrørende den uigenkaldelige, bindende og definitive karakter af beslutningerne i 2000

- (214) Belgien anfører, at beslutningerne af 20. juli og 8. november 2000 ifølge Kommissionen undergik betydelige ændringer sidenhen og derfor ikke havde uigenkaldelig, bindende og definitiv karakter.
- (215) Ifølge Belgien bør der i denne henseende skelnes mellem beslutninger om nye investeringer i tilknytning til nye projekter og beslutninger om effektivering/konkret udmøntning af de tidligere besluttede investeringer, i givet fald ved hjælp af visse justeringer.
- (216) I det foreliggende tilfælde påviser Belgien den bindende og uigenkaldelige karakter af beslutningerne truffet i juli og november 2000 ved det forhold, at der ikke siden er truffet nogen ny beslutning om finansiering. De eneste beslutninger, der er truffet senere af Vallonien og siden af SOWAER, havde til formål at anvende og udmønte finansieringsforanstaltningerne i overensstemmelse med regeringens beslutninger i juli og november 2000.
- (217) De senere justeringer af de fastsatte investeringsbeløb udgør derfor ikke nye investeringsbeslutninger, men den nødvendige tilpasning efter den generelle udvikling i situationen af det, der allerede var blevet bevilget i juli og november 2000. Faktisk måtte visse beløb i rammeaftalen og finansieringsprogrammet senere revurderes, bl.a. på grund af stigningen i råmaterialeomkostningerne, modningen af de nødvendige investeringer gennem tekniske undersøgelser, tekniske krav i tilknytning til indhentning af tilladelser eller resultatet af offentlige udbud. Ifølge Belgien kan disse budgetmæssige eller tekniske justeringer ikke udgøre væsentlige ændringer.
- (218) Da regeringen var bevidst om begrænsningerne ved skønnene over disse investeringer, havde den allerede forudset, at visse poster (herunder opførelsen af en ny terminal) sandsynligvis skulle revurderes »i henhold til den reelle aktivitet i lufthavnen« eller i det omfang, de er »betinget af lufthavnens reelle behov«. Da lufthavnens aktivitet og reelle behov nødvendigvis udvikler sig inden for rammerne af en aftale og et investeringsprogram, der dækker flere år, er det ifølge Belgien logisk, at regeringen har kvantificeret visse poster med forbehold for den løbende udvikling i disse faktorer.
- (219) Regeringens vilje til at fastsætte og på forhånd kvantificere sine forpligtelser, selv med forbehold for senere justeringer, var ifølge Belgien reelt allerede til stede ved vedtagelsen af rammeaftalen af 20. juli 2000 og vedtagelsen af investeringsprogrammet af 8. november 2000. De justeringer, der er foretaget efter disse beslutninger, kan ikke rejse tvivl om den bindende karakter af den forpligtelse, som regeringen indgik pr. denne dato.
- (220) Subsidiært anføres, at såfremt visse justeringer skulle vise sig så betydelige, at de faktisk forekom at være nye investeringer og ikke længere en senere tilpasning af den allerede bevilgede investering — hvilket ikke er tilfældet — kunne alene denne investering isoleret betragtet derfor blive anset for at være bevilget senere end beslutningerne af 20. juli og 8. november 2000.
- (221) Ifølge Belgien skal den foretagne ændring ikke alene angå omfanget, men også arten af den fastsatte investering, hvis den skal revurderes som værende en ny investering. Denne ændring skal kunne bekræfte, at det påtænkte projekt på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningerne i juli og november 2000 under ingen omstændigheder kunne forbindes med projektet, som det konkret var finansieret og realiseret efterfølgende, uafhængigt af den legitime udvikling i situationen generelt. Således kunne man anse et »supplement« til investeringen, som ikke var begrundet i en senere tilpasning til lufthavnens reelle behov, men besluttet med det formål at afsætte midler til infrastrukturer i tillæg til dem, der oprindeligt var planlagt i juli og november 2000, som en ny investering besluttet uden for rammeaftalen og det fysiske investeringsprogram fra 2000 og alene med det beløb, der gjaldt »supplementet«.
- (222) I det foreliggende tilfælde var alle realiserede investeringer i princippet forudset i beslutningerne fra juli og november 2000, om end det har vist sig, at visse poster var undervurderet eller ikke kunne realiseres inden for den fastsatte tidsfrist. At beløbene senere blev ændret, skyldtes nye oplysninger i sagen, som ikke eller kun i begrænset omfang kunne være forudset på tidspunktet for vedtagelsen af beslutningerne.

2. Belgiens argumenter på grundlag af analysen af beslutningerne i 2000

- (223) Ifølge Belgien bekræfter analysen af beslutningerne af 20. juli 2000 og 8. november 2000 den juridisk bindende karakter af de forpligtelser, der er omfattet deraf.
- a) Den vallonske regerings beslutning af 20. juli 2000 om godkendelse af rammeaftalen
- (224) Rammeaftalen og investeringsprogrammet er knyttet til reelle beslutninger, som har bindende virkning for regeringen. I øvrigt har den omstændighed, at det drejer sig om en akt med titlen »rammeaftale«, ikke forhindre Kommissionen i i en tidligere afgørelse at mene, at der var tale om en juridisk bindende akt, og at vælge datoen for dens underskrivelse som datoen for ydelse af støtten ⁽⁸⁷⁾.
- (225) Ifølge Belgien rækker rammeaftalen fra juli 2000 langt ud over en principiel aftale, men rummer konkret fordelingen af investeringerne. Posteringerne er allerede fastlagt, og investeringsomkostningerne er ligeledes blevet vurderet, således at udgifterne straks kunne afholdes over budgettet.
- (226) Desuden har regeringen sørget for at præcisere, at der skulle indføres en »finansieringsmekanisme til lejligheden«. Dette bekræfter, at regeringen allerede planlagde at indføre en ny offentlig part med ansvar for lufthavnsinfrastrukturer.
- (227) Som bekræftelse af SOWAER's udførelse af regeringens beslutninger fra juli og november 2000 henviser SOWAER's finansieringsplan, som regeringen godkendte den 23. maj 2001, til rammeaftalen af 20. juli 2000, hvilket fjerner enhver tvivl om de forpligtelser, som Vallonien indgik.
- (228) Ifølge Belgien er denne driftsbestemmelse i øvrigt ikke væsentlig for princippet om godkendelse af investeringsprogrammet, som er det grundlæggende spørgsmål i det foreliggende tilfælde. Oprettelsen af SOWAER er da også kun en foranstaltning til udmøntning af beslutningerne fra juli og november 2000, idet der blot er tale om Valloniens finansielle formidler. Om end den konkrete finansieringsmekanisme til iværksættelse af de investeringer, som regionen har besluttet, først skulle fastlægges efter beslutningerne i juli og november 2000, var de vallonske myndigheders forpligtelser helt reelle og skulle udmøntes gennem den finansieringsmekanisme, der nu blev valgt.
- b) Den vallonske regerings beslutning af 8. november 2000 om effektivering af rammeaftalen af 20. juli 2000 og om godkendelse af det flerårige investeringsprogram for lufthavnen Bruxelles-Sud Charleroi
- (229) Den vallonske regering vedtog den 8. november 2000 en beslutning om udmøntning af sin beslutning af 20. juli 2000. Den godkendte ved denne lejlighed »programme physique pluriannuel d'investissements 2000 — 2004 relatif à l'Aéroport de Bruxelles-Sud Charleroi et le plan financier y afférant« (flerårigt fysisk investeringsprogram for 2000-2004 vedrørende lufthavnen Bruxelles-Sud Charleroi og den tilhørende finansieringsplan). Hver investering beskrevet i notatet, som regeringen godkendte, er blevet evalueret og omkostningen præcist bestemt.
- (230) Ifølge Belgien blev investeringsprogrammet for 2001-2010 for lufthavnen Bruxelles-Sud Charleroi altså vedtaget tidligere end den 12. december 2000, hvor Aéroports de Paris-dommen blev afsagt.
- ii) Belgiens subsidiaire argument: Finansieringen af infrastrukturen er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip
- (231) Under alle omstændigheder er finansieringen af infrastrukturen i Charleroi lufthavn ifølge Belgien i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.
- (232) For at påvise dette har Belgien fremlagt en tabel over cashflowet i forbindelse med investeringerne i den nye terminal og bilparkeringspladsen fra 2002 til 2036 ⁽⁸⁸⁾. Af disse investeringsbeløb har Belgien kun taget hensyn til 89,7 % af investeringerne i parkeringspladsen og 28,1 % af investeringerne i den nye terminal, idet de øvrige investeringer gjaldt ikke-økonomiske aktiviteter. I øvrigt har Belgien forudsat, at den offentlige finansiering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og dermed de infrastrukturer, som var viet til disse aktiviteter,

⁽⁸⁷⁾ Kommissionens beslutning 2008/948/EF af 23. juli 2008 om Tysklands foranstaltninger til fordel for DHL og Leipzig/Halle Lufthavn C 48/06 (ex N 227/06) (EUT L 346 af 23.12.2008, s. 1), betragtning 291.

⁽⁸⁸⁾ Se bilag 3 til Belgiens bemærkninger af 23. maj 2012.

var tilladt ifølge EU-retten om statsstøtte. Belgien konkluderer heraf, at ud over den kompensation, der blev ydet af regionen til BSCA med henblik på at afholde den del af udgifterne, der var knyttet til de infrastrukturer, der var viet til tjenesteydelser af almindelig interesse, lå forrentningen af finansieringen af disse infrastrukturer på næsten 2 %. Derfor sker tilrådsstillingen af infrastrukturen ikke til en pris, der er lavere end dens værdi.

b) SOWAER's levering af ydelser til BSCA

(233) Belgien understreger, at en betydelig del af udgifterne til større vedligeholdelsesarbejder og reparationer knytter sig til de infrastrukturer, der er viet til ikke-økonomiske aktiviteter.

c) Regionens finansiering af en del af omkostningerne ved tjenesteydelser af almindelig interesse

(234) Allerede i 1991 blev princippet om opdeling af regnskaberne for at identificere de omkostninger, der blev dækket af kompensationen, forankret i artikel 25 i specifikationerne.

i) Principalt: finansieringen af ikke-økonomiske aktiviteter

1. Brandsikringstjenesten

(235) Ifølge Belgien udgør brandsikringstjenester ikke-økonomiske aktiviteter, idet der er tale om aktiviteter, der henhører under offentlig myndighed.

2. Tjenester knyttet til trafiksikkerheden på jorden

(236) Ifølge Belgien hører tjenester knyttet til trafiksikkerheden på jorden ligeledes til blandt det offentliges opgaver.

(237) Ifølge Belgien har Kommissionen faktisk selv i forbindelse med sin beslutning af 23. juli 2008 om lufthavnen Leipzig/Halle anerkendt, at tjenester knyttet til driftssikkerhed var ikke-økonomiske aktiviteter⁽⁸⁹⁾. Dog fremgår det af listen over infrastrukturer knyttet til driftssikkerhed, som de tyske myndigheder fremsendte, og som ses i tabellen i betragtning 58 i denne beslutning, at disse infrastrukturer er dem, der er uundværlige for trafiksikkerheden på jorden, nemlig uafbrudt strømforsyning til trafikområderne, transformatorstationer, banelys, oplysning af trafikområder osv. Kommissionens holdning blev som bekendt valideret af Retten i Freistaat Sachsen-dommen⁽⁹⁰⁾ efter et annullationssøgsmål anlagt mod Kommissionens førnævnte beslutning.

(238) Det fremgår dog af beskrivelsen af de tjenester, der er knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, i tillæg nr. 5 til koncessionsaftalen af 9. juli 1991 og specifikationerne af 10. marts 2006, at de omhandlede omkostninger, nemlig løbende vedligeholdelse af lufthavnsområdet i sikkerhedsøjemed, den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser og det rullende materiel, mindre asfaltarbejder, løbende vedligeholdelse og reparation af baner og rulleveje, vedligeholdelse og drift af belysning og markering af banen, græsslåning, olieafrensning af banen og markeringerne samt snerydning, svarer fint til de tjenester, der er knyttet til den driftssikkerhed, som Kommissionen har accepteret i sin beslutning om lufthavnen Leipzig/Halle som værende ikke-økonomiske.

3. Sikkerhedstjenester

(239) Ifølge Belgien henhører de sikkerhedsrelaterede aktiviteter under offentlig myndighed, idet der er tale om opgaver, der traditionelt udføres af staten. Belgien citerer EU-regler og Kommissionens beslutning om lufthavnen i Leipzig⁽⁹¹⁾ til støtte for sit ræsonnement.

⁽⁸⁹⁾ Beslutning 2008/948/EF, præmis 182.

⁽⁹⁰⁾ Rettens dom af 24. marts 2011 i forenede sager T-443/08 og T-455/08, Freistaat Sachsen m.fl. mod Kommissionen, Sml. 2011 II, s. 1311, præmis 225.

⁽⁹¹⁾ Se fodnote 89.

4. Tjenester i forbindelse med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger og marshalling

- (240) Ifølge Belgien er opgaverne med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger og marshalling væsentlige i henseende til civil luftfartssikkerhed og svarer dermed til offentlige myndighedsopgaver, eftersom de er grundlæggende sikkerhedselementer i en lufthavn.

5. Konklusion vedrørende finansieringen af tjenesteydelser af almindelig interesse leveret af BSCA på Valloniens anmodning

- (241) Ifølge Belgien fremgår det af ovenstående, at samtlige tjenesteydelser af almindelig interesse defineret i artikel 25 i specifikationerne og omfattet af en kompensation fra regionen til fordel for BSCA i overensstemmelse med Kommissionens beslutningspraksis og EU's retspraksis udgør ikke-økonomiske aktiviteter, som ikke falder ind under anvendelsen af artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (242) Belgien understreger, at disse tjenesteydelser førhen blev udført af den vallonske forvaltning, nemlig før 1991, hvad angår tjenesterne »brandvæsen og vedligeholdelse«, og før 2008, hvad angår sikkerhed og opgaverne med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger og marshalling.
- (243) Ved at levere disse tjenesteydelser træder BSCA blot i de offentlige myndigheders sted og overtager de forpligtelser, der pålægges dem i form af internationale forpligtelser, der hidrører fra ICAO-standarderne eller EU's regler.

ii) Subsidiært: finansiering af økonomiske aktiviteter af almindelig interesse i overensstemmelse med Altmarkdommen

- (244) Ifølge Belgien bør Kommissionen, hvis den skulle mene, at visse af ovennævnte aktiviteter er økonomiske aktiviteter, på grundlag af Altmark-kriterierne⁽⁹²⁾ konstatere, at finansieringen af disse aktiviteter er en kompensation, der ikke udgør støtte. Faktisk overholder disse kompensationer en række kriterier, som er fastlagt i retspraksis fra Altmark, hvor det er muligt at udelukke forekomsten af statsstøtte.

1. Forekomst af klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste

- (245) Ifølge Belgien udføres de undersøgte aktiviteter, som er knyttet til sikkerheden i den civile luftfart og i lufthavnen, med et mål af generel interesse for øje. I artikel 25 i specifikationerne til koncessionsaftalen af 9. juli 1991 defineres de forpligtelser, der påhviler BSCA i forbindelse med sikkerhedsopgaverne. Denne bestemmelse præciserer, at disse tjenesteydelser »udføres af koncessionshaver i den generelle interesse«. Det fremgår af denne bestemmelse, at Vallonien har overladt udførelsen af disse tjenester til koncessionshaver og dermed givet vedkommende mandat hertil.

2. Objektivt og gennemsigtigt definerede parametre for kompensation

- (246) Kompensationsparametrene defineres objektivt og gennemsigtigt i artikel 25 i specifikationerne, hvor det bestemmes, at BSCA skal føre et separat driftsregnskab for de i samme artikel nævnte aktiviteter.
- (247) Vedrørende de omkostninger, der ikke fuldt ud kan tilskrives en tjenesteydelse af almindelig interesse, bogføres de ved en forholdsmæssig kontering på basis af den procentdel af personalet, som er afsat til at varetage tjenesteydelsen af almindelig interesse, den procentdel af arealerne, der er afsat til levering af disse tjenesteydelser, eller ethvert andet objektivt kriterium, som skal godkendes af regionen.
- (248) Kompensationen har siden 2006 vedrørende de poster, der er knyttet til brandvæsen og vedligeholdelse, og siden 2010 vedrørende de tjenesteydelser, der er knyttet til sikkerhed, navigationskontoret og marshalling, været omfattet af et loft, der var fastlagt i artikel 25 i specifikationerne med forbehold af indeksregulering. Under alle omstændigheder kan kompensationsbeløbet ikke være højere end de omkostninger, som BSCA reelt har haft ved levering af disse tjenesteydelser.

⁽⁹²⁾ Dom af 24. juli 2003 i sag C-280/00, Altmark Trans, Sml. 2003 I, s. 7447, ECLI:EU:C:2003:415.

(249) Dermed er kompensationsparametrene blevet defineret på forhånd og i detaljer, hvilket opfylder det andet Altmark-kriterium.

3. Begrænsningen af kompensationen for de påløbne omkostninger

(250) Ifølge Belgien er der forskellige mekanismer til at undgå overkompensation:

— Før der blev lagt loft over kompensationen, gjorde den præcise definition af omkostningerne, som Vallonien afholdt, og princippet om adskilte regnskaber det muligt at undgå enhver overkompensation. I øvrigt var der truffet bestemmelser om en kontrolmekanisme til verificering dels af det budget, som BSCA fremlagde, dels fraværet af overkompensation efter frigivelsen af kompensationen.

— Siden 2006 har kompensationsbeløbet for tjenester, som er knyttet til brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, ikke kunnet overstige 5 774 000 EUR med en årlig indeksregulering.

— Den tildelte kompensation for tjenesteydelser, der er knyttet til sikkerhed, navigationskontoret og marshalling, blev omfattet af et loft fra 2010 på et beløb svarende til omkostningen ved disse tjenesteydelser i 2009 med en årlig indeksregulering.

(251) I øvrigt bestemmes det i artikel 25, at det opkrævede beløb under alle omstændigheder skal holdes under de reelt påløbne omkostninger, og at en eventuel overkompensation automatisk udlignes over det følgende års budget. Der mindes om, at BSCA på forhånd opstiller et budget, som kontrolleres af den vallonske forvaltning. Denne foretager ligeledes hvert år en kontrol på stedet for at sikre sig BSCA's overholdelse af bestemmelserne i artikel 25 i specifikationerne.

4. Sammenligning med en lignende virksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret

(252) Ifølge Belgien er det ikke nødvendigt i BSCA's tilfælde at foretage en sammenligning med en anden virksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret, fordi det tydeligvis drejer sig om en veldrevet og tilstrækkeligt udstyret virksomhed.

(253) BSCA overholder gældende regnskabsmæssige og internationale standarder, og alle de forholdstal, som nævnes i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse af 20. december 2011, viser en effektiv ledelse af dette selskab. Den effektive ledelse gjorde det i øvrigt muligt at tiltrække private investorer i 2009 i forbindelse med den delvise privatisering af BSCA.

(254) At BSCA er en veldrevet og tilstrækkeligt udstyret virksomhed, kan primært bekræftes ved den konstante fremgang i dens økonomiske resultater siden 2000. Mens BSCA i 2000 havde en omsætning på 7 578 000 EUR, var tallet steget til 81 387 000 EUR i 2010. Det er i øvrigt tydeligt, at hvis BSCA ikke var en veldrevet og tilstrækkeligt udstyret virksomhed, havde Charleroi lufthavn ikke fået den markante fremgang i sit passagertal fra 1997 til 2011 (fra 211 065 passagerer til 5 901 007 passagerer).

(255) Endelig fremgår det af den indførte finansieringsmekanisme, at kompensationen til BSCA pr. definition er lavere end markedsprisen for samtlige tjenesteydelser, som blev overladt selskabet, idet denne kompensation har været omfattet af et loft siden 2006 for tjenesteydelser i tilknytning til brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet og siden 2010 for sikkerhedsopgaver.

d) SOWAER's forhøjelse af kapitalen i BSCA i 2002

(256) Ifølge Belgien har Kommissionen indtil udvidelsesafgørelsen i 2012 aldrig haft forbehold vedrørende kapitalforhøjelsen til BSCA. Tværtimod anerkendte den udtrykkeligt, at det drejede sig om en transaktion, der foregik i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip (betragtning 132 i 2004-beslutningen).

(257) De nyeste tal viser, at BSCA har genereret et overskud, der har gjort det muligt for selskabet at udlodde 6 505 595 EUR til sine offentlige og private aktionærer alene i 2010. Selskabets resultat for de seneste fem år vises i nedenstående tabel.

RESULTATOPGØRELSER (mio. EUR)	2011	2010	2009	2008	2007
Salg og levering af tjenesteydelser	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Årets overskud	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Kapitalafkast	6 815	6 506	387	387	387

- (258) SOWAER's kapitalforhøjelse er kendetegnet ved en intern rente på 26,09 %, hvilket svarer til det skøn, som Deloitte & Touche foretog i 2003, og det bekræfter denne analyses troværdighed. I betragtning af ovenstående må det konstateres, at en privat investor ubestrideligt ville have foretaget denne investering.
- (259) Kommissionens vurdering af kapitalforhøjelsen, ifølge hvilken »denne tvivl bestyrkes af, at BSCA ikke har afholdt omkostningen ved de infrastrukturer, selskabet har adgang til, og de forskellige tjenesteydelser, som SOWAER har leveret«, er i øvrigt behæftet med en retlig fejl. Kommissionen skal nemlig individuelt på de enkelte former for intervention anvende de nødvendige kriterier til vurdering af deres respektive lovlighed og vurdere for hver af interventionerne, om der foreligger støtte, og i bekræftende fald om støtten er forenelig med det indre marked. Filosofien bag en forhøjelse af BSCA's kapital hænger nemlig ikke sammen med formålet med at stille lufthavnsinfrastrukturene til rådighed, især set på baggrund af perioden. Kommissionen kan derfor ikke samle de to typer intervention under ét for at kontrollere den samlede rentabilitet.

5.1.1.2. *Belgiens kommentarer til tredjeparternes bemærkninger om fraværet af statsstøtte til BSCA, modtaget efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012*

a) Koncessionsafgift, som BSCA har betalt

- (260) Som svar på bemærkningerne fra BAC om de afgifter, som BSCA har betalt for benyttelsen af infrastrukturerne, anfører Belgien, at visse afgifter, som BAC nævner, ikke er relevante for Charleroi, f.eks.:
- »slot coordination fee«, da der ikke er overbelastning i Charleroi lufthavn
 - »terminal navigation charge«, som ikke pålægges regionale lufthavne, hvor antallet af operationer er under 50 000 erhvervsmæssige flyvninger.
- (261) I øvrigt har BSCA som forvalter af infrastrukturen ifølge Belgien i modsætning til, hvad BAC hævder, indført en afgift for centraliserede infrastrukturer, som groundhandlingselskaberne skal betale, herunder BSCA selv som handler. En sådan afgift indgår i kontrakten mellem BSCA og Ryanair.
- (262) Afgiften, som den føderale forvaltning pålægger, på 0,18 EUR pr. afrejsende passager, falder ind under den føderale stats kompetence og ikke BSCA's.
- (263) Bp-afgiften blev fastlagt på basis af de reelle omkostninger, som BSCA afholdt. I denne henseende er det ifølge Belgien tilstrækkeligt at sammenligne størrelsen af infrastrukturen i Charleroi lufthavn med den i Bruxelles for at konstatere, at forvaltningen af denne tjeneste for bevægelsehæmmede personer indebærer færre omkostninger i Charleroi end i Bruxelles, selv om det blot drejer sig om et antal kilometer, der skal tilbagelægges for at nå flyet eller forlade terminalen.
- (264) I øvrigt erkender Belgien, at det er korrekt, at BSCA i øjeblikket ikke opkræver nogen sikkerhedsafgifter. Denne opgave, der falder ind under udøvelsen af offentlig myndighed, kompenseres af Vallonien, men denne kompensation blev omfattet af et loft i forbindelse med koncessionsaftalen mellem BSCA og Vallonien, og omkostninger, der overstiger dette loft, er for BSCA's regning. Der er imidlertid intet, der tvinger BSCA til at vælte sine omkostninger over på passagererne via en afgift.

(265) For så vidt angår parkeringsafgifterne, er oplysningen i BAC's fremsendte tabel ifølge Belgien ikke korrekt, idet den viser, at der ikke findes parkeringsafgifter i Charleroi lufthavn, hvilket er forkert, eftersom de satser, der offentliggøres på BSCA's websted, tydeligt angiver, at disse afgifter findes og opkræves med 1,98 EUR pr. døgn og pr. ton.

b) Finansiering af tjenesteydelser af almindelig interesse

(266) Flere af de tredjeparter, der har fremsendt bemærkninger, og især Brussels Airlines og BAC har kommenteret finansieringen af tjenesteydelser af almindelig interesse leveret af BSCA for Vallonien og bestrider, at visse af disse tjenester leveret af BSCA, nemlig tjenester i tilknytning til sikkerhed, brandsikring og trafikikkerhed på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, kan udgøre aktiviteter, der ikke falder ind under anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF.

i) Kommentar til sammenligningen mellem Charleroi lufthavn og BAC

(267) Brussels Airlines og BAC hævder, at omkostningerne ved de forskellige tjenesteydelser i Brussels Airport ikke afholdes af de ansvarlige offentlige myndigheder, i det foreliggende tilfælde den føderale stat, og udleder angiveligt deraf, at der er tale om statsstøtte til fordel for Charleroi lufthavn.

(268) I denne forbindelse skal det præciseres, at ikke alle lufthavne i Belgien hører under den samme offentlige myndighed, idet de regionale lufthavne hører under den region, hvor de er beliggende, mens Brussels Airport hører under den føderale stat ⁽⁹³⁾. Den enkelte myndigheds ansvar for de lufthavne, der er betroet den, blev tydeligt bekræftet allerede ved regionaliseringen af lufthavnsforvaltningen (undtagen Brussels Airport) i kraft af samarbejdsaftalen mellem den belgiske stat, der handlede på vegne af det nationale luftfartsselskab S.N.V.A. (Société nationale des voies aériennes) ⁽⁹⁴⁾, og regionerne ⁽⁹⁵⁾ ifølge hvis entydige ordlyd »regionerne fra datoen for nævnte lovs ikrafttræden har det fulde ansvar for de kompetencer, der er overdraget til dem. Fra denne dato har de beføjelser til at træffe alle tilstrækkelige foranstaltninger, som de derefter har det fulde ansvar for«.

(269) Charleroi lufthavn er således underlagt Valloniens lovgivning, mens Brussels Airport falder ind under den føderale stats ansvar. I det foreliggende tilfælde har regionen Vallonien inden for sine lovgivningsbeføjelser valgt at finansiere en del af omkostningen ved visse tjenesteydelser. Den omstændighed, at identiske tjenesteydelser i ét tilfælde betales af en offentlig myndighed og i et andet af forvalteren, har imidlertid ingen betydning for, om de kan betegnes som økonomiske eller ikke-økonomiske aktiviteter.

(270) I regionen Flandern bliver i øvrigt visse af de her omhandlede tjenesteydelser direkte leveret af den regionale forvaltning og afholdes dermed direkte af regionen. Det er navnlig tilfældet for samtlige omkostninger knyttet til tjenesterne sikkerhed og lufthavnssikkerhed i lufthavnene i Antwerpen og Oostende, uanset mængden af aktiviteter i disse lufthavne.

ii) Brandsikringstjenesten

(271) Hvad mere specifikt angår brandsikringstjenesten, hævder Brussels Airlines, at andre virksomheder i Vallonien, der er underlagt Seveso-direktivet ⁽⁹⁶⁾, skal afholde omkostningen ved deres brandsikringstjeneste, sådan som det er tilfældet med f.eks. selskabet Total i Feluy, og at denne tjeneste i Brussels Airport ikke er finansieret af regionen Flandern / den føderale stat.

(272) Ifølge Belgien er denne sammenligning med virksomheder, som er omfattet af forpligtelserne i Seveso-direktivet, irrelevant, idet det fremgår af ordlyden i dette direktiv, at det kræver, at medlemsstaterne forpligter virksomheder, der falder inden for dets anvendelsesområde ⁽⁹⁷⁾, til selv at træffe foranstaltninger til sikring mod brand. Derimod er pligten til at organisere brandsikringstjenester i en lufthavn pålagt ved en international konvention vedtaget af Organisationen for International Civil Luftfart og påhviler medlemsstaterne direkte.

⁽⁹³⁾ Artikel 6, § 1, X, 7, i loven om institutionel reform, M.S. 15.8.1980, s. 9434.

⁽⁹⁴⁾ I dag Belgocontrol.

⁽⁹⁵⁾ M.S., 9.3.1990, s. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Rådets direktiv 96/82/EF af 9. december 1996 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer (EFT L 10 af 14.1.1997, s. 13), det såkaldte Seveso-direktiv.

⁽⁹⁷⁾ Hvilket ikke er tilfældet med lufthavnene.

(273) I øvrigt har såvel Europa-Kommissionen som Retten bekræftet, at brandsikringstjenester udgør aktiviteter under offentlig myndighed, som kan udelukkes fra anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF.

iii) Tjenester knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet

(274) Brussels Airlines bestrider ligeledes betegnelsen af vedligeholdelsestjenesterne som ikke-økonomisk aktivitet, hvilke i det foreliggende tilfælde svarer til trafiksikkerhed på jorden og sikkerhed i lufthavnsområdet. I denne forbindelse nøjes Brussels Airlines med at understrege, at sådanne tjenester falder ind under lufthavnsforvaltningen og derfor er økonomiske.

(275) At forvaltningen af en lufthavn udgør en økonomisk aktivitet er nu fastlagt. Imidlertid er visse aktiviteter udelukket fra anvendelsesområdet for artikel 107, stk. 1, i TEUF, fordi der er tale om udøvelse af beføjelser som offentlig myndighed, eller fordi de i sagens natur ikke er økonomiske, også selv om de, som Brussels Airlines hævder, er uundværlige for forvaltningen af en lufthavn. Selv om det f.eks. er tydeligt, at forvaltningen af en lufthavn (økonomisk aktivitet) indebærer etablering af en toldtjeneste for at kontrollere passagerernes identitet, må det således konstateres, at en sådan tjeneste er en af de beføjelser, der traditionelt er forbeholdt staten, og at der er tale om en ikke-økonomisk aktivitet. Derfor er den omstændighed, at tjenester knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet er afgørende for forvaltningen af en lufthavn, ikke tilstrækkeligt til at fjerne deres karakter af ikke-økonomisk aktivitet.

(276) Men som Kommissionen har anført i førnævnte beslutning om lufthavnen Leipzig/Halle: I »den foreliggende sag henhører visse omkostninger under det offentliges opgaver. Disse omkostninger vedrører sikkerheds- og politifunktioner, foranstaltninger vedrørende brandbeskyttelse og offentlig sikkerhed, driftssikkerhed, Deutscher Wetterdienst og Deutsche Flugsicherung«⁽⁹⁸⁾. I sine bemærkninger til vedtagelsen af afgørelsen af 2012 om udvidelse af den formelle undersøgelsesprocedure mindede Belgien om, at det fremgår af denne beslutning, at »driftssikkerhed« dækker alt, hvad der er nødvendigt for trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, nemlig strømforsyning, banelys, oplysning af trafikområder osv. Men det er netop vedligeholdelsen af disse forskellige funktioner, der her er tale om.

iv) Sikkerhedstjenester og sikkerhedsopgaver generelt

(277) Endelig anfægter Brussels Airlines betegnelsen af sikkerhedstjenester og sikkerhedsopgaver generelt som »ikke-økonomiske«. I det foreliggende tilfælde forekommer det, at Brussels Airlines blandt sikkerhedstjenesterne har regnet tjenester, der er knyttet til opfølgning, registrering og planlægning af flyvninger samt marshalling.

(278) Brussels Airlines bestrider nærmere betegnet, at tjenester knyttet til opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af flyvninger og marshalling skulle være omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002⁽⁹⁹⁾, hvilket svarer til »kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og naturlige ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger«.

(279) De vallonske myndigheder har imidlertid aldrig anset disse aktiviteter med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af flyvninger og marshalling som værende knyttet til lufthavnens sikkerhed. De mener til gengæld, at disse aktiviteter er væsentlige for sikkerheden i en lufthavn, og henviser i den forbindelse til de allerede afgivne forklaringer i deres svar på beslutningen om at indlede den formelle undersøgelsesprocedure.

(280) Hvad angår BAC's bemærkning til det forhold, at luftfartsselskaberne i Bruxelles skal betale en afgift for Belgocontrols udførelse af opfølgning, registrering og planlægning af flyvninger, er der igen tale om et argument, der bygger på kilden til finansieringen af en tjeneste, hvilket ikke er tilstrækkeligt til at betegne den pågældende tjeneste som ikke-økonomisk.

(281) Belgien bemærker i øvrigt, at det blev besluttet at gøre visse tjenester leveret af Belgocontrol i de regionale lufthavne gratis allerede i førnævnte samarbejdsaftale fra 1989, ifølge hvilken »regionerne vil kunne gøre gratis brug af assistancen fra de centrale tjenester hos (S.N.V.A.) på området for anvendelse af internationale standarder

⁽⁹⁸⁾ Betragtning 182.

⁽⁹⁹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2320/2002 af 16. december 2002 om fastsættelse af fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart (EFT L 355 af 30.12.2002, s. 1).

og anbefalinger for civil luftfart«⁽¹⁰⁰⁾. Denne gratis levering er begrænset til niveauet for de vallonske lufthavnes aktiviteter i 1989, idet alle tjenesteydelser, der overstiger dette aktivitetsniveau, støttes af Vallonien.

- (282) Det fremgår både af 2005-retningslinjerne og EU-reglerne om luftfartstjenester, at disse tjenester er ikke-økonomiske aktiviteter, der derfor ikke falder ind under artikel 107, stk. 1, i TEUF. Det drejer sig nemlig om en af bestemmelserne om regionalisering af forvaltningen af andre lufthavne end Brussels Airport.
- (283) Ifølge Belgien fremgår det af ovenstående, at ingen af de bemærkninger, som Brussels Airlines og BAC har fremsat, har kunnet så tvivl om, at brandsikringstjenesterne, tjenester knyttet til trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, sikkerhedstjenester og tjenester i forbindelse med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af flyvninger samt marshalling udgør ikke-økonomiske aktiviteter.

5.1.1.3. *Belgiens kommentarer til tredjeparternes bemærkninger, modtaget efter offentliggørelsen af de nye luftfartsretningslinjer*

- (284) Belgien har bl.a. udarbejdet kommentarer om foranstaltningernes påvirkning af konkurrencen til fordel for BSCA til de bemærkninger fra tredjeparter, som er modtaget efter offentliggørelsen af de nye luftfartsretningslinjer.
- (285) Tredjeparterne (BAC og Brussels Airlines) mener, at støtten har givet BSCA mulighed for at opkræve »kunstigt lave« afgifter, og at der derfor er en stor forskel på BSCA's afgifter og andre lufthavns afgifter. Denne praksis har fået følger i form af en nedgang i passagertallet i lufthavnen Bruxelles-National.
- (286) Belgien bestrider visse taloplysninger leveret af Brussels Airlines. F.eks. understreger Belgien, hvad angår sammenligningen mellem satserne hos BAC og BSCA, at »Brussels Airlines medtager satser, som ikke angår luftfartsselskaberne, men groundhandlingen«. Tabellen fra Brussels Airlines rummer ikke omkostninger, der er mage til dem, som BSCA fakturerer. Det samme gælder andre omkostninger, som er pålagt af den føderale stat.
- (287) Ifølge Belgien skal der udvises samme forsigtighed, hvad angår tabellerne til sammenligning af forskellige lufthavne. Således angiver Brussels Airlines i kolonnen »passager charges or fee« for lufthavnen Marseille Provence en afgift på 13,47 EUR, hvilket i realiteten ifølge Belgien svarer til »en sikkerhedsskat pålagt af staten og ikke en afgift, som passagererne skal betale i betydningen lufthavnsafgift«.
- (288) Vedrørende fraværet af påvirkning af samhandelen henviser Belgien Kommissionen til sine bemærkninger af 23. maj 2012 og sin skrivelse af 12. december 2012, hvad angår forskellene mellem lufthavnene Bruxelles-National og Charleroi.
- (289) Vedrørende den negative virkning for luftfartsselskaberne i Bruxelles-National understreger Belgien en række oplysninger:
- Brussels Airlines har indstillet beflyvningen af visse destinationer som f.eks. Palermo, Kraków og Sevilla. Denne konstatering er korrekt, men det nævnes ikke, at beflyvningen af disse destinationer blev genåbnet i 2014.
 - Mens BAC understreger, at antallet af flyvninger fra Bruxelles-National til Nador og Tanger (Marokko) er blevet reduceret, som følge af at Jetairfly beflyver de samme destinationer fra Charleroi, minder Belgien om, at selskabet Air Arabia også flyver på disse destinationer med afgang fra lufthavnen Bruxelles-National.
 - Vedrørende flyvninger til Istanbul understreger Belgien, at lufthavnen Bruxelles-National har øget antallet af afgang til denne destination, efter at luftfartsselskabet Pegasus flyttede til Charleroi, hvorfra det beflyver Tyrkiet.
 - Endelig understreger Belgien, at Charleroi lufthavn også har oplevet et fald i antallet af visse flyvninger eller lukning af visse ruter på grund af nogle selskabers flytning af visse flyvninger til Bruxelles-National. Således mistede Charleroi tre flyvninger om ugen til Casablanca til fordel for lufthavnen Bruxelles-National som følge af Air Arabias flytning af disse afgang til Bruxelles.

⁽¹⁰⁰⁾ Artikel 5, stk. 1.

- (290) Belgien minder om, at Ryanair for nylig etablerede sig i lufthavnen Bruxelles-National, hvilket beviser, at det høje afgiftsniveau ikke har hindret dette nye træk fra Ryanairs side. Ikke desto mindre bekræfter Belgien, at konkurrencen mellem lufthavnen i Charleroi og Bruxelles-National er af begrænset omfang og kun foregår i præcise segmenter, nemlig charter og lavprisselskaber.
- (291) Endvidere gør Belgien opmærksom på, at man mener, at det alene er BSCA's forretningsstrategi vedrørende afgifterne, der forklarer Charleroi lufthavns succes. Med denne påstand ignorerer man virkelighedens verden, hvor der er dukket et helt nyt lavprismarked op, som imødekommer en helt ny efterspørgsel. I denne henseende minder Vallonien om, at 40 % af passagererne i Charleroi for nogle år siden var førstegangsrejsende med fly, hvilket beviser, at disse ikke er blevet »stjålet« fra lufthavnen Bruxelles-National.

5.1.2. Foreneligheden af støtten til BSCA

5.1.2.1. Belgiens bemærkninger til foreneligheden af foranstaltningerne til fordel for BSCA vurderet på grundlag af luftfartsretningslinjerne

- (292) Hvis Kommissionen skulle finde frem til — hvilket er utænkeligt — at BSCA har modtaget støtte, burde denne støtte ifølge Belgien ⁽¹⁰¹⁾ betegnes som driftsstøtte, der kan tillades ifølge luftfartsretningslinjerne. De betingelser, der skal opfyldes for at muliggøre en sådan støtte som bestemt i punkt 137 i retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber, er nemlig bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse, støttens nødvendighed, statsstøttens egnethed som politikinstrument, eksistensen af en tilskyndelsesvirkning, støttens proportionalitet og fravær af negativ indvirkning på konkurrencen.
- a) Bidrag til et mål af fælles interesse
- (293) Udviklingen af lufthavnene i regionen Vallonien har indgået i en overordnet strategi for de berørte regioners økonomiske og sociale udvikling indledt i 1989. Vallonien har leveret diverse dokumenter og undersøgelser, der bekræfter forfølgelsen af dette mål.
- (294) I øvrigt var lufthavnen Bruxelles-National ifølge undersøgelser bestilt af regionen Vallonien og BSCA i 2000-2001 dengang på grænsen til overbelastning, og Charleroi lufthavn kunne derfor indgå i et mål om bekæmpelse af overbelastning.
- (295) I øvrigt fremgår det af forskellige undersøgelser foretaget på anmodning af regionen Vallonien og BSCA, at der fandtes en reel efterspørgsel efter Charleroi lufthavn i lavprissegmentet. Denne efterspørgsel blev bekræftet af den faktiske succes, og det var derfor berettiget at sikre udviklingen af Charleroi lufthavn i betragtning af dens tæt befolkede opland og centrale beliggenhed i Europa.
- (296) Udviklingen af lufthavnen i Charleroi har vist, at det ikke handlede om finansiering af urentable aktiviteter, for den blev rentabel allerede i 2004. Ifølge BSCA's forretningsplan fra 2001 skulle rentabiliteten være genoprettet i 2005, dvs. et år senere, hvilket beviser planens forsigtige og fornuftige karakter.
- (297) Hvis man ifølge Belgien undersøger den parallelle udvikling i passagertrafikken i lufthavnen Bruxelles-National og i Charleroi, kan man konkludere, at Charlerois eventuelle virkning for Bruxelles-National var marginal. Det, der bremsede udviklingen i Bruxelles-National, var Sabenas konkurs i november 2001 og ikke den samtidige udvikling i Charleroi lufthavn. Der mindes om, at en undersøgelse foretaget af BSCA i 2010 slår fast, at 40 % af disse passagerer rejser med fly for første gang, hvilket viser, at en stor del af passagertallet ikke er blevet »stjålet« fra lufthavnen i Bruxelles. I øvrigt udgøres en anden betydelig del af passagererne af rejsende på storbyferier, som beslutter sig for kortvarige rejser, som de ikke var taget på, hvis det ikke var for de attraktive priser. Indtil for nylig havde lufthavnen Bruxelles-National kun i beskedent omfang, om overhovedet, udviklet lavprissegmentet. Således åbnede easyJet sine første ruter fra lufthavnen Bruxelles-National i løbet af 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Svar nr. 15 i Belgiens brev af 24. februar 2014.

b) Støttens nødvendighed

- (298) Den eventuelle støtte, som Kommissionen måtte konstatere, var bestemt nødvendig for at opfylde dette mål om økonomisk og regional udvikling.

c) Støtteforanstaltningens egnethed

- (299) Afholdelsen af omkostningerne ved de tjenesteydelser af almindelig interesse, som regionen har overladt til BSCA, udgjorde det bedst egnede middel til at imødekomme denne almindelige interesse. Der findes ikke andre politiske instrumenter eller støtteinstrumenter, som kan sikre den almindelige interesse.

d) Tilskyndelsesvirkning

- (300) I øvrigt ses den tilskyndende virkning ved, at det ikke uden denne finansiering havde været muligt at sikre udviklingen af lufthavnens aktiviteter og heller ikke nå op på denne mængde, som gjorde det muligt at forbedre EU-borgernes mobilitet og sikre den økonomiske og regionale udvikling takket være lufthavnens aktiviteter. Belgien henviser Kommissionen til det antal passagerer, som BSCA modtog i den omhandlede periode. Der mindes om, at Charleroi lufthavn i denne periode var en lufthavn i kategori D, som ikke ville kunne fordreje konkurrencen. Den overholder i øvrigt målene i luftfartsretningslinjerne, nemlig på sigt at sikre rentabiliteten i de regionale lufthavne.

e) Støttens proportionalitet

- (301) Endelig er støtten proportional. Der mindes om, at den kompensation, der blev tildelt for tjenesteydelserne af almindelig interesse i henhold til artikel 25 i specifikationerne, som var bilag til aftalen om tjenester mellem regionen Vallonien og BSCA, er omfattet af et loft, der sikrer, at BSCA skal dække omkostningerne, hvis loftet overskrides, hvilket er tilfældet med den del af kompensationen, der gælder brandsikring og trafikikkerheden på jorden. Den eventuelle støtte i forbindelse med SOWAER's levering af tjenesteydelser vedrører et marginalt beløb.
- (302) Betingelsen om proportionalitet må anses for opfyldt i betragtning af det beskedne beløb, der udgør den del af støtten i forbindelse med disse kompensationer for tjenesteydelser af almindelig interesse, der kan sås tvivl om fra Kommissionens side, og formålet med disse tjenesteydelser.

f) Fravær af negativ indvirkning på konkurrencen

- (303) Hvad angår fraværet eller imødegåelsen af en negativ virkning for konkurrencen, skal Kommissionen bedømme denne betingelse ud fra tidspunktet for ydelsen af den offentlige finansiering. Man kan ikke mene, at der på tidspunktet for denne ydelse var tale om en uberettiget påvirkning af konkurrencen. Som det er blevet påvist over for Europa-Kommissionen, skete udviklingen i Charleroi lufthavn ikke på bekostning af andre lufthavne. Disse aktiviteter hidrører fra dannelsen af et nyt marked i et bestemt segment, som ikke eller kun i begrænset omfang havde udviklet sig i lufthavnen i Bruxelles.
- (304) Der mindes om, at det i to undersøgelser foretaget af uafhængige eksperter i form af Roland Berger International Management Consultant og GTM blev fastslået, at lufthavnen Bruxelles-National næsten var overbelastet, og at der ikke var overlap mellem de to lufthavne med hensyn til kundekredsen. De selskaber, der frekventerede lufthavnen i Bruxelles, var dengang uden interesse for lufthavnen i Charleroi, mens Ryanair som primær bruger i Charleroi lufthavn dengang ikke havde nogen planer om at etablere sig i hovedlufthavne.
- (305) I øvrigt var et af formålene med regionen Valloniens rammeaftale af 20. juli 2000 som udvidet ved beslutning af 8. november 2000 at »føre en politik, der muliggør et effektivt samarbejde med lufthavnsforvalterne i lufthavnen Bruxelles-National«⁽¹⁰²⁾.
- (306) I øvrigt blev Charleroi lufthavn stillet dårligere på grund af begrænsninger for deres åbningstider. I 2000 var lufthavnen åben fra kl. 7.00 til kl. 22.00. Denne åbningstid blev justeret en smule til kl. 6.30-23.00 for at imødekomme fly med base i lufthavnen.

⁽¹⁰²⁾ Notat godkendt af den vallonske regering den 8. november 2000, s. 2.

- (307) I øvrigt led Charleroi lufthavn i 2000 under et meget dårligt image som bekræftet af GTM's og Roland Bergers undersøgelser. Infrastrukturen var ringe, lille og beskedent besøgt. Lufthavnen beføj kun en enkelt rute og nogle charterflyvninger om sommeren. Man kan ikke anse Charleroi lufthavn for dengang at have været i stand til at konkurrere med lufthavnen Bruxelles-National.
- (308) Endelig var lufthavnen Bruxelles-National begunstiget med hensyn til infrastrukturer (flere terminaler, flere start- og landingsbaner osv.) og tilgængelighed takket være sin placering tæt ved hovedstaden og en togforbindelse, som Charleroi lufthavn ikke havde.

5.1.2.2. *Belgiens bemærkninger om foreneligheden af tilrådgivelsesstillingen af infrastrukturen vurderet på grundlag af artikel 106, stk. 2, i TEUF*

- (309) Disse bemærkninger vedrørte foreneligheden:

- af tilrådgivelsesstillingen af infrastrukturen vurderet på grundlag af 2005-retningslinjerne (som blev erstattet af luftfartsretningslinjerne i 2014)
- finansieringen af en del af omkostningerne ved tjenesteydelser af almindelig interesse vurderet på grundlag af artikel 106, stk. 2, i TEUF.

- (310) For så vidt angår foreneligheden af finansieringen af en del af omkostningerne ved tjenesteydelser af almindelig interesse vurderet på grundlag af artikel 106, stk. 2, i TEUF, hævder Belgien, at denne finansiering er forenelig:

- med artikel 106, stk. 2, i TEUF i perioden forud for den 19. december 2005
- med Kommissionens beslutning af 28. november 2005 for perioden fra den 19. december 2005 til den 31. januar 2012
- med rammebestemmelserne af 20. december 2011 for perioden efter den 31. januar 2012.

- (311) Hvis Kommissionen ikke mente, at alle betingelserne ifølge Altmark-dommen var opfyldt, ville det ifølge Belgien være relevant at tillade kompensationen for tjenesteydelser af almindelig interesse på grundlag af beslutningen af 28. november 2005 ⁽¹⁰³⁾.

- (312) Vedrørende de foranstaltninger, der blev tildelt før den 19. december 2005, dvs. før ikrafttrædelsen af beslutningen af 28. november 2005, bygger deres forenelighed direkte på artikel 106, stk. 2, i TEUF. Det fremgår af Europa-Kommissionens beslutningspraksis ⁽¹⁰⁴⁾, at betingelserne i artikel 106, stk. 2, i TEUF falder sammen med dem, der er angivet i beslutningen af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 86, stk. 2, i EF-traktaten på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. ⁽¹⁰⁵⁾ Foreneligheden af de foranstaltninger, der blev tildelt før den 19. december 2005, kan derfor analyseres under ét med foreneligheden af de foranstaltninger, der blev ydet senere i overensstemmelse med artikel 106, stk. 2, i TEUF i henseende til de samme grundlæggende kriterier som anført i beslutningen af 28. november 2005.

- (313) Vedrørende de foranstaltninger, som er blevet tildelt siden den 19. december 2005, falder de ind under anvendelsesområdet for beslutningen af 28. november 2005, hvis de svarer til kompensation for offentlig tjeneste ydet til virksomheder, hvis gennemsnitlige årlige omsætning eksklusive skatter og afgifter er under 100 000 000 EUR i løbet af de to regnskabsår, der går forud for det år, hvori tjenesteydelsen blev overdraget, forudsat at det årlige kompensationsbeløb ikke overstiger 30 000 000 EUR. ⁽¹⁰⁶⁾ Men på intet tidspunkt havde BSCA en årlig

⁽¹⁰³⁾ Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Kommissionens beslutning af 28. oktober 2009 finansieringen af de offentlige hospitaler, der indgår i IRIS-samarbejdet i hovedstadsregionen Bruxelles, statsstøttesag NN 54/09, Europa-webstedet.

⁽¹⁰⁵⁾ Se fodnote 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, hyppigt stillede spørgsmål om Kommissionens beslutning af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse og EU's rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (SEK(2007) 1516 endelig, s. 6).

omsætning på over 100 000 000 EUR. Det står i øvrigt ifølge Belgien klart, at kompensationen for de eventuelle tjenesteydelser af almindelig interesse, som måtte blive anset for økonomiske af Kommissionen, ville være langt fra at nå loftet på 30 000 000 EUR. Derfor falder denne kompensation klart ind under anvendelsesområdet for beslutningen af 28. november 2005.

- (314) På grundlag af beslutningen af 28. november 2005 er de foranstaltninger, der falder ind under dens anvendelsesområde, forenelige, hvis de opfylder følgende betingelser.

a) Mandatet

- (315) Belgien mener at have påvist, at der foreligger forpligtelser til offentlig tjeneste, ved at have »fastslået«, at det første Altmark-kriterium var opfyldt (jf. afsnit 5.1.1.1, litra c), nr. ii)). Endvidere blev parametrene for beregning af kompensationen sammen med foranstaltningerne til modvirkning af enhver overkompensation ifølge Belgien forklaret, da Belgien påviste, at det tredje og fjerde Altmark-kriterium var opfyldt.

b) Kompensationen

- (316) Belgien minder om, at Valloniens intervention siden 2006 havde været begrænset med et loft, hvad angår brandsikringstjenester og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, og siden 2010, hvad angår de tjenesteydelser, der er knyttet til sikkerhed, navigationskontoret og marshalling. Det driftsregnskab, som BSCA indførte, gør det muligt at påvise, at denne betingelse er opfyldt.

c) Regnskabsmæssig adskillelse

- (317) Ifølge Belgien er den regnskabsmæssige adskillelse en garanti for anvendelsen af artikel 25 i specifikationerne, hvori det bestemmes, at »koncessionshaver fører et separat driftsregnskab for tjenesteydelserne. Dette regnskab vil til hver en tid kunne kontrolleres på stedet af den ordregivende myndighed«. Det bekræftes i øvrigt af dokumentet i bilag 8.

d) Kontrol med overkompensation

- (318) Vallonien har muligheden for til hver en tid at kontrollere BSCA's regnskaber over tjenesteydelser af almindelig interesse i medfør af artikel 25 i specifikationerne. Den vallonske forvaltning foretager således hvert år en kontrol på stedet for at verificere de bilag, der ligger til grund for BSCA's erklæring med henblik på udbetaling af kompensationen for tjenesteydelser af almindelig interesse.

e) Konklusion

- (319) Det fremgår af ovenstående, at finansieringen af tjenesteydelser af almindelig interesse, som måtte blive betegnet af Kommissionen som økonomiske, kan erklæres forenelige med det indre marked på grundlag af beslutningen af 28. november 2005.

5.2. Belgiens bemærkninger til foranstaltningerne til fordel for Ryanair

- (320) Efter indledningsbeslutningen af 2002 og udvidelsesafgørelsen af 2012 fremsatte Belgien bemærkninger til påvisning af, at foranstaltningerne til fordel for Ryanair, som undersøges i nærværende afgørelse, ikke udgør statsstøtte.

5.3. Belgiens bemærkninger om forældelsesfristen

- (321) Ifølge bemærkningerne, som Belgien udarbejdede efter vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen af 2012, om, at finansieringen af tjenesteydelser af almindelig interesse udgør statsstøtte, er denne forældet i medfør af artikel 15 i Rådets forordning (EF) nr. 659/1999⁽¹⁰⁷⁾, (herefter »procedureforordningen«).

⁽¹⁰⁷⁾ Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EFT L 83 af 27.3.1999, s. 1).

- (322) I henhold til denne bestemmelse løber forældelsesfristen fra det tidspunkt, hvor den ulovlige støtte tilkendes støttemodtagerne. I overensstemmelse med EU's regler⁽¹⁰⁸⁾ og Kommissionens beslutningspraksis⁽¹⁰⁹⁾ skal Kommissionen evaluere en foranstaltning ud fra de regler, der var gældende på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt, »nemlig datoen for den retligt bindende handling, hvorved støttemodtageren erhverver retten til at modtage støtten«. EU's retspraksis bekræfter, at datoen for tildeling af støtten svarer til datoen for det »juridisk bindende dokument, hvormed de kompetente nationale myndigheder tilkender støtte«⁽¹¹⁰⁾. Den juridiske handling bliver dog først bindende fra den dag, hvor staten ved anvendelse af sin nationale ret tilpligtes at holde sit løfte på grundlag af den pågældende akt. Indtil da er der kun tale om hensigtserklæringer⁽¹¹¹⁾.
- (323) Det fremgår af ovenstående, at den dag, hvor kompensationen for tjenesteydelser af almindelig interesse leveret af BSCA blev tilkendt, er den 9. juli 1991, dvs. datoen for koncessionsaftalen og specifikationerne, som udgør retsgrundlaget for denne kompensation, der er bindende for regionen. Siden denne dato og uanset vedtagelsen af forskellige bestemmelser uden virkning for princippet om obligatorisk godtgørelse fra regionen af disse udgifter, påhviler betalingen af denne kompensation Vallonien. Kun visse ikke-økonomiske tjenester, der er omhandlet af tillæg nr. 6 af 15. januar 2008, vil ikke være omfattet af denne forældelse. Udgangspunktet for den 10-årige forældelsesfrist er derfor den 9. juli 1991.
- (324) Ingen foranstaltning fra Kommissionens side vedrørende den kompensation, som er modtaget for tjenesteydelser af almindelig interesse leveret af BSCA som krævet i artikel 15 i procedureforordningen, har afbrudt denne frist på 10 år, som derfor udløb i juli 2001. Uanset den manglende formalisering af denne kompensation i aftalen for perioden 2000-2001 har parterne, nemlig Vallonien og BSCA, altid haft til hensigt på ubestemt tid at opretholde kompensationen, hvilket blev bekræftet ved afholdelsen af disse omkostninger for denne periode og konkretiseret ved tillægget af 2002, hvorfor udgangspunktet for forældelsen ikke kan betvivles.
- (325) Kun Kommissionens skrivelse af 24. april 2002, som bl.a. indeholder spørgsmål om finansieringen af BSCA og derfor indirekte kunne vedrøre afholdelsen af omkostningerne ved tjenesteydelser af almindelig interesse, ville have kunnet afbryde forældelsesfristen. Detaljerede forklaringer er blevet fremsendt af de vallonske myndigheder efter denne anmodning, og Kommissionen har på intet tidspunkt sået tvivl om lovligheden af denne finansiering.
- (326) Det fremgår af ovenstående, at såfremt den kompensation, der blev betalt for tjenesteydelser af almindelig interesse, udgør statsstøtte, hvilket ikke er tilfældet, er Kommissionens beføjelser med hensyn til at tilbagesøge støtten forældet i medfør af artikel 15 i procedureforordningen.

5.4. Belgiens bemærkninger om tilsidesættelse af en berettiget forventning

- (327) Efter udvidelsesafgørelsen af 2012 udarbejdede Belgien en række bemærkninger til anvendelsen af princippet om berettiget forventning til regionens betaling af støtte til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten.
- (328) I overensstemmelse med Domstolens retspraksis inden for statsstøtte skal Kommissionen automatisk tage højde for særlige forhold, der ifølge artikel 14, stk. 1, i procedureforordningen kan begrunde, at den undlader at tilbagesøge ulovligt tildelt støtte, hvis en sådan tilbagesøgning vil være i strid med et generelt princip i EU-retten som f.eks. hensynet til støttemodtagernes berettigede forventning.
- (329) Som generaladvokat Philippe Léger har sammenfattet det, er tilsidesættelsen af dette princip tilladt, når de tre følgende betingelser er opfyldt: »For det første skal der foreligge en handling eller en adfærd fra fællesskabsadministrationens side, der kan have skabt en forventning. (...) Dernæst må den berørte person ikke kunne forudse en ændring af den af fællesskabsadministrationen tidligere vedtagne praksis. (...) Endelig begrunder den med den anfægtede retsakts forfulgte fællesskabsinteresse ikke, at den berørtes berettigede forventning tilsidesættes. (...)«.

⁽¹⁰⁸⁾ Jf. betragtning 10 i forordning (EF) nr. 1998/2006 af 15. december 2006 om anvendelse af traktatens artikel 87 og 88 på de minimis-støtte (EUT L 379 af 28.12.2006, s. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Kommissionens afgørelse af 1. august 2006 om retningslinjer for afslutning af strukturfondsinterventioner (2000-2006), KOM(2006) 3424, ikke offentliggjort, webstedet europa.eu.

⁽¹¹⁰⁾ Dom af 14. januar 2004 i sag T-109/01, Fleuren Compost BV mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 127, ECLI:EU:T:2004:4, præmis 74.

⁽¹¹¹⁾ Dom af 15. februar 2001 i sag C-99/98, Østrig mod Kommissionen, Sml. 2001 I, s. 1101, ECLI:EU:C:2001:94, præmis 34, 35 og 38.

- (330) Ifølge Belgien er de tre i foregående betragtning angivne betingelser, navnlig for så vidt angår tilskuddet fra regionen for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten, opfyldt.
- (331) Kommissionen undersøgte det tilskud, som regionen betalte for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten, i forbindelse med den første undersøgelse og rejste ingen indsigelse herimod i sin 2004-beslutning. I 2004-beslutningen nævnte Kommissionen udtrykkeligt, at den ikke »bestrider (...), at de vallonske myndigheder har legitim mulighed for fortsat at afholde udgifterne til vedligeholdelse og brandvæsen«⁽¹¹²⁾. Men vedligeholdelsestjenesterne, som BSCA varetog, var dengang defineret som følger: »Koncessionshaveren skal inden for rammerne af koncessionen af den statslige forvaltning varetage vedligeholdelse af terrænet, bygningerne og udstyret, bygværker og materiel, der er omfattet af koncessionen, eller som stilles til rådighed, således at alt til enhver tid er egnet til den brug, hvortil det er beregnet.« Ligeledes konstaterede Kommissionen i samme beslutning fra 2004, betragtning 352, at en »del af de afgifter, der opkræves af disse lufthavne, uanset om de er private eller offentlige, godtgøres imidlertid som led i den offentlige serviceforpligtelse, da der er tale om opgaver, som tilgodeser sikkerhedsmæssige hensyn, eller også ydes der støtte til dækning af udgifter, som ikke i sig selv bidrager til den økonomiske levedygtighed, men er nødvendige for at kunne drive disse lufthavne. Det kan f.eks. dreje sig om flyvekontrol, politiassistance og brandbekæmpelse«.
- (332) Belgien understreger i øvrigt, at Rettens annullation på ingen måde gjaldt dette aspekt af 2004-beslutningen.
- (333) Belgien konkluderer heraf, at de tre betingelser, der nævnes i betragtning 329, er opfyldt.
- (334) For det første har Kommissionens beslutning i 2004 og Rettens manglende kritik af dette punkt »tidligere (...) skabt en situation, som giver grundlag for en berettiget forventning«. Ifølge Belgien har BSCA nemlig modtaget præcise løfter om, at afholdelsen af omkostninger ved tjenesteydelser af almindelig interesse ikke ville kunne udgøre statsstøtte, idet der ikke er rejst kritik heraf i 2004-beslutningen. Denne berettigede forventning blev i øvrigt bestyrket ved Kommissionens faste beslutningspraksis vedrørende spørgsmålet, især sondringen mellem økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter som bl.a. gentaget i beslutningen om lufthavnen Leipzig/Halle.
- (335) For det andet kunne BSCA »ikke forudse en ændring af den af fællesskabsadministrationen tidligere vedtagne praksis«. Ifølge Belgien var der nemlig intet, der kunne give BSCA den opfattelse, at Kommissionen i 2012 ville genoptage undersøgelsen af en foranstaltning, som den ikke havde haft forbehold over for i 2004, og som Retten ikke såede tvivl om i 2008.
- (336) For det tredje anses EU's interesse ikke for vigtigere end BSCA's interesse »i opretholdelse af en situation, som denne havde grund til at anse for konstant«. Ifølge Belgien ville BSCA nemlig lide stor skade, hvis Kommissionen besluttede at tilbagesøge tilskuddene, som BSCA havde modtaget til gengæld for leveringen af tjenesteydelser af almindelig interesse.
- (337) Ifølge Belgien blev således disse økonomiske compensationer, som var afgørende for at garantere sikkerheden i lufthavnsområdet og lufthavnsaktiviteterne, opretholdt og udvidet efter 2004-beslutningen, især på baggrund af den berettigede forventning, der var opstået som følge af Kommissionens holdning, ifølge hvilken finansieringen af tjenesteydelser af almindelig interesse ikke udgjorde statsstøtte i henhold til artikel 107 i TEUF. Selv om Kommissionen skulle nå frem til den konklusion, at de omhandlede tilskud udgør statsstøtte, kan den på grund af den berettigede forventning, som den havde skabt hos BSCA, i henhold til artikel 15 i procedureforordningen ikke tilbagesøge støtten.

6. VURDERING AF FORANSTALTNINGERNE

- (338) I artikel 107, stk. 1, i TEUF hedder det, at statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som forvrider eller truer med at forvride konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, er uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

⁽¹¹²⁾ Betragtning 214 i 2004-beslutningen.

- (339) En foranstaltning udgør således statsstøtte, hvis alle de følgende betingelser er opfyldt: 1) modtageren eller modtagerne er virksomheder efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, 2) foranstaltningen giver modtageren en selektiv fordel, 3) foranstaltningen tildeles for statsmidler og kan tilregnes staten, og 4) foranstaltningen fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (340) I dette kapitel vurderer Kommissionen, om de foranstaltninger, der er beskrevet i kapitel 3, kan udgøre støtte til BSCA og/eller Ryanair, og undersøger dernæst den identificerede støttes forenelighed med det indre marked, forældelsesfristens anvendelighed og princippet om berettiget forventning.

6.1. Forekomst af statsstøtte til fordel for BSCA

6.1.1. Begrebet virksomhed i henhold til artikel 107 i TEUF

- (341) I henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF kræves det, at en foranstaltning, for at den kan betegnes som statsstøtte, begunstiger »visse virksomheder eller visse produktioner«.
- (342) Domstolen har konsekvent defineret virksomheder som enheder, der udøver en økonomisk aktivitet, uanset deres retlige form eller finansieringsmåde⁽¹¹³⁾. Derudover har Domstolen konstant fastslået, at enhver aktivitet, der består i at udbyde varer og tjenesteydelser på et bestemt marked, er en økonomisk aktivitet⁽¹¹⁴⁾.
- (343) Retten fastslog i sin Aéroports de Paris-dom, at drift af en lufthavn bestående i levering af lufthavnsydelser til luftfartsselskaber udgør en økonomisk aktivitet.
- (344) I sin dom i Leipzig/Halle Lufthavn-sagen⁽¹¹⁵⁾ bekræftede Retten, at drift af en lufthavn mod betaling er en økonomisk aktivitet, og at anlæg af lufthavnsinfrastrukturer indgår som en uadskillelig del heraf⁽¹¹⁶⁾. Derfor er en lufthavnsforvalter, der udøver økonomiske aktiviteter, uanset sin juridiske status eller finansieringsmåde, en virksomhed efter artikel 107, stk. 1, i TEUF og falder således ind under anvendelsesområdet for statsstøttereglerne i TEUF⁽¹¹⁷⁾. Retten bekræftede ligeledes, at i modsætning til virkningerne er målene for den regionale, økonomiske eller transportrelaterede politik, der forfølges med opførelsen eller udvidelsen af lufthavnsinfrastrukturerne, ikke relevante for at kunne fastslå, om der er tale om en økonomisk aktivitet.
- (345) Spørgsmålet om, hvorvidt der findes et marked for visse tjenesteydelser, kan afhænge af, hvordan disse tjenesteydelser er organiseret af den pågældende medlemsstat⁽¹¹⁸⁾. Statsstøttereglerne finder kun anvendelse, når en given aktivitet udøves i en markedsrelateret sammenhæng. Visse tjenesteydelsers økonomiske karakter kan derfor variere fra medlemsstat til medlemsstat. Derudover kan klassificeringen af en given tjenesteydelse som følge af politiske valg eller den økonomiske udvikling variere med tiden.

⁽¹¹³⁾ Dom af 12. september 2000 i forenede sager C-180/98 til C-184/98, Pavlov m.fl., Sml. 2000 I, s. 6451, ECLI:EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁴⁾ Dom af 16. juni 1987 i sag 118/85, Kommissionen mod Italien, Sml. 1987, s. 2599, ECLI:EU:C:1987:283, præmis 7; dom af 18. juni 1998 i sag C-35/96, Kommissionen mod Italien, Sml. 1998 I, s. 3851, ECLI:EU:C:1998:303, præmis 36; dom af 12. september 2000 i forenede sager C-180/98 til C-184/98, Pavlov m.fl., ECLI:EU:C:2000:428, præmis 75.

⁽¹¹⁵⁾ Ovennævnte Leipzig/Halle-dom, præmis 102 ff.

⁽¹¹⁶⁾ Dom af 24. marts 2011 i forenede sager T-455/08, Flughafen Leipzig/Halle GmbH og Mitteldeutsche Flughafen AG mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2011:117, og T-443/08, Freistaat Sachsen og Land Sachsen-Anhalt mod Kommissionen (herefter »Leipzig/Halle-dommen«), Sml. 2011 I, s. 1311, præmis 93, 95, 100 og 119. Se også dom af 12. december 2000 i sag T-128/98, Aéroports de Paris mod Kommissionen, Sml. 2000 II, s. 3929, bekræftet af Domstolens dom af 24. oktober 2002 i sag C-82/01 P, Sml. 2002 I, s. 9297, og af dom af 17. december 2008 i sag T-196/04, Ryanair mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 3643, præmis 88.

⁽¹¹⁷⁾ Dom af 17. februar 1993 i forenede sager C-159/91, Poucet/AGV, og C-160/91, Pistre/Cancava, Sml. 1993 I, s. 637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ Se fodnote 117.

(346) Indtil Aéroports de Paris-dommen havde Kommissionens faste praksis været, at udvikling og forvaltning af lufthavnsinfrastrukturer ikke var en økonomisk aktivitet, der kunne falde ind under artikel 107, stk. 1, i TEUF ⁽¹¹⁹⁾. Efter Aéroports de Paris-dommen fastslog Kommissionen, at denne aktivitet på grund af den gradvise liberalisering af markedet var blevet en økonomisk aktivitet. Som det præciseres i punkt 28 og 29 i luftfartsretningslinjerne ⁽¹²⁰⁾ gælder derfor, at »fra den dato, hvor der blev afsagt dom i Aéroports de Paris-sagen (12. december 2000), skal drift og opførelse af lufthavnsinfrastruktur derfor anses for at være omfattet af kontrollen med statsstøtte. Omvendt kunne de offentlige myndigheder på grund af den usikkerhed, der herskede forud for Aéroports de Paris-dommen, med rette antage, at finansiering af lufthavnsinfrastruktur ikke udgjorde statsstøtte, og at disse foranstaltninger følgelig ikke skulle anmeldes til Kommissionen. Kommissionen kan derfor ikke længere med henvisning til statsstøttereglerne anfægte finansieringsforanstaltninger af denne type, som er indrømmet før Aéroports de Paris-dommen«.

(347) Det skal derfor fastslås, om foranstaltningerne med henblik på drift og opførelse af lufthavnsinfrastrukturer blev tildelt BSCA før eller efter den 12. december 2000, dvs. datoen for Aéroports de Paris-dommen.

(348) Selv efter Aéroports de Paris-dommen og som nævnt i punkt 34 og 35 i luftfartsretningslinjerne er en lufthavnsforvalters aktiviteter i øvrigt ikke nødvendigvis alle af økonomisk art. Domstolen har således bekræftet, at aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar i udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed, ikke er af økonomisk karakter ⁽¹²¹⁾. I en lufthavn anses aktiviteter som f.eks. flyvekontrol, politiarbejde, toldbehandling, brandberedskab, aktiviteter, der er nødvendige for at sikre den civile luftfart mod ulovlige handlinger, og investeringer i infrastruktur og nødvendigt udstyr til at udføre disse aktiviteter sædvanligvis for at være af ikke-økonomisk karakter.

(349) Det skal således konstateres, hvilke foranstaltninger der blev tildelt BSCA efter den 12. december 2000, og hvilke foranstaltninger der skal udelukkes som værende aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar i udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed.

6.1.1.1. Tilrådighedsstillelse af jord og infrastrukturer i Charleroi lufthavn, herunder infrastrukturer opført takket være investeringsprogrammet, og levering af visse tjenesteydelser, navnlig de større reparationer, til gengæld for en koncessionsafgift

(350) I dette afsnit undersøger Kommissionen:

— om foranstaltningen, herunder tilrådighedsstillelsen af nye infrastrukturer opført i overensstemmelse med investeringsplanen, blev tildelt før Aéroports de Paris-dommen

— hvilke investeringer og hvilke tjenesteydelser leveret af SOWAER der skal udelukkes fra undersøgelsen på grund af deres ikke-økonomiske karakter.

a) Blev foranstaltningen, herunder tilrådighedsstillelsen af nye infrastrukturer opført i overensstemmelse med investeringsplanen, tildelt før Aéroports de Paris-dommen?

(351) Som nævnt i betragtning 344 ff. kan opførelsen af lufthavnsinfrastrukturer i princippet ikke adskilles fra den økonomiske aktivitet, der udgøres af driften af lufthavnen.

(352) Hvad angår opførelsen af de infrastrukturer i Charleroi lufthavn, der er genstand for den flerårige investeringsplan, mener de belgiske myndigheder imidlertid, at denne investeringsplan blev besluttet før den 12. december 2000, dvs. datoen for Aéroports de Paris-dommen. Belgiens argumenter, som der gøres rede for i afsnit 5.1.1.1, litra a), nr. i), sigter i alt væsentligt på at afvise rækkevidden og nøjagtigheden af de argumenter, som

⁽¹¹⁹⁾ Aéroports de Paris-dommen.

⁽¹²⁰⁾ Se fodnote 8.

⁽¹²¹⁾ Dom af 10. januar 1994 i sag C-364/92, SAT/Control, Sml. 1994 I, s. 43, ECLI:EU:C:1994:7, præmis 30, og dom af 26. marts 2009 i sag C-113/07, Selex Sistemi Integrati mod Kommissionen, Sml. 2009 I, s. 2207, ECLI:EU:C:2009:191, præmis 71.

Kommissionen foreløbig fremsatte i sin udvidelsesafgørelse af 2012, og ifølge hvilke rammeaftalen af 20. juli 2000 og den vallonske regerings beslutning af 8. november 2000 (herefter »2000-beslutningerne«) ikke indebærer en forpligtelse for regionen over for en tredjepart og ikke har uigenkaldelig, bindende og definitiv karakter.

- (353) Kommissionen mener ikke desto mindre, at beslutningen om at stille infrastrukturer til rådighed for BSCA, herunder de nye infrastrukturer, der blev besluttet og realiseret takket være investeringsprogrammet, og om at levere visse tjenesteydelser til gengæld for en afgift ikke blev truffet i 2000-beslutningerne, men tildelt i kraft af aftalen mellem SOWAER og BSCA fra 2002, og anfører følgende grunde:
- (354) Det relevante kriterium for den dato, på hvilken en eventuel støtteforanstaltning anses for at være ydet, er »datoen for den retligt bindende handling, hvorved de offentlige myndigheder forpligter sig til at yde støttemodtageren den pågældende foranstaltning«⁽¹²²⁾.
- (355) I det foreliggende tilfælde mener Kommissionen:
- at støttemodtageren af den eventuelle støtte er BSCA
 - at de offentlige myndigheder, der har tildelt støtten, er regionen og/eller SOWAER. Som præciseret i betragtning 39 i nærværende afgørelse og medgivet af Belgien⁽¹²³⁾ er SOWAER da også den formidler, som regionen har oprettet og placeret under sin enekontrol til at udvikle Valloniens lufthavnsinfrastrukturer og stille disse infrastrukturer til rådighed for de berørte lufthavnsforvaltere. SOWAER kan i lighed med regionen tildele statsstøtte.
- (356) Før aftalen mellem SOWAER og BSCA i 2002 havde regionen eller SOWAER ikke indgået nogen forpligtelse over for BSCA vedrørende udmøntningen af investeringsprogrammet.
- (357) Belgien erkender da også, at der ikke er blevet udfærdiget noget formelt brev om tildeling af støtte til BSCA. Selv om regionen selv var målet for 2000-beslutningerne, betyder vedtagelsen af disse ikke desto mindre ifølge Belgien, at der opstår en forpligtelse hos regeringen. Belgien mener, at den omstændighed, at denne forpligtelse var ensidig, ikke kun gælder i det foreliggende tilfælde. Enhver finansieringsforanstaltning uanset modtagerne besluttet ifølge Belgien altid ved en ensidig administrativ akt af den indvilligende myndighed, som vedbliver at have ansvaret for at vedligeholde, ændre eller ophæve den.
- (358) Kommissionen bemærker, at 2000-beslutningerne ikke var blevet offentliggjort eller bekendtgjort over for BSCA. Når som helst før underskrivelsen af aftalen mellem SOWAER og BSCA kunne regionen ændre investeringsprogrammet ved at vedtage en ny ensidig beslutning, endda indstille hele programmet, uden at en sådan beslutning berørte BSCA's rettigheder.
- (359) Som angivet i udvidelsesafgørelsen af 2012 indebar dette investeringsprogram i øvrigt visse usikkerheder, for så vidt angik finansieringsmekanismen og beløbene. Disse kunne nemlig tilpasses alt efter behov. Således skulle den nye nordlige terminal være fleksibel og byggeriet foregå »absolut gradvist og gennemføres i henhold til udviklingen i lufthavnens faktiske aktivitet og de driftsmæssige behov som følge heraf«. Endvidere blev den planlagte finansieringsmåde — dvs. støtte fra Société Régionale Wallonne du Transport — i sidste ende opgivet til fordel for finansiering fra SOWAER, et nyt instrument, som først fik finansieringsmidler til rådighed fra oprettelsen den 1. juli 2001 og kun i form af 75 000 000 EUR.
- (360) Da investeringsprogrammet blev indarbejdet i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002, forpligtede SOWAER sig til gengæld over for BSCA til at give BSCA adgang til jord og infrastrukturer, også de infrastrukturer, som skulle opføres i overensstemmelse med investeringsprogrammet, og til at levere visse tjenesteydelser mod en koncessionsafgift, uden hvilken SOWAER ikke ville overholde sine kontraktlige forpligtelser.

⁽¹²²⁾ Fodnote 29 i luftfartsretningslinjerne. Se også dom af 12. december 1996 i sag T-358/94, Compagnie nationale Air France mod Kommissionen, Sml. 1996 II, s. 2109, ECLI:EU:T:1996:194, præmis 79; dom af 14. januar 2004 i sag T-109/01, Fleuren Compost BV mod Kommissionen, Sml. 2004 II, s. 127, ECLI:EU:T:2004:4, præmis 74; dom af 2. december 2008 i forenede sager T-362/05 og T-363/05, Nuova Agricast Srl mod Kommissionen, Sml. 2008 II, s. 297, ECLI:EU:T:2008:541, præmis 80; dom af 30. november 2009 i forenede sager T-427/04 et T-17/05, France et France Telecom mod Kommissionen, Sml. 2009 II, s. 4315, ECLI:EU:T:2009:474, præmis 321.

⁽¹²³⁾ Jf. betragtning 228 i nærværende afgørelse.

- (361) Kommissionen vurderer i øvrigt, at SOWAER's forpligtelse til at gennemføre investeringsprogrammet og levere visse tjenesteydelser skal undersøges sammen med BSCA's forpligtelse til at betale en koncessionsafgift. Det er ikke muligt at fastslå, om regionens projekter om at give BSCA adgang til infrastrukturene, herunder de nye infrastrukturer, der var opført i overensstemmelse med investeringsprogrammet, og levere visse tjenesteydelser udgør støtte, så længe man ikke kender beløbet for den afgift, som BSCA skulle betale til gengæld.
- (362) Kommissionen konkluderer, at den foranstaltning, der består i at give BSCA adgang til infrastrukturer, herunder de nye infrastrukturer, som SOWAER forpligter sig til at opføre, og levere visse tjenesteydelser mod en afgift, er blevet ydet ved aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002. Foranstaltningen ligger således efter datoen for Aéroports de Paris-dommen.
- (363) Endvidere skal det erindres, at investeringsprogrammet, der var integreret i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002, blev ændret markant ved den vallonske regerings beslutning af 3. april 2003. Ved beslutningen af 3. april 2003 tog den vallonske regering en revision af investeringsprogrammet ad notam ⁽¹²⁴⁾, hvorved man hævede investeringsbeløbet fra 93 mio. EUR til henved 151 mio. EUR, dvs. en stigning på 57,8 mio. EUR, heraf 33 mio. til den nye terminal. Kommissionen vurderer, at denne revision af investeringsprogrammet udgør en væsentlig ændring og derfor en ny foranstaltning, der muligvis udgør ny statsstøtte til fordel for BSCA oven i den eventuelle støtte, der blev tildelt gennem aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002. Da denne foranstaltning hidrører fra en beslutning af 3. april 2003, udgør den en ny foranstaltning, der er vedtaget efter Aéroports de Paris-dommen og derfor omfattet af de gældende statsstøtteregler.
- b) Investeringer og tjenesteydelser leveret af SOWAER skal udelukkes fra undersøgelsen på grund af deres ikke-økonomiske karakter
- (364) Som nævnt i punkt 34 og 35 i luftfartsretningslinjerne er en lufthavnsforvalters aktiviteter i øvrigt ikke nødvendigvis alle af økonomisk art. Domstolen har således bekræftet, at aktiviteter, som normalt henhører under statens ansvar i udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed, ikke er af økonomisk karakter ⁽¹²⁵⁾. Sådanne aktiviteter omfatter navnlig sikkerhed, flyvekontrol, politi og toldvæsen ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Kommissionen vurderer, at investeringerne i og større reparationer af aktiver knyttet til luftfartstjenester (f.eks. kontroltårnet), brandsikring af luftfartøjer, sikkerhed (defineret som bekæmpelse af ulovlig indtrængen), politi og toldvæsen kan være af ikke-økonomisk art. Da man i det foreliggende tilfælde ikke har tilrettelagt luftfartstjenester, brandsikring af luftfartøjer, sikkerhed, politi og toldvæsen ud fra kommercielle overvejelser, mener Kommissionen, at investeringerne i og de større reparationer af aktiver knyttet til disse tjenester ikke er af økonomisk art. Navnlig indhegningen af den del af lufthavnsområdet, som man kommer ind i efter politikontrollen, og af det område, hvor flyene befinder sig, kan betragtes som en ikke-økonomisk aktivitet, i det omfang den vedrører sikkerheden.
- (366) Kommissionen anser ligeledes omkostningerne ved investeringer og vedligeholdelse af bygninger og udstyr, som bruges til både økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter, som værende ikke-økonomiske i et forhold svarende til deres udnyttelse til en ikke-økonomisk aktivitet. Navnlig kan 7 % af investeringerne i den nye terminal anses for at være ikke-økonomiske, idet 7 % af terminalens areal optages af politi, toldvæsen, personale, der screener passagerer og bagage, samt Valloniens officielle sikkerhedspersonale på stedet.
- (367) Til gengæld mener Kommissionen, at investeringer i og større reparationer af ILS-systemet i kategori III ⁽¹²⁷⁾ og banelysene er af økonomisk art. Disse omkostninger knytter sig da heller ikke til beføjelser som offentlig myndighed, men hører til kommerciel drift af infrastrukturene, idet driften består i at stille disse infrastrukturer til rådighed for luftfartsselskaberne på tilfredsstillende sikkerhedsvilkår. Navnlig er trafikikkerheden på jorden

⁽¹²⁴⁾ Se fodnote 37.

⁽¹²⁵⁾ Se fodnote 121.

⁽¹²⁶⁾ Punkt 35 i luftfartsretningslinjerne.

⁽¹²⁷⁾ Instrumentlandingsystem, der hjælper ved landing i dårlig sigtbarhed.

(herunder ved start og landing) en integreret del af den kommercielle drift af lufthavnen og dermed af økonomisk art. I den nylige afgørelse fra Kommissionen om lufthavnen i Marseille ⁽¹²⁸⁾ blev driftssikkerheden i øvrigt ikke betegnet som en »ikke-økonomisk« aktivitet.

- (368) Kommissionen mener ligeledes, at investeringerne i brandsikring af bilparkeringspladserne er af økonomisk art. Disse omkostninger knytter sig da heller ikke til beføjelser som offentlig myndighed, men hører til kommerciel drift af bilparkeringspladserne.
- (369) Som nævnt i punkt 36 i luftfartsretningslinjerne skal Kommissionen endvidere kontrollere, at finansieringen af ikke-økonomiske aktiviteter alene tjener til at kompensere for de udgifter, som hidrører derfra og ikke kan tilskrives økonomiske aktiviteter ⁽¹²⁹⁾. I modsat fald kan finansieringen heraf ikke undgå at være omfattet af statsstøtteregele.
- (370) SOWAER påtager sig direkte gennemførelsen af investeringerne og de større reparationer. Finansieringen af disse omkostninger er således ikke genstand for et tilskud betalt til BSCA, som dette selskab kan bruge til økonomiske aktiviteter.
- (371) Som nævnt i punkt 37 i luftfartsretningslinjerne skal Kommissionen endelig kontrollere, at finansieringen af ikke-økonomiske aktiviteter ikke fører til en uretmæssig forskelsbehandling mellem lufthavnene. I modsat fald kan finansieringen heraf ikke undgå at være omfattet af statsstøtteregele.
- (372) Som Belgien har præciseret, foretager SOWAER investeringerne og de større reparationer på ikkediskriminerende vis for de lufthavne, som det har ansvaret for, nemlig lufthavnene i regionen Vallonien.
- (373) Som nævnt i betragtning 26 i nærværende afgørelse fik de belgiske regioner overdraget de nødvendige kompetencer til indretning og drift af offentlige lufthavne i deres område med undtagelse af lufthavnen Bruxelles-National. På baggrund af denne juridiske ramme mener Kommissionen, at den relevante målestok for vurdering af forekomsten af forskelsbehandling vedrørende finansiering af investeringer og tjenesteydelser leveret af SOWAER er regionen og ikke den føderale stat. Da SOWAER foretager investeringerne og de større reparationer på ikkediskriminerende vis for de to primære vallonske lufthavne (Liège og Charleroi), konkluderer Kommissionen, at der ikke finder uretmæssig forskelsbehandling sted mellem de to lufthavne.
- (374) Finansieringen af de ikke-økonomiske aktiviteter beskrevet i betragtning 365 falder således ikke ind under betegnelsen statsstøtte og må derfor udelukkes fra den senere analyse.

6.1.1.2. Tilskud fra regionen til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten

- (375) Som angivet i afsnit 5.1.1.1, litra c), nr. i), mener Belgien, at de opgaver, som regionen giver tilskud til, indgår i udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed og derfor ikke er en økonomisk aktivitet.
- (376) For at vurdere, i hvilket omfang tilskuddet vedrører aktiviteter af ikke-økonomisk art og skal udelukkes fra kontrollen af statsstøtte, må den samme undersøgelse foretages som den, der er beskrevet i afsnit 6.1.1.1, litra b).

a) Brandsikring og sikkerhed

- (377) Som angivet i betragtning 365 mener Kommissionen, at aktiviteterne knyttet til brandsikring af luftfartøjer og sikkerhed ⁽¹³⁰⁾ ikke udgør økonomiske aktiviteter.

⁽¹²⁸⁾ Kommissionens afgørelse (EU) 2016/1698 af 20. februar 2014 om de foranstaltninger, SA. 22932 (2011/C) (ex NN 37/2007), som Frankrig har iværksat til fordel for lufthavnen Marseille Provence og de luftfartsselskaber, som benytter lufthavnen (EUT L 260 af 27.9.2016, s. 1).

⁽¹²⁹⁾ Dom af 18. marts 1997 i sag C-343/95, Diego Cali & Figli mod Servizi Ecologici Porto di Genova, Sml. 1997 I, s. 1547, ECLI:EU:C:1997:160; Kommissionens beslutning af 19. marts 2003 i sag N309/2002 og Kommissionens beslutning af 16. oktober 2002 i sag N438/2002, subsidier til belgiske havnemyndigheder for udøvelse af beføjelser som offentlig myndighed.

⁽¹³⁰⁾ I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2320/2002 forstås ved »luftfartssikkerhed«: kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og naturlige ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger«. De fælles grundlæggende standarder for luftfartssikkerhed baseres på henstillingerne i dokument 30 fra Den Europæiske Konference for Civil Luftfart (ECAC) og fastlægges i bilaget til forordning (EF) nr. 2320/2002.

i) Anvendelse af punkt 36 i luftfartsretningslinjerne.

- (378) Som nævnt i punkt 36 i luftfartsretningslinjerne skal Kommissionen, selv om en aktivitet anses for ikke-økonomisk, kontrollere, at finansieringen af ikke-økonomiske aktiviteter alene tjener til at kompensere for de udgifter, som hidrører derfra og ikke kan tilskrives økonomiske aktiviteter ⁽¹³¹⁾. I modsat fald kan finansieringen heraf ikke undgå at være omfattet af statsstøttere reglerne.

1. Brandsikring

- (379) Hvad angår brandvæsen, anfører Kommissionen, at BSCA i medfør af artikel 25 i specifikationerne til aftalen mellem regionen og BSCA af 1991 med henblik på at få regionen til at afholde udgifterne til brandvæsen og vedligeholdelse skal føre et separat driftsregnskab, som til hver en tid kan analyseres og kontrolleres af den ordregivende myndighed.
- (380) I medfør af artikel 3.2.3 i aftalen mellem regionen og BSCA som ændret ved tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 sker refusionen af udgifterne til brandvæsen og vedligeholdelse endvidere i 12 rater, idet den 12. rate betales efter ministerens modtagelse og godkendelse af en rapport uddraget af BSCA's årsregnskaber, som beviser de afholdte udgifter ifølge samme skema, som kræves til budgetlægningen, dvs. på grundlag af rubrikker, der er defineret i artikel 25 i specifikationerne.
- (381) For perioden efter den 10. marts 2006 bestemmes det endeligt i artikel 25.7 i specifikationerne, som blev indført ved tillæg nr. 5 af 10. marts 2006, at kompensationsbeløbet for tjenesteydelser knyttet til brandsikring og trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet ikke må overstige de reelle omkostninger, som BSCA har herved, og at enhver overkompensation af omkostningerne vil blive reguleret via samme budgetpost for det følgende år.
- (382) Kommissionen mener, at disse bestemmelser er tilstrækkelige til at konkludere, at den kompensation, som regionen siden tillæg nr. 3 af 2002 til aftalen mellem regionen og BSCA har betalt for udgifter knyttet til brandsikring, var proportionelle og ikke blev brugt til at støtte økonomiske aktiviteter.

2. Sikkerhed

- (383) Sikkerheden blev føjet til de aktiviteter, som BSCA modtager kompensation for i medfør af tillæg nr. 6 af 15. januar 2008. Sikkerhedsopgaverne defineres som »kombinationen af foranstaltninger og menneskelige og naturlige ressourcer, som har til formål at beskytte civil luftfart mod ulovlige handlinger« ⁽¹³²⁾. Tjenester i forbindelse med sikkerhed omfatter »screening, fjernovervågning, patruljering og overvågning på stedet, adgangskontrol og udlevering af gæstekort til besøgende« ⁽¹³³⁾.
- (384) I artikel 25.7 i specifikationerne som ændret ved tillæg nr. 6 af 15. januar 2008 bestemmes, at »det økonomiske kompensationsbeløb til dækning af udgifterne til udførelsen af tjenesteydelserne ikke kan overstige de reelle omkostninger, som koncessionshaver har afholdt i forbindelse med disse tjenesteydelser, efter fradrag af de afgifter, som koncessionshaver måtte have opkrævet hos brugerne til dækning af disse tjenester.. Enhver overkompensation af omkostningerne vil blive reguleret via samme budgetpost for det følgende år.«
- (385) Kommissionen mener, at disse bestemmelser er tilstrækkelige til at konkludere, at den kompensation, som er blevet betalt for udgifter knyttet til sikkerhed, var proportionelle og ikke blev brugt til at støtte økonomiske aktiviteter.

ii) Anvendelse af punkt 37 i luftfartsretningslinjerne.

- (386) Som nævnt i punkt 37 i luftfartsretningslinjerne skal Kommissionen kontrollere, at finansieringen af ikke-økonomiske aktiviteter ikke fører til en uretmæssig forskelsbehandling mellem lufthavnene. I modsat fald kan finansieringen heraf ikke undgå at være omfattet af statsstøttere reglerne.

⁽¹³¹⁾ Se fodnote 129.

⁽¹³²⁾ Bilag, der er en integreret del af tillæg nr. 6 til aftalen mellem regionen og BSCA.

⁽¹³³⁾ Artikel 25.2 i specifikationerne som ændret ved tillæg nr. 6 af 15. januar 2008 til aftalen mellem regionen og BSCA.

- (387) Som Belgien har præciseret, finansieres de ikke-økonomiske aktiviteter i begge vallonske hovedlufthavne (Liège og Charleroi) på ikkediskriminerende vis af regionen.
- (388) Som nævnt i betragtning 26 i nærværende afgørelse fik de belgiske regioner overdraget de nødvendige kompetencer til indretning og drift af offentlige lufthavne i deres område med undtagelse af lufthavnen Bruxelles-National. På baggrund af denne juridiske ramme mener Kommissionen, at den relevante målestok for vurdering af forekomsten af forskelsbehandling vedrørende finansiering af visse tjenesteydelser af ikke-økonomisk art knyttet til lufthavnsaktiviteten er regionen og ikke den føderale stat. Da de ikke-økonomiske aktiviteter i de to hovedlufthavne i Vallonien (Liège og Charleroi) finansieres på ikkediskriminerende vis af regionen, konkluderer Kommissionen, at der ikke finder uretmæssig forskelsbehandling sted mellem lufthavnene.
- (389) Kompensationen for BSCA's aktiviteter knyttet til brandsikring og sikkerhed falder derfor ikke ind under betegnelsen statsstøtte og udelukkes fra den senere analyse.

b) Vedligeholdelse/trafiksikkerhed på jorden

- (390) I dette afsnit undersøger Kommissionen, om følgende tjenester kan falde uden for de gældende statsstøtteregler på grund af deres ikke-økonomiske art:

— »vedligeholdelse« som defineret i artikel 12 og 19 i specifikationerne til aftalen mellem regionen og BSCA

— »tjenester knyttet til trafiksikkerheden på jorden« som defineret i artikel 25 i specifikationerne som ændret ved tillæg nr. 5 af 10. marts 2006.

- (391) Som angivet i betragtning 71 defineres vedligeholdelse i artikel 12 og 19 i specifikationerne som »den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser, det rullende materiel osv.«⁽¹³⁴⁾ samt »vedligeholdelse af grundene, bygningerne, udstyret i bygningerne og materiel omfattet af koncessionen eller stillet til rådighed for koncessionen således, at det altid egner sig til den tiltænkte brug«⁽¹³⁵⁾.
- (392) Som angivet i betragtning 73 og 74 har tillæg nr. 5 af 10. marts 2006 ændret artikel 3.2.2 i aftalen mellem regionen og BSCA og artikel 25 i specifikationerne. I medfør af disse ændringer kompenserer regionen BSCA for omkostninger ved tjenesteydelserne i forbindelse med brandsikring og trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet. I den ændrede artikel 25 i specifikationerne præciseres det, at »de tjenester, som er knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, omfatter løbende vedligeholdelse af lufthavnsområdet, den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser og det rullende materiel, mindre asfaltarbejder, løbende vedligeholdelse og reparation af baner og rulleveje, vedligeholdelse og drift af belysning og markering af banen, græsslåning, olieafrensning af banen og markeringerne, snerydning og enhver anden tjeneste, der garanterer sikkerheden i trafikken på jorden, i lufthavnsområdet og i infrastrukturen med undtagelse af forretningsområderne i lufthavnsområdet«.
- (393) Kommissionen anfører, at definitionen af »tjenester, som er knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet«, som BSCA har fået en kompensation for siden den 10. marts 2006, i store træk falder sammen med definitionen af »vedligeholdelse«, som BSCA modtog kompensation for før den 10. marts 2006. Med henblik på at fastslå, om disse tjenester er af økonomisk art, skal de undersøges samlet.

- (394) Kommissionen vurderer, at disse tjenester, uanset om der er tale om løbende vedligeholdelse af lufthavnsområdet, vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser, det rullende materiel, mindre asfaltarbejder, løbende vedligeholdelse og reparation af baner og rulleveje, vedligeholdelse og drift af belysning og markering af banen, græsslåning, olieafrensning af banen og markeringerne, snerydning og enhver anden tjeneste, der garanterer sikkerheden i trafikken på jorden, i lufthavnsområdet og i infrastrukturen, ikke falder ind under de offentlige myndigheders beføjelser. Disse tjenesteydelser kan bl.a. sondres fra sikkerhedsopgaver. De hører naturligt sammen med den kommercielle drift af lufthavnen, hvilket indebærer, at lufthavnsområdet, herunder

⁽¹³⁴⁾ Se fodnote 50.

⁽¹³⁵⁾ Se fodnote 52.

banerne, vedligeholdes tilstrækkeligt til at muliggøre start og landing af fly på tilfredsstillende sikkerhedsvilkår. Denne type tjenesteydelse falder ikke ind under nogen af de offentlige myndigheders beføjelser.

- (395) Ifølge Belgien (se betragtning 237) har Kommissionen i forbindelse med sin beslutning af 23. juli 2008 om lufthavnen Leipzig/Halle anerkendt, at tjenester knyttet til driftssikkerhed var ikke-økonomiske aktiviteter ⁽¹³⁶⁾. Men det fremgår af listen over infrastrukturer knyttet til driftssikkerhed, som de tyske myndigheder fremsendte, at følgende infrastrukturer er uundværlige for trafikikkerheden på jorden: uafbrudt strømforsyning til trafikområderne, transformatorstationer, banelys, oplysning af trafikområder osv. Ifølge Belgien blev Kommissionens holdning valideret af Retten i dommen af 24. marts 2011 ⁽¹³⁷⁾ efter et annullationssøgsmaal anlagt mod Kommissionens førnævnte beslutning.
- (396) Kommissionen anfægter, at man af betragtning 182 og 183 i beslutningen om lufthavnen Leipzig/Halle kan udlede, at Kommissionen tidligere har vurderet, at opgaver, der er sammenlignelige med vedligeholdelse og trafikikkerhed som defineret i aftalen mellem regionen og BSCA, falder ind under udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed, og angiver følgende grunde:
- (397) For det første er omkostningerne ved vedligeholdelse og trafikikkerhed som defineret i aftalen mellem regionen og BSCA meget bredere end de omkostninger til investeringer i sikkerhed og drift, der er genstand for beslutningen om lufthavnen Leipzig/Halle. Sidstnævnte udgøres nemlig af uafbrudt strømforsyning til trafikområderne, transformatorstationer, højspændingsledninger og banelys. Omkostningerne ved vedligeholdelse og trafikikkerhed som defineret i aftalen mellem regionen og BSCA »omfatter løbende vedligeholdelse af lufthavnsområdet, den tekniske vedligeholdelse af bygningerne, start- og landingsbanerne, de nære omgivelser og det rullende materiel, mindre asfaltarbejder, løbende vedligeholdelse og reparation af baner og rulleveje, vedligeholdelse og drift af belysning og markering af banen, græsslåning, olieafrensning af banen og markeringerne, snefyndning og enhver anden tjeneste, der garanterer sikkerheden i trafikken på jorden, i lufthavnsområdet og i infrastrukturerne med undtagelse af forretningsområderne i lufthavnsområdet.
- (398) For det andet anfører Kommissionen, at den, i modsætning til hvad Belgien hævder, ikke har konkluderet, at driftssikkerhedsopgaverne som omhandlet af Leipzig/Halle-beslutningen udgør opgaver, som falder ind under udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed. I betragtning 182 i denne beslutning vurderede Kommissionen, at det »kan (...) konstateres, at visse omkostninger (...) henhører under det offentliges opgaver« (Kommissionens understregning). I betragtning 183 i denne beslutning vurderede Kommissionen, at »i det omfang disse [foranstaltninger] henhører under det offentliges opgaver ...«, skal de ikke betragtes som statsstøtte (Kommissionens understregning). Kommissionen anfører, at »uanset om Kommissionen måtte følge Tysklands argumentation om, at omkostningerne på ingen måde kan betragtes som statsstøtte, berører dette ikke den endelige vurdering af den foreliggende sag« (Kommissionens understregning). I de pågældende betragtninger har Kommissionen således hverken be- eller afkræftet Tysklands holdning om, at visse opgaver, herunder driftssikkerhedsopgaver, var opgaver, der hørte under de offentlige myndigheders beføjelser, men har anført, at den ikke behøvede tage stilling, idet støtten — hvis den pågældende foranstaltning udgjorde støtte — ville være tilladt.
- (399) For det tredje anfører Kommissionen, at Retten, i modsætning til hvad Belgien hævder, i præmis 225 i sin dom vedrørende Kommissionens beslutning om lufthavnen i Leipzig/Halle ikke validerede denne påståede holdning hos Kommissionen. Retten gentog faktisk betragtning 182 og 183 i Kommissionens beslutning for at minde om dennes holdning og konkluderede, at Kommissionen havde vurderet, at det ikke var nødvendigt at træffe endelig afgørelse om dette spørgsmål (nemlig om man burde følge de tyske myndigheders argumentation om, at afholdelsen af de pågældende udgifter under ingen omstændigheder kunne betegnes som statsstøtte).
- (400) Kommissionen konkluderer heraf, at »vedligeholdelse« som defineret i artikel 12 og 19 i specifikationerne i bilaget til aftalen mellem regionen og BSCA og »tjenester, som er knyttet til trafikikkerheden på jorden« som defineret i artikel 25 i specifikationerne som ændret ved tillæg nr. 5 af 10. marts 2006 udgør tjenesteydelser af økonomisk karakter. Finansieringen af dem er således omfattet af de gældende statsstøtteregler.

⁽¹³⁶⁾ Se fodnote 89.

⁽¹³⁷⁾ Se fodnote 90.

c) Opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger og marshalling

(401) I dette afsnit undersøger Kommissionen, om følgende tjenesteydelser, hvis udførelse er overdraget til BSCA, og for hvilke BSCA modtager kompensation i henhold til tillæg nr. 6 af 15. januar 2008, kan undgå at være omfattet af de gældende statsstøtteregler i kraft af deres ikke-økonomiske karakter:

— Opfølgning og registrering af flyvninger ⁽¹³⁸⁾ og planlægning af forventede flyvninger ⁽¹³⁹⁾

— Marshalling ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Ifølge Belgien (jf. betragtning 240) er opgaverne med opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger og marshalling væsentlige i henseende til civil luftfartssikkerhed og svarer dermed til offentlige myndighedsopgaver, eftersom de er grundlæggende sikkerhedselementer i en lufthavn.

(403) Kommissionen mener, at de opgaver, der udløser denne kompensation, ikke kan adskilles fra de økonomiske aktiviteter, som udføres af lufthavnsforvalteren, BSCA. Disse opgaver kan hverken knyttes til sikkerhedsopgaverne i form af bekæmpelse af ulovlig indtrængen eller til aktiviteter, der kræver udøvelse af beføjelser som offentlig myndighed.

(404) Kommissionen konkluderer heraf, at opfølgning og registrering af flyvninger og planlægning af flyvninger samt marshalling udgør tjenesteydelser af økonomisk karakter. Finansieringen af dem er således omfattet af de gældende statsstøtteregler.

6.1.1.3. Kapitalforhøjelse ydet af SOWAER

(405) Da kapitalforhøjelsen er genstand for den formelle undersøgelsesprocedure, idet den blev ydet af SOWAER til BSCA i 2002, dvs. efter Aéroports de Paris-dommen ⁽¹⁴¹⁾, falder den ind under Kommissionens kontrol med statsstøtte (jf. betragtning 346).

6.1.2. Selektiv fordel

(406) Med henblik på at vurdere, hvorvidt en statslig foranstaltning skal anses for at være støtte, må det fastlægges, hvorvidt den virksomhed, foranstaltningen er rettet til, opnår en fordel, som den ikke ville have opnået på normale markedsvilkår. Forekomsten af en økonomisk fordel kan udelukkes, når de pågældende foranstaltninger udgør økonomiske aktiviteter udført af offentlige organer eller offentlig virksomhed, der foregår på normale markedsvilkår ⁽¹⁴²⁾. Det drejer sig i dette tilfælde om at fastslå, om en privat investor under lignende omstændigheder og på grundlag af de forventede muligheder for rentabilitet, uden skelen til samfundsmæssige, regionale eller sektorrelaterede hensyn, ville have deltaget i de samme transaktioner som den enhed, der tildelte foranstaltningen (herefter »det markedsøkonomiske invest princip«). Forekomsten af en økonomisk fordel kan ligeledes udelukkes, når de omhandlede foranstaltninger udgør økonomisk kompensation tildelt de berørte virksomheder for at gøre det muligt for dem at levere en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, på den betingelse at sådanne kompensationer opfylder alle Altmark-kriterierne ⁽¹⁴³⁾. I det følgende vil Kommissionen analysere de omhandlede foranstaltninger en efter en i lyset af Altmark-dommens betingelser og det markedsøkonomiske invest princip.

⁽¹³⁸⁾ Opfølgning og registrering af flyvninger består i at tilføje den vallonske forvaltningsdatabase oplysninger om flyvningerne (antal passagerer, registreringsnummer, navn på piloten, flytypen, flyvningens art, hjemsted, flyets vægt osv.).

⁽¹³⁹⁾ Planlægningen af flyvningerne vedrører kommunikation, flyveplanerne, slots, meddelelser over radio og styring af parkering af fly.

⁽¹⁴⁰⁾ Marshalling dækker over to opgaver: dirigering til standplads, som udføres af områdekoordinatoren ved hver flyankomst, og »follow me«, som består i at vise flyet vej fra en bil, hvilket udelukkende bruges til at dirigere piloter, som ikke kender lufthavnen (forretningsfly), eller store fragtfly i kategori D.

⁽¹⁴¹⁾ Se fodnote 85.

⁽¹⁴²⁾ Dom af 11. juli 1996 i sag C-39/94, SFEI m.fl., Sml. 1996 I, s. 3547, ECLI:EU:C:1996:285, præmis 60; dom af 29. april 1999 i sag C-342/96, Spanien mod Kommissionen, Sml. 1999 I, s. 2459, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41.

⁽¹⁴³⁾ Se fodnote 92.

6.1.2.1. *Anvendelse af Altmark-kriterierne*

- (407) Først og fremmest skal Belgiens argument som omhandlet i afsnit 5.1.1.1, litra c), nr. ii), undersøges. Ifølge Belgien er tilskuddet til visse tjenesteydelser knyttet til lufthavnsaktiviteter — såfremt en del af disse tjenesteydelser er af økonomisk art — ikke til BSCA's fordel i henhold til Altmark-dommen ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Som analyseret i afsnit 6.1.1 mener Kommissionen ikke, at visse af de tjenesteydelser, som tilskuddet gives til, er af økonomisk art (f.eks. brandsikring og sikkerhed), og vil derfor udelade den del af tilskuddet, der går til disse tjenesteydelser, af sin analyse.
- (409) Til gengæld mener Kommissionen, at visse andre af de tjenesteydelser, som tilskuddet gives til, er af økonomisk art, f.eks. vedligeholdelse og reparation af infrastrukturer, som bruges til kommerciel drift, og marshallingspavnen.
- (410) Kommissionen mener, at Belgien begår et åbenbart urigtigt skøn ved at betegne disse tjenesteydelser som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Som nævnt i punkt 47 i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ⁽¹⁴⁵⁾ indebærer overdragelsen af en »særlig offentlig tjeneste« da også generelt udbud af tjenester, som en virksomhed på rent forretningsmæssigt grundlag ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme vilkår. I punkt 50 i samme meddelelse vurderer Kommissionen ligeledes, at tjenesteydelser, der defineres som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, skal henvende sig til borgerne eller være i hele samfundets interesse. I det foreliggende tilfælde er de identificerede økonomiske tjenesteydelser ikke blevet leveret i borgernes interesse, men alene for at tillade BSCA at levere en lufthavnsydelse. De kan ikke adskilles fra den økonomiske aktivitet, der består i driften af en lufthavn.
- (411) I øvrigt er BSCA ikke blevet udvalgt efter en procedure, der opfylder det fjerde Altmark-kriterium.
- (412) Endvidere har Belgien ikke fremført bevis for, at tilskudsbeløbet blev fastsat på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en veldrevet og tilstrækkeligt udstyret gennemsnitsvirksomhed ville have skullet afholde for at opfylde kravene til offentlig tjeneste. Belgiens argumenter er da heller ikke tilstrækkelige:
- Belgien anfører, at de nøgletal, som angives i den i betragtning 410 nævnte meddelelse, viser, at BSCA blev drevet effektivt (jf. betragtning 253), uden dog at angive arten eller værdien af disse nøgletal.
 - Belgien tilføjer, at denne effektive ledelse gjorde det muligt at tiltrække private investorer i 2009 i forbindelse med den delvise privatisering af BSCA. Kommissionen understreger ikke desto mindre, at når investorerne besluttede at indtræde i BSCA's kapital (og samtidig få vetoret over vigtige beslutninger), kan det skyldes forekomsten af støtte, som giver dem håb om, at BSCA vil tiltrække store mængder trafik og dermed generere større overskud, snarere end god ledelse. Det kan i øvrigt i denne henseende erindres, at private investorer kan købe andele i dårligt drevne selskaber, som de håber at rette op på, når de har overtaget eller fået del i kontrollen med det pågældende selskab, sådan som det er tilfældet for den private investor i BSCA, som har vetoret i vigtige beslutninger.
 - Det er heller ikke tilstrækkeligt at anføre, at omsætningen eller lufthavnstrafikken i Charleroi var stigende, for heraf at udlede, at lufthavnen var veldrevet, sådan som Belgien gør (jf. betragtning 254). Denne stigning i omsætningen og trafikken kan skyldes støtten, som gjorde det muligt for BSCA at tilbyde luftfartselskaberne gunstigere vilkår og således tiltrække trafik.
 - Endelig kan Belgiens argument om, at »det fremgår af den indførte finansieringsmekanisme, at kompensationen til BSCA pr. definition er lavere end markedsprisen for samtlige tjenesteydelser, som blev overladt selskabet, idet denne kompensation har været omfattet af et loft siden 2006 for tjenesteydelser i tilknytning til brandsikring og trafikikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet og siden 2010 for sikkerhedsopgaver« (jf. betragtning 255) heller ikke påvise, at BSCA er effektivt drevet, men alene eventuelt tjene til at fastslå, at der ikke skete overkompensation.

⁽¹⁴⁴⁾ Se fodnote 92.

⁽¹⁴⁵⁾ EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4.

- (413) Det kan konkluderes, at hverken det første eller det fjerde Altmark-kriterium er opfyldt. Derfor kan Kommissionen ikke ved hjælp af Altmark-dommen udelukke, at regionens tilskud til tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten udgør en fordel.

6.1.2.2. *Anvendelse af kriteriet om det markedsøkonomiske investorprincip*

- (414) Hvad angår bestemmelsen af den enhed, der tildeler foranstaltningen, mener Kommissionen, at handlinger udført af i) regionen som grundejer af lufthavnsområdet på den ene side og ii) SOWAER — som et selskab under den vallonske regions enekontrol, koncessionshaver af en statslig koncession til lufthavnsområdet, ejer af de infrastrukturer, der er opført på lufthavnsområdet, og ansvarlig for opgaver, der er delegeret til det af regionen — på den anden side skal analyseres under ét, når de vedrører samme aktivitet og samme lufthavn. Under disse omstændigheder forekommer SOWAER da også som regionens formidler i denne forbindelse. For at fastslå, om de foranstaltninger, der defineres i afsnit 3.1, giver BSCA en økonomisk fordel, vil Kommissionen derfor antage, at den enhed, der tildeler foranstaltningen, er den kombinerede enhed af regionen og SOWAER (herefter »regionen-SOWAER«).

- (415) Derfor mener Kommissionen, at den skal undersøge samtlige regionen-SOWAER's forpligtelser, når disse ændrer elementerne i koncessionens økonomi (tilrådighedsstillelse af infrastrukturer, herunder udarbejdelse af investeringsprogrammet, og afholdelse af større reparationer, koncessionsafgift, tilskud til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten, såfremt disse tjenester er af økonomisk art), og såfremt de er omtrent samtidige og indbyrdes forbundne.

- (416) Kommissionen vil derfor anvende det markedsøkonomiske investorprincip på de fire følgende samlinger af foranstaltninger, en for en:

— aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 og ændringen af 29. marts 2002 af aftalen mellem regionen og BSCA (herefter »2002-aftalerne«)

— den vallonske regerings beslutning af 3. april 2003 om at opføre en terminal med en større kapacitet end oprindelig planlagt (3 mio. passagerer i stedet for 2 mio.) og at anlægge en større bilparkeringsplads (herefter »investeringsbeslutningen af 2003«)

— tjenesteydelsesaftalen af 4. april 2006 mellem SOWAER og BSCA og ændringen af 10. marts 2006 af aftalen mellem regionen og BSCA (herefter »2006-aftalerne«)

— ændringen af 15. januar 2008 af aftalen mellem regionen og BSCA (herefter »2008-ændringen«).

- (417) Kommissionen vil ligeledes anvende det markedsøkonomiske investorprincip på kapitalforhøjelsen i BSCA ydet af SOWAER i december 2002.

- (418) For hver af disse foranstaltninger, såfremt de udgør en fordel, vil Kommissionen undersøge, om denne fordel var selektiv.

a) Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip på foranstaltningerne vedrørende tilrådighedsstillelse af infrastrukturen, herunder gennemførelsen af nye investeringer og større reparationer, og ydelsen af et tilskud til visse tjenesteydelser knyttet til lufthavnsaktiviteten

i) 2002-aftalerne

1. Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip

a) Generelle principper gældende for alle fire foranstaltninger

- (419) Som nævnt i punkt 51 i luftfartsretningslinjerne bør analysen af overholdelsen af det markedsøkonomiske investorprincip baseres på sunde forhåndsprognoser for rentabiliteten for den enhed, der yder finansieringen ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Kommissionens afgørelse 2013/664/EF af 25. juli 2012 om foranstaltning SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finland Finavia, Airpro og Ryanair i Tampere-Pirkkala lufthavn (EUT L 309 af 19.11.2013, s. 27).

- (420) Kommissionen bemærker, at regionen ikke har fremsendt en forretningsplan til påvisning af den rentabilitet, som regionen og/eller SOWAER forventede af investeringerne, sådan som disse var programlagt, da de bindende beslutninger om gennemførelsen af hver enkelt af dem blev vedtaget. Fraværet af en forretningsplan er et tegn på, at regionen og/eller SOWAER ikke handlede ifølge tankegangen hos en markedsøkonomisk investor, da de traf foranstaltninger til fordel for BSCA.
- (421) Kommissionen bemærker ligeledes, at de rapporter, der er fremlagt til støtte for den vallonske regerings beslutninger, begrundet det interessante ved investeringerne med de positive virkninger af udviklingen af lufthavnen for økonomien og beskæftigelsen i Charleroi og omegn ⁽¹⁴⁷⁾. Kommissionen minder imidlertid om, at ifølge fast retspraksis kan hensyn til regionaludvikling ikke tages i betragtning ved anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Trods den manglende forretningsplan fra regionen og/eller SOWAER har Kommissionen undersøgt, om nettonutidsværdien af hver af de i betragtning 416 angivne samlinger af foranstaltninger var positiv for regionen-SOWAER. Hvis nettonutidsværdien af en foranstaltning er positiv, betyder det nemlig, at den pågældende foranstaltning er rentabel for den berørte aktør.
- (423) Nettonutidsværdien beregnes ved at finde nutidsværdien af den samlede pengestrøm (indtægter minus udgifter) for regionen-SOWAER, som man kunne forvente for hver samling af foranstaltninger på tidspunktet for tildelingen heraf.
- (424) Den diskonteringsfaktor, der er brugt til beregningen af nettonutidsværdien, er fundet ved at fastslå kapitalomkostningen for den enhed, der tildelte foranstaltningen, på tidspunktet for tildelingen. En enheds kapitalomkostning afhænger af dens finansieringsstruktur, navnlig vedrørende egenkapital og gæld. I det foreliggende tilfælde kommer den største del af byrden ved projektet, der påhviler regionen-SOWAER, fra de investeringer, der er finansieret af SOWAER. Derfor har Kommissionen besluttet at evaluere kapitalomkostningen for den enhed, der tildeler foranstaltningen, ved hjælp af den kapitalomkostning, der er givet i kraft af strukturen i SOWAER's balance, hvilket er den finansieringsstruktur, som regionen-SOWAER har valgt, og i kraft af SOWAER's vilkår for adgang til kapitalmarkederne.

b) Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip på 2002-aftalerne

- (425) I henhold til 2002-aftalerne besluttede regionen-SOWAER mod en koncessionsafgift at give BSCA adgang til jord og infrastrukturer i Charleroi lufthavn, idet enheden forpligtede sig til at udvikle denne infrastruktur i overensstemmelse med investeringsprogrammet til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 og at foretage større vedligeholdelsesarbejder og reparationer samt yde BSCA et tilskud til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten.
- (426) Det kontrafaktuelle scenarie havde for regionen-SOWAER bestået i ikke at underskrive 2002-aftalerne og dermed ikke forpligte sig til nye tunge investeringer eller ydelse af tilskuddet til »brandvæsen og vedligeholdelse«. Kommissionen har lagt til grund, at lufthavnen i dette kontrafaktuelle scenarie uden støtte sandsynligvis fortsat ville blive drevet, men i meget mindre omfang i betragtning af nødvendigheden af de investeringer, der var planlagt i 2002-aftalerne for at muliggøre en betydelig stigning i trafikken i lufthavnen. Dette kontrafaktuelle scenarie ville medføre en svagt positiv nettonutidsværdi, som det er umuligt at beregne med nogen som helst grad af pålidelighed, især fordi det ville være meget vanskeligt at anslå, hvad den forventede trafik kunne have været i mangel af 2002-aftalerne, og hvor stor en koncessionsafgift regionen-SOWAER kunne have opkrævet hos BSCA. I disse beregninger af nettonutidsværdien har Kommissionen derfor lagt til grund, at nettonutidsværdien af det kontrafaktuelle scenarie er nul. Hvis nettonutidsværdien af 2002-aftalerne på grundlag af denne hypotese er negativ, vil den være endnu mere negativ, hvis nettonutidsværdien af det kontrafaktuelle scenarie er positiv. Hypotesen er derfor gunstig for regionen-SOWAER og BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Jf. notat af 8. november 2000 fra den vallonske regerings økonomiminister.

⁽¹⁴⁸⁾ Dom af 21. januar 1999 i forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech-Stahlwerke mod Kommissionen, Sml. 1999 II, s. 17, ECLI:EU:T:1999:7, præmis 120.

i) Udgifter og indtægter medtaget i beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen

(427) Med henblik på at beregne nettonutidsværdien af 2002-aftalerne for regionen-SOWAER har Kommissionen bestemt de af regionen-SOWAER's udgifter og indtægter, som kunne forventes som følge af aftalerne, ved at inddrage:

— i perioden 2002-2015:

— de forventede investeringsomkostninger (jf. tabel 13) og tjenesteydelserne af økonomisk art, som skal leveres af SOWAER, samt den del af det tilskud, som regionen betaler for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten, som går til tjenesteydelser af økonomisk karakter

— de forventede indtægter fra koncessionsafgiften, som BSCA skal betale til SOWAER

— i perioden 2016-2040:

— værdien af den forventede pengestrøm ved projektet efter 2015. Værdien af pengestrømmen ved projektet efter 2015 blev vurderet ved hjælp af metoden med en konstant stigningsstakt på 2 % til afspejling af den forventede inflationstakt i perioden ⁽¹⁴⁹⁾.

(428) Disse oplysninger bygger på de prognoser, som regionen og SOWAER havde til rådighed i 2002, især for trafikken og omkostningerne. Kommissionen har således ikke taget hensyn til de afvigelser i omkostningerne ved investeringsprogrammet, som ikke kunne forudses på tidspunktet for beslutningen om at igangsætte programmet i april 2002 (f.eks. stigningen i priserne på byggeriet og omkostningsafvigelserne i forbindelse med problemerne med stabiliteten i undergrunden, som ikke var kendt på tidspunktet for udarbejdelsen af investeringsprogrammet).

(429) Kommissionen har heller ikke taget hensyn til værdien af jord og infrastrukturer i beregningen af nettonutidsværdien i den tilsvarende beregning af det scenarie, hvor 2002-aftalerne er vedtaget, eller det kontrafaktuelle scenarie. Beregningen af nettonutidsværdien er nemlig baseret på de fremtidige pengestrømme, man kunne forvente i 2002.

(430) Endelig har den ikke taget hensyn til en eventuel værditilvækst i kapital og udbytte, som SOWAER måtte oppebære i kraft af sin deltagelse i BSCA's kapital. Som Domstolen ⁽¹⁵⁰⁾ da også har præciseret, må det med »henblik på at vurdere, om en statslig foranstaltning udgør en støtte, (...) afgøres, om den virksomhed, foranstaltningen er rettet til, opnår en økonomisk fordel, som denne ikke ville have opnået under sædvanlige markedsvilkår. I forbindelse med denne undersøgelse skal den nationale ret fastlægge, hvad der er sædvanligt vederlag for de omhandlede ydelser«. Kommissionen vurderer, at tilrådgivelsesstillelsen af infrastruktur i det foreliggende tilfælde til en lavere pris end markedsprisen giver BSCA en fordel, selv i det hypotetiske tilfælde at SOWAER håber at indhente sit tab gennem en stigning i værdien af den kapital, det ejer, eller det udbytte, det vil modtage. Kommissionen påpeger i øvrigt virkningerne for konkurrencen af en tilgang, hvor man tog hensyn til en eventuel værditilvækst i kapital og udbytte. Sat på spidsen indebærer dette scenarie, at man må medgive, at en offentlig myndighed kan kræve en koncessionsafgift på nul for en lufthavn, som den er aktionær i (såfremt denne myndighed kunne regne med udbytte og/eller en stigning i værdien af sine aktier), uden at det udgør støtte. Det ville gøre det muligt for den pågældende lufthavn at tilbyde luftfartsselskaberne meget lave afgiftssatser og således medføre en konkurrenceforvridning, især over for private lufthavne.

(431) Følgende tabel viser omkostningen ved investeringer af økonomisk art, som Kommissionen har medtaget ved beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen.

I tabellen har Kommissionen taget udgangspunkt i investeringsprogrammet for Charleroi lufthavn, der er bilag til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 15. april 2002. Selv om dette program er et bilag til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 15. april 2002, angiver det ikke de investeringer, der mangler at blive gennemført pr. 15. april 2002, men samtlige investeringer, som har skullet gennemføres siden den 1. januar 2001 henholdsvis

⁽¹⁴⁹⁾ Stigningsstakten på 2 % bruges også i de forskellige aftaler, som regionen-SOWAER og BSCA har indgået efterhånden, f.eks. i forbindelse med loftet over den variable afgift.

⁽¹⁵⁰⁾ Dom af 11. juli 1996 i sag C-39/94, SFEI, Sml. 1996 I, s. 3547, ECLI:EU:C:1996:285, præmis 60 og 61.

mangler at blive gennemført. For at identificere de investeringer, der mangler at blive gennemført pr. 15. april 2002, har Kommissionen flyttet investeringerne, der var planlagt til 2001 og 2002 ⁽¹⁵¹⁾, frem til 2002 og fratrukket denne sum de investeringer, der allerede var foretaget den 15. april 2002 ⁽¹⁵²⁾.

Tabel 13

Omkostninger til investeringer, der mangler at blive effektueret pr. 15. april 2002

	(mio. EUR)			
	2002	2003	2004	2002+2003+2004
Ekspropriering (resten af første fase)	0,55	0,00	0,00	0,55
Erhvervelse af nye grunde	3,59	0,00	0,00	3,59
Rest nye grunde	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovering SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Opgørelse, regulering og diverse	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotal	6,64	0,00	0,94	7,59
Renovering af tekniske og administrative lokaler	1,55	0,00	0,00	1,55
Indhegning af lufthavnsområdet	0,27	0,00	0,00	0,27
Indflyvnings- og taximarkering	0,42	0,00	0,00	0,42
Istandsættelse af kanaler	0,27	0,00	0,00	0,27
Udvidelse af flybrændstofstationer	0,27	0,00	0,00	0,27
Bortskaffelse af affald	0,12	0,00	0,00	0,12
Istandsættelse af rullevej syd	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkeringspladsen ved kirkegården	0,03	0,00	0,00	0,03
Brandalarmer i p-kælderen til passagerernes biler	0,17	0,00	0,00	0,17
Spildevandsafledning og -rensning	5,18	0,00	0,00	5,18
Energi- og telekomudstyr	2,01	0,00	0,00	2,01
Teknisk tunnel	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Som angivet i investeringsprogrammet for Charleroi lufthavn, der er bilag til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 15. april 2002.

⁽¹⁵²⁾ Som angivet af BSCA.

	(mio. EUR)			
	2002	2003	2004	2002+2003+2004
Servicevej	0,00	0,00	0,82	0,82
Afgravninger på stedet	6,20	1,86	0,62	8,68
Forlængelse af banen	9,92	2,48	0,00	12,39
Rullevej nord og afkørsel fra banen	2,48	3,72	1,02	7,21
Parkeringsplads til fly og fornyelse af belægning	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigationstøtte	0,00	0,50	3,07	3,57
Flybrændstof hangar assistance	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontroltårn	0,00	0,25	0,25	0,50
Kontor- og fragtbygninger	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotal	35,33	13,58	7,91	56,82
Ny terminal	12,64	12,39	2,97	28,01
I ALT	54,62	25,98	11,82	92,42

Dernæst beholdt Kommissionen kun den del af disse investeringer, som den vurderede som værende knyttet til økonomiske aktiviteter. Således var følgende udeladt:

- indhegningen af den del af lufthavnsområdet, som man kommer ind i efter politikontrollen, og af det område, hvor flyene befinder sig (se forklaringer i betragtning 365)
- kontroltårnet (se forklaringer i betragtning 365)
- 7 % af de investeringsomkostninger, der er knyttet til den nye terminal (se forklaringer i betragtning 366).

Kommissionen når frem til følgende investeringsplan:

Tabel 14

Omkostninger til investeringer i aktiviteter af økonomisk art, som Kommissionen har medtaget ved beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen

	(mio. EUR)				
	Økonomisk del (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Ekspropriering (resten af første fase)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Erhvervelse af nye grunde	100	3,59	0,00	0,00	3,59

		(mio. EUR)			
	Økonomisk del (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Rest nye grunde	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Renovering SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Opgørelse, regulering og diverse	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Subtotal		6,64	0,00	0,94	7,59
Renovering af tekniske og administrative lokaler	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Indhegning af lufthavnsområdet	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Indflyvnings- og taximarkering	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Istandsættelse af kanaler	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Udvidelse af flybrændstofstationer	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Bortskaffelse af affald	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Istandsættelse af rullevej syd	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Parkeringspladsen ved kirkegården	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Brandalarmer i p-kælderen til passagerernes biler	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Spildevandsafledning og -rensning	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Energi- og telekomudstyr	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Teknisk tunnel	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Servicevej	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Afgravninger på stedet	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Forlængelse af banen	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(mio. EUR)

	Økonomisk del (%)	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Rullevej nord og afkørsel fra banen	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Parkeringsplads til fly og fornyelse af belægning	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Navigationstøtte	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Flybrændstof hangar assistance	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Kontroltårn	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Kontor- og fragtbygninger	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Subtotal		35,06	13,34	7,66	56,06
Ny terminal	93	11,76	11,53	2,77	26,05
I ALT		53,46	24,86	11,37	89,69

Ifølge Kommissionens beregninger repræsenterede de oprindeligt planlagte investeringer i aktiviteter af økonomisk art 89 690 000 EUR eller 97 % af de oprindeligt planlagte investeringer.

- (432) Til disse investeringer skal lægges SOWAER's omkostninger ved vedligeholdelse og udgifter til drift, som kan tilskrives de økonomiske aktiviteter i Charleroi lufthavn som planlagt af regionen/SOWAER ⁽¹⁵³⁾. I betragtning af at 97 % af de oprindeligt planlagte investeringer gjaldt økonomiske aktiviteter ⁽¹⁵⁴⁾, har Kommissionen ganget de vedligeholdelsesomkostninger og driftsudgifter med 0,97, der er angivet på side 10 i SOWAER's forretningsplan, som var bilagt regionens beslutning af 23. maj 2001. Med hensyn til driftsudgifterne mener Kommissionen, at de oplysninger, som regionen har fremlagt, viser, at 29 % af udgifterne til lufthavnene i Charleroi og Liège kan tilskrives Charleroi.

Tabel 15

Summen af SOWAER's vedligeholdelsesomkostninger (A) og driftsudgifter (B), som kan tilskrives de økonomiske aktiviteter i Charleroi lufthavn

(mio. EUR)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
A	0,84	0,84	0,84	1,56	1,56	1,56	1,56	1,56	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41	2,41
B	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55	0,56	0,57	0,58	0,60	0,61
A + B	1,31	1,32	1,33	2,06	2,07	2,08	2,09	2,10	2,96	2,97	2,98	2,99	3,00	3,01

⁽¹⁵³⁾ Jf. s. 10 i SOWAER's forretningsplan, som var bilagt regionens beslutning af 23. maj 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Jf. slutningen af betragtning 431.

- (433) Tillige skal tillægges den del af tilskuddet til »brandvæsen og vedligeholdelse«, som kan tilskrives økonomiske aktiviteter. Kommissionen vurderer, at 10 % af de udgifter, der kompenseres ved tilskuddet til »brandvæsen og vedligeholdelse« som angivet i BSCA's forretningsplan fra 2002, er af økonomisk art.

Tabel 16

Den del af tilskuddet til »brandvæsen og vedligeholdelse«, der tilskrives økonomiske aktiviteter

(mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,33	0,34	0,35	0,39	0,40	0,44	0,44	0,48	0,49	0,50	0,51	0,52	0,53	0,54

- (434) For at bestemme det udgående cashflow, der skal tages i betragtning ved beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen, har Kommissionen derfor beregnet summen af nederste række i tabel 14, tabel 15 og tabel 16.

Tabel 17

Udgående cashflow indtil 2015, som Kommissionen har medtaget ved beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen

(mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
55,10	26,53	13,05	2,45	2,47	2,52	2,53	2,58	3,44	3,46	3,48	3,50	3,52	3,54

- (435) For at beregne nettonutidsværdien af projektet skal de forudbetalte indtægter bestemmes. Disse forudbetalte indtægter udgøres af den variable del af koncessionsafgiften fra BSCA som fastsat i artikel 11.1 i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002, dvs. 35 % af BSCA's indtægter fra luftfart med et loft, som udvikler sig med tiden. På baggrund af prognoserne for indtægterne fra luftfart kunne man forudse, at den variable afgift ville være omfattet af et loft indtil 2015. Dette loft var fastsat til 883 689 EUR i 2002, og beløbet skulle stige med 2 % p.a. indtil 2006, hvorefter det ville stige til 2 651 067 EUR i 2007, hvilket beløb så igen skulle øges med 2 % p.a. Fra 2015 skulle disse beløb ifølge aftalen mellem SOWAER og BSCA fra 2002 revideres. Kommissionen har opstillet den hypotese, at loftet ville blive ophævet fra 2015 (hvis Kommissionen derimod opstillede den hypotese, at loftet ville blive opretholdt efter 2015, ville den finde en nettonutidsværdi af foranstaltningen, der var mindre end den værdi, den fandt).

Tabel 18

Indgående cashflow indtil 2015, som Kommissionen har medtaget ved beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen

(mio. EUR)

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,88	0,90	0,92	0,94	0,96	2,65	2,70	2,76	2,81	2,87	2,93	2,99	3,05	3,11

- (436) Kommissionen har beregnet det nettocashflow (indgående minus udgående), som den har brugt til beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen ved at beregne differencen mellem værdierne af nederste række i tabel 18 og tabel 17.

Tabel 19

Nettocashflow (indgående minus udgående) indtil 2015, som Kommissionen har medtaget ved beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen

													<i>(mio. EUR)</i>	
2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
- 54,21	- 25,63	- 12,13	- 1,52	- 1,51	0,13	0,17	0,18	- 0,63	- 0,59	- 0,56	- 0,52	- 0,48	- 0,44	

ii) Diskonteringsfaktoren, der er brugt til beregningen af nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen

(437) Som forklaret i betragtning 424 har Kommissionen for at bestemme diskonteringsfaktoren anslået den vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen for SOWAER på tidspunktet for tildeling af foranstaltningen. Dette skøn blev foretaget på grundlag af følgende oplysninger og hypoteser:

- en gældskvote på 30 % for SOWAER ⁽¹⁵⁵⁾ og dermed en gældsandel af finansieringen (r_D) på 23 %
- en omkostning før skat ved gælden (k_D) svarende til den vægtede gennemsnitlige omkostning før skat ved SOWAER's gæld i 2002, dvs. mellem 4,9 % og 5,5 %
- en risikopræmie (Δk) på 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾
- en beta ⁽¹⁵⁷⁾ mellem 0,91 og 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾
- vedrørende omkostningen ved egenkapitalen: en omkostning før skat ved kapital, der er placeret risikofrit (r_f), på mellem 5,16 % og 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾
- en skattesats (t) på 40,2 %.

På grundlag af disse oplysninger og hypoteser er Kommissionen i stand til at beregne den vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen (C) ved hjælp af følgende klassiske formel:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

hvor kapitalomkostningen (k_E) findes ved hjælp af evalueringsmodellen for finansielle aktiver (MEDAF) med formlen:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

På grundlag af denne formel og de førnævnte hypoteser anslår Kommissionen, at en diskonteringsfaktor på 9 % er rimelig.

iii) Resultatet af beregningen af nettonutidsværdien

(438) Nettocashflowet angivet i tabel 19 diskonteret med 9 % repræsenterer en nettonutidsværdi på — 83,7 mio. EUR.

⁽¹⁵⁵⁾ Der er tale om en efterfølgende analyse på grundlag af SOWAER's balance for 2002. Gældskvoten for luftfartsselskaberne er i gennemsnit 35 % ifølge Damodaran: »Risk Premiums for Other Markets« 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁶⁾ Kilde: Damodaran: »Risk Premiums for Other Markets« 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Beta-koefficienten er en nøglefaktor i evalueringsmodellen for finansielle aktiver. Den måler den relative rentabilitet af et aktiv i forhold til markedet.

⁽¹⁵⁸⁾ Se fodnote 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Rentesatsen på 10-årige belgiske statsobligationer i april 2002.

- (439) Til beregningen af nettoutidsværdien i hele koncessionens varighed skal projektet tillægges en terminalværdi i 2015. Det gøres ved at antage, at der er et cashflow fra 2015 svarende til gennemsnittet i 2013-2015 forøget med 2 % p.a. Hvis det antages, at loftet over den variable del af koncessionsafgiften ophæves fra 2016, er den værdi, der skal tages i betragtning, cashflowet uden loft i 2013-2015. På grundlag af disse hypoteser har Kommissionen beregnet, at terminalværdien af projektet i 2015 kunne anslås til 8,07 mio. EUR.
- (440) Nettoutidsværdien af 2002-foranstaltningen beløber sig til — 75,63 mio. EUR. Da denne nettoutidsværdi er negativ, konkluderer Kommissionen, at 2002-aftalerne derfor ikke er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, og at de giver BSCA en fordel frem for konkurrenterne.

2. Selektiv karakter

- (441) I henhold til 2002-aftalerne besluttede regionen-SOWAER at give BSCA adgang til jord og infrastrukturer i Charleroi lufthavn, idet enheden forpligtede sig til at udvikle denne infrastruktur i overensstemmelse med investeringsprogrammet til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 og at foretage større vedligeholdelsesarbejder og reparationer samt yde BSCA et tilskud til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten til gengæld for en koncessionsafgift, som var mindre end den, som en privat markedsøkonomisk investor ville have forlangt.
- (442) Kommissionen bemærker, at foranstaltningen alene er tildelt BSCA.
- (443) Ganske vist er der ifølge Belgien ⁽¹⁶⁰⁾ ikke tale om forskelsbehandling i regionen angående tilskuddet til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten ⁽¹⁶¹⁾. I øvrigt anfører Belgien, at sikkerhedsopgaverne i lufthavnene i regionen Flandern udføres af regionen.
- (444) Ikke desto mindre bemærker Kommissionen følgende:
- (445) Da fordelene fremkommer ved, at koncessionsafgiften er lavere end den, som en privat investor ville have forlangt for tilrådighedsstillelse af infrastrukturer, tjenesteydelser og tilskud, skal det først og fremmest undersøges, om foranstaltningen giver BSCA en selektiv fordel. Det er i denne forbindelse ikke tilstrækkeligt at henvise til det forhold, at regionen også yder tilskud til de øvrige lufthavne, den har ansvaret for, uden forskelsbehandling. Det bør fastslås, at regionen har tildelt de øvrige lufthavne, den har ansvaret for, samme foranstaltning og accepteret en lavere afgift end markedsafgiften på samme vilkår, som BSCA har fået. Dette har Belgien ikke påvist.
- (446) Selv om Belgien kunne have påvist dette, bemærker Kommissionen, at en sådan foranstaltning under alle omstændigheder alligevel ville give BSCA en selektiv fordel, eftersom denne foranstaltning ville gavne en bestemt økonomisk sektor (nemlig lufthavnsforvaltningssektoren) og dermed ikke være en generel foranstaltning ⁽¹⁶²⁾. Især forvalterne af andre transportformer har ikke adgang til en sådan fordel.
- (447) Derfor konkluderer Kommissionen, at foranstaltningen giver BSCA en selektiv fordel.

ii) Investeringsbeslutning af 2003

1. Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip

- (448) Regionen kunne have holdt sig til 2002-programmet. Til beslutningen fra april 2003 svarer derfor et kontrafaktuel scenarie bestående i at holde sig til det investeringsprogram, der hørte til aftalen mellem SOWAER og BSCA. Omkostningerne ved investeringsbeslutningen af 2003 for regionen-SOWAER svarer derfor til de yderligere omkostninger, der kommer oven i de planlagte omkostninger ved »investeringsprogrammet« af 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Notat fra Belgien med titlen »réponse de la Wallonie à la demande d'informations du 14 janvier 2014« (svar fra Vallonien på anmodningen om oplysninger af 14. januar 2014, spørgsmål 13), som Kommissionen modtog den 7. februar 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Belgien betegner disse tjenesteydelser som »ikke-økonomiske tjenesteydelser«.

⁽¹⁶²⁾ Dom af 2. juli 1974 i sag 173/73, Italien mod Kommissionen, Sml. 1974, s. 709, ECLI:EU:C:1974:71.

- (449) For at undersøge, om en markedsøkonomisk investor ville have truffet investeringsbeslutningen af 2003, skal det fastslås, om nettonutidsværdien af 2003-foranstaltningen er positiv.
- (450) Forskellene mellem 2003-planen og 2002-planen angår både prognoserne for investeringerne og antallet af passagerer.
- (451) Vedrørende investeringerne bemærker Kommissionen en forskel på posterne »ny terminal« og »parkeringsplads« med hensyn til såvel beløb som investeringsdatoer. Stigningen i investeringerne i parkeringsplads og terminal skete i henholdsvis 2002 i den oprindelige investeringsplan og i 2004 i investeringsplanen af 2003. Kommissionen konstaterer derfor et skred over to år mellem de to planer med hensyn til investeringerne. I øvrigt vurderer Kommissionen på baggrund af Belgiens oplysninger, at den økonomiske del af investeringerne i parkeringspladsen og terminalen er 93 %. Beløbet for de yderligere investeringer som følge af 2003-foranstaltningen svarer derfor til følgende sammenligning:

Tabel 20

Beløb for yderligere investeringer med skred over to år som følge af 2003-foranstaltningen

(mio. EUR)

	2003	2004	2005	2006	2007
Ny terminal	1,6	14	17	9,4	—
Bilparkeringsplads	0,8	6	6	5	1,2
I alt	2,4	20	23	14,4	1,2
Økonomisk del	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Investeringer ifølge planen for 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Beløb for yderligere investeringer (med skred over to år)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Hvad angår passagertrafikken, bemærker Kommissionen en forskel mellem det passagertal i 2003, der blev forventet i henholdsvis 2002 (1,47 mio.) og 2003 (1,7 mio.). Kommissionen mener derfor, at det forventedes, at de yderligere investeringer ville medføre en stigning i passagertallet på 16 % (1,7 i forhold til 1,47) over hele perioden. Dette større passagertal fører ikke til større indtægter i perioden 2003-2015, idet det forventes, at løftet over den variable koncessionsafgift allerede vil være nået i den periode. Imidlertid har denne trafikstigning indvirkning på indtægterne fra 2016 og dermed på terminalværdien af lufthavnen i 2015.
- (453) Som forklaret i betragtning 424 har Kommissionen for at bestemme diskonteringsfaktoren anslået den vægtede gennemsnitlige kapitalomkostning for SOWAER på tidspunktet for tildeling af foranstaltningen. Dette skøn blev foretaget på grundlag af følgende oplysninger og hypoteser:

— en gældskvotepå 30 % for SOWAER ⁽¹⁶³⁾ og dermed en gældsandel af finansieringen (r_D) på 23 %

⁽¹⁶³⁾ Se fodnote 155.

- en omkostning før skat ved gælden (k_D) svarende til den vægtede gennemsnitlige omkostning før skat ved SOWAER's gæld i 2002, dvs. mellem 4,9 % og 5,5 %
- en risikopræmie (Δk) på 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾
- en beta mellem 0,91 og 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾
- vedrørende omkostningen ved egenkapitalen: en omkostning før skat ved kapital, der er placeret risikofrit (r_f), på mellem 4,3 % og 4,7 % ⁽¹⁶⁵⁾
- en skattesats (t) på 33,99 %.

På grundlag af disse oplysninger og hypoteser er Kommissionen i stand til at beregne den vægtede gennemsnitlige kapitalomkostning (C) ved hjælp af følgende klassiske formel:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

hvor kapitalomkostningen (k_E) findes ved hjælp af evalueringsmodellen for finansielle aktiver (MEDAF) med formelen:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

På grundlag af denne formel og de førnævnte hypoteser anslår Kommissionen, at en diskonteringsfaktor på 9,5 % er rimelig.

- (454) På baggrund af investeringerne i perioden 2003-2007 og den forventede indtægt i form af terminalværdien i 2015 giver beregningen af nettonutidsværdien på grundlag af en vægtet gennemsnitlig omkostning ved kapitalen på 9,5 % en værdi på -19,81 mio. EUR. Investeringsbeslutningen af 2003 er derfor i lighed med den fra 2002 ikke i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

2. Selektiv karakter

- (455) Kommissionen bemærker, at foranstaltningen alene er tildelt BSCA. Derfor konkluderer Kommissionen, at foranstaltningen giver BSCA en selektiv fordel.

iii) 2006-aftalerne

- (456) Med 2006-aftalerne:

- ændredes omfanget af de tjenester, som BSCA modtager tilskud til fra regionen, og der indførtes et loft over dette tilskud
- ændredes måden at beregne det variable koncessionsafgiftsbeløb på, samtidig med at loftet blev opretholdt på det niveau, der blev fastsat i 2002-aftalen mellem SOWAER og BSCA.

- (457) Hvad angår de forventede omkostninger ved 2006-foranstaltningerne, gjorde indførelsen af et loft over tilskuddet fra regionen i henhold til disse foranstaltninger det muligt, herunder i et forhåndsperspektiv, at begrænse stigningen i tilskuddet og således nedsætte omkostningerne for regionen-SOWAER i forhold til den tidligere situation.

- (458) Hvad angår de forventede indtægter ved 2006-foranstaltningerne, skal det anføres, at det ifølge Belgien blev besluttet at ændre måden af beregne det variable koncessionsafgiftsbeløb på, for at lufthavnsforvaltningsselskaberne (og dermed BSCA), som netop havde fået ret til at fastsætte niveauet for lufthavnsafgifterne, ikke kunne

⁽¹⁶⁴⁾ Se fodnote 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Rentesatsen på 10-årige belgiske statsobligationer i april 2003.

nedsætte den afgift, de skulle betale til SOWAER (idet denne afgift hidtil havde været et resultat af lufthavnsafgifterne). Ifølge Belgien ønskede SOWAER og BSCA, at 2006-aftalerne ikke ændrede den økonomiske ligevægt, der blev fastlagt ved 2002-aftalerne. Derfor:

- opretholdes loftet over foranstaltningerne uændret
- indføres der en beskyttelsesklausul om, »at parterne under særlige omstændigheder eller i tilfælde af en lovændring (...), som parterne ikke havde nogen indflydelse på, og som ville kunne udløse væsentlige ændringer af aftalens økonomi til skade for en af parterne (...), i samråd med regionen Vallonien vil søge at definere de ændringer, der med rimelighed kan foretages i aftalen for at genskabe ligevægten mellem deres gensidige ydelser og samtidig beskytte deres respektive interesser«.

- (459) Kommissionen vurderer, at det faktisk var rimeligt, at SOWAER forhandlede med BSCA om en ændring af måden at beregne det variable koncessionsafgiftsbeløb på, for at BSCA ikke skulle være i stand til at ændre niveauet for det variable afgiftsbeløb ved at nedsætte lufthavnsafgifterne ⁽¹⁶⁶⁾. I øvrigt konstaterer Kommissionen, at loftet, der blev indført ved 2006-foranstaltningerne, eksklusivt fragt, blev nået allerede ved 637 689 passagerer i 2006 og 1 737 378 passagerer i 2007, mens Charleroi lufthavn allerede havde 2 170 000 passagerer i 2006. Derfor skulle opretholdelsen af loftet over det variable koncessionsafgiftsbeløb på et uændret niveau gøre det muligt at fastholde SOWAER's indtjeningsniveau. I tilfælde af usædvanlige omstændigheder, der medfører et fald i det variable koncessionsafgiftsbeløb, kunne SOWAER genforhandle med BSCA med henblik på at finde frem til ændringer at foretage i aftalen for at genskabe ligevægten mellem de gensidige tjenesteydelser. 2006-foranstaltningerne burde derfor ikke som udgangspunkt nedsætte indtægterne for regionen-SOWAER.
- (460) 2006-foranstaltningerne skulle således gøre det muligt som udgangspunkt at begrænse omkostningerne for regionen-SOWAER (jf. betragtning 457) og samtidig fastholde indtægterne (jf. betragtning 459). Kommissionen konkluderer heraf, at disse foranstaltninger er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Derfor udgør de heller ikke statsstøtte. Denne foranstaltning udelukkes derfor fra den senere analyse.

iv) 2008-ændringen af aftalen mellem regionen og BSCA

- (461) Ændringen af aftalen mellem regionen og BSCA af 15. januar 2008 pålagde regionen at afholde udgiften til nye tjenesteydelser af økonomisk karakter (marshalling osv.) ved hjælp af tilskuddet til visse tjenesteydelser knyttet til lufthavnsaktiviteten. Tidligere blev udgiften til disse aktiviteter afholdt direkte af regionen.
- (462) Ifølge Belgien havde regionen-SOWAER interesse i denne overdragelse af kompetencer, selv om enheden påtog sig at afholde omkostningerne herved, for den kunne forvente en omkostningsnedgang, idet disse tjenesteydelser skulle leveres af BSCA i stedet for direkte af regionen.
- (463) Til støtte for sit synspunkt citerer Belgien begrundelsen for dekretforslaget ⁽¹⁶⁷⁾, hvorved BSCA fik overdraget ansvaret for sikkerhedsopgaverne, og en rapport fra det vallonske parlament af 6. december 2007 om samme dekret.
- (464) I begrundelsen til nævnte dekretforslag nævnes målene med overdragelsen af sikkerhedsopgaverne til forvaltningsselskaberne for lufthavnene i Vallonien, nemlig:
- at generere stordriftsfordele
 - at gøre regionens investeringer rentable
 - at give forvaltningsselskaberne ansvaret for ledelsen og finansieringen af udførelsen af driftsopgaverne
 - at optimere de tjenesteydelser, som de nævnte datterselskaber leverer, i skattemæssig henseende.

⁽¹⁶⁶⁾ Og samtidig hæve f.eks. groundhandlingafgifterne for at fastholde den samlede indtjening.

⁽¹⁶⁷⁾ Dekret af 19. december 2007 om ændring af dekret af 23. juni 1994 om etablering og drift af lufthavne og flyvepladser i regionen Vallonien.

- (465) Vedrørende sidstnævnte punkt har Belgien præciseret, at det drejede sig om at få refunderet momsen på underleverandøren BSCA-Securitys ydelser (vedrørende sikkerhedsopgaven), som regionen i modsætning til BSCA ikke kunne få refunderet.
- (466) Belgien citerer ligeledes en rapport ⁽¹⁶⁸⁾ fra det vallonske parlament om dekretforslaget, hvori regionen Valloniens minister for bolig, transport og regionaludvikling anfører, at:
- den potentielle kumulerede gevinst ved samlingen af forvaltningen ⁽¹⁶⁹⁾ for det vallonske budget inden 2015 er på mellem 12 mio. (hypotese med uændret politik) og 32 mio. EUR (hypotese med rekruttering af nye agenter i stedet for underentrepriser)
 - de nye strukturer i henseende til moms vil gøre det muligt at få refunderet momsen (dvs. 21 % af 7 mio. EUR hvert år).
- (467) Endelig varierer de ydelser, der angår sikkerhedskontrollerne, ifølge Belgien stærkt fra time til time på dagen og fra sæson til sæson alt efter antal passagerer, der passerer lufthavnen. Da disse opgaver hørte under regionen, var denne ifølge eget udsagn tvunget af tjenestemandsvedtægten til at sikre konstant tilstedeværelse, også når aktiviteten var mere beskedent. Derimod kunne timetallet ændres for de ansatte hos BSCA og underleverandøren BSCA-Security alt efter aktiviteten i lufthavnen.
- (468) Kommissionen vurderer, at en fornuftig markedsøkonomisk investor faktisk ville have kunnet bede BSCA om at overtage disse aktiviteter mod dækning af de påløbne omkostninger (i stedet for at fortsætte udførelsen af disse aktiviteter selv), hvis investoren kunne forvente en nedbringelse af omkostningerne. Dokumentationen fra Belgien er tilstrækkelig til at påvise, at foranstaltningen kunne forventes at sikre en sådan omkostningsnedgang. Kommissionen konkluderer heraf, at foranstaltningen er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, hvorfor den ikke udgør statsstøtte. Denne foranstaltning udelukkes derfor fra den senere analyse.
- b) Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip på kapitalforhøjelsen ydet af SOWAER i december 2002
- (469) Den 3. december 2002 tilførte SOWAER 3 808 660 EUR til BSCA for at erhverve 6 143 aktier i selskabet, dvs. 49,23 % af BSCA's kapital, hvilket svarer til en pris på 620 EUR pr. aktie.
- (470) Konsulentfirmaet Deloitte & Touche fremførte i sin analyse af forretningsplanen fra 2002, at regionen-SOWAER havde handlet som en fornuftig investor, idet de midler, der var blevet investeret i BSCA, skulle give et afkast af investeringen i størrelsesordenen 27 % set i lyset af BSCA's forventede resultater i perioden 2001-2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Ifølge Kommissionens beregninger på baggrund af BSCA's forretningsplan fra 2001 var nettonutidsværdien af BSCA efter kapitaltilførslen på 65,6 mio. EUR. I betragtning af det samlede antal aktier efter kapitaltilførslen svarer denne nettonutidsværdi til en værdi pr. aktie på 5 287 EUR, hvilket er betydeligt over den betalte pris på 620 EUR pr. aktie.
- (472) Disse oplysninger tyder derfor på, at kapitalforhøjelsen foretaget af SOWAER i december 2002 er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip. Kommissionen mener sig imidlertid ikke i stand til at udelukke, at denne kapitalforhøjelse har givet BSCA en økonomisk fordel. Faktisk anfører Kommissionen, at denne kapitalforhøjelse blev foretaget kort tid efter tildelingen af 2002-aftalerne, og at BSCA's tab, som nødvendiggjorde kapitaltilførslen, i øvrigt var knyttet til den generelle økonomi i det system, der blev

⁽¹⁶⁸⁾ Rapport forelagt på vegne af det vallonske parlaments udvalg for arealanvendelse, transport, energi og bolig af E. Stoffels den 6. december 2007 om forslag til dekret om ændring af dekret af 23. juni 1994 om oprettelse og drift af lufthavne og flyvepladser i regionen Vallonien.

⁽¹⁶⁹⁾ Ved samling af forvaltningen forstås det, at lufthavnens driftsselskaber får overdraget det samlede ansvar for kundehåndteringen, herunder sikkerhedsopgaverne.

⁽¹⁷⁰⁾ I rapporten fra Deloitte & Touche anføres: »Det fremgår af denne analyse, at den gennemsnitlige årlige rentabilitet af de investerede midler på grundlag af den korrigerede virksomhedsplan og over en periode på 10 år beløb sig til 27 %«, og at »denne sats skal sammenlignes med sats på 15 % om året for markedsrisikoen for denne type aktiviteter«.

defineret i 2002-aftalerne. Men disse aftaler gav BSCA en fordel. Derfor udelukker Kommissionen ikke, at kapitaltilførslen i 2002 også har kunnet give BSCA en økonomisk fordel. Hvis der forekommer en sådan fordel, er det kun BSCA, der har fået den, og den er således selektiv.

6.1.3. *Anvendelse af statsmidler og foranstaltningernes tilregning til staten*

(473) I dette afsnit undersøger Kommissionen, om 2002-aftalerne, kapitalforhøjelsen af 2002 og investeringsbeslutningen af 2003 er foranstaltninger, som er tildelt for statsmidler. Til dette formål bestemmer Kommissionen, om i) regionens og SOWAER's midler er statsmidler, og om ii) SOWAER's beslutninger om foranstaltningerne kan tilregnes de offentlige myndigheder.

6.1.3.1. *Statsmidler*

(474) De midler, som regionen Vallonien råder over som lokal forvaltningsmyndighed ⁽¹⁷¹⁾, udgør statsmidler.

(475) Da SOWAER fuldt ud hører under regionen og er under dens fulde kontrol, udgør de midler, som SOWAER råder over til at varetage de tildelte opgaver, statsmidler.

(476) Derfor er foranstaltningerne tildelt BSCA for statsmidler.

6.1.3.2. *Foranstaltningernes tilregning til staten*

(477) Da regionen Vallonien er en lokal forvaltningsmyndighed ⁽¹⁷²⁾, kan dens beslutninger tilregnes staten.

(478) Hvad angår de beslutninger, som SOWAER har truffet, vurderer Kommissionen på grundlag af navnlig Stardust Marine-dommen ⁽¹⁷³⁾, at tilregnelsen af disse beslutninger kan fastlægges ud fra følgende oplysninger:

a) *Generelle oplysninger*

— Som der står i betragtningen i aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002, er SOWAER et »société spécialisée agissant en mission déléguée au nom de la Région wallonne« (et specialiseret selskab, der er delegeret af regionen Vallonien til at varetage opgaver på dennes vegne).

— SOWAER er 100 % ejet af regionen Vallonien og er under dens fulde kontrol.

— Bestyrelsen udgøres alene af repræsentanter for regionen.

— SOWAER har navnlig fået til opgave af regionen for dennes regning og under dennes kontrol at gennemføre de investeringsprogrammer, der er godkendt af den vallonske regering.

— Som Belgien har præciseret ⁽¹⁷⁴⁾, godkender Valloniens regering som eneaktionær i SOWAER investeringsprogrammet og følger gennemførelsen heraf.

— SOWAER forvalter på vegne af regionen Vallonien de finansielle andele i lufthavnsforvaltningsselskaberne (heriblandt BSCA) for at garantere den offentlige deltagelse i forvaltningsselskaberne og overensstemmelsen mellem deres strategi og de større strategiske linjer, som den vallonske regering har lagt.

b) *Oplysninger, der er specifikke for de undersøgte foranstaltninger*

i) *Aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002*

(479) Ved en beslutning af 23. maj 2001 godkendte den vallonske regering finansieringsplanen for SOWAER. Denne finansieringsplan omfatter et investeringsprogram for Charleroi lufthavn. Det er dette program, der er bilagt aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Rettens dom af 12. maj 2011 i forenede sager T-267/08 og T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, Sml. 2011 II, s. 1999, ECLI:EU:T:2011:209, præmis 108.

⁽¹⁷²⁾ Se fodnote 172.

⁽¹⁷³⁾ Domstolens dom af 16. maj 2002 i sag C-482/99, Frankrig mod Kommissionen (Stardust Marine), Sml. 2002 I, s. 4397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Belgiens notat af 21. september 2011 (spørgsmål 2).

(480) Hvad angår de afgiftsbeløb, det fortsat påhviler BSCA at betale for tilrådighedsstillelsen af infrastrukturen og varetagelsen af visse tjenesteydelser, afhænger dette beløb af det tilskud, der betales af regionen til BSCA, som afholder den faste afgift.

ii) Investeringsbeslutning af 2003

(481) Ved en beslutning af 3. april 2003 tog regeringen investeringsprogrammet af 2003 ad notam.

iii) Kapitalforhøjelse ydet af SOWAER i 2002

(482) Regionen havde i sin beslutning af 23. maj 2001 om finansieringsplanen for SOWAER godkendt princippet om flere på hinanden følgende kapitaltilskud til de vallonske lufthavnsforvaltningsselskaber ⁽¹⁷⁵⁾. I finansieringsplanen af denne dato for SOWAER bestemmes følgende: »en deltagelse i BSCA med ± 60 mio. BEF (...) og dernæst, fordelt over tre år, tre gange 30 mio. (kapital på 600 mio. og SOWAER's deltagelse på 25 % dvs. 150 mio.)«, svarende til en kapitaltilførsel på 3,718 mio. EUR fordelt over tre år.

(483) Kommissionen konkluderer af ovenstående, at 2002-aftalerne, kapitalforhøjelsen af 2002 og investeringsbeslutningen af 2003 er foranstaltninger, som kan tilregnes staten.

6.1.4. Fordrejning af konkurrencen og påvirkning af samhandelen

(484) BSCA er som forvalter af Charleroi lufthavn bl.a. i konkurrence med forvalterne af de øvrige lufthavne, der betjener samme opland. Kommissionen bemærker navnlig, at der ad landevej er 69 km til lufthavnen Bruxelles-National, 78 km til Liège, 121 km til Lille-Lesquin og 126 km til Maastricht-Aachen ⁽¹⁷⁶⁾. Disse lufthavne, der er konkurrenter til Charleroi, ligger i Belgien eller i andre medlemsstater.

(485) BSCA's websted bekræfter denne internationale placering af Charleroi lufthavn med angivelsen af, at Charleroi »ligger 45 minutter fra centrum af Bruxelles, syd for Holland, nordøst for Frankrig og Luxembourg og vest for Tyskland, to timers kørsel fra storbyer som Köln, Paris og Amsterdam«, og at dens opland »tæller 5 mio. potentielle passagerer inden for mindre end en times kørsel og over 15 mio. inden for mindre end to timers kørsel« ⁽¹⁷⁷⁾.

(486) Foranstaltningerne til fordel for BSCA, i det omfang de giver dette selskab en økonomisk fordel, tilskynder luftfartsselskaberne og passagererne til at vælge Charleroi lufthavn — og dermed dens forvalter BSCA — frem for andre lufthavne, der betjener samme opland, herunder lufthavne i andre medlemsstater. De truer dermed med at fordreje konkurrencen mellem lufthavnsforvalterne og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.

6.1.5. Konklusion om eksistensen af statsstøtte til BSCA

(487) I lyset af ovenstående vurderer Kommissionen, at 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 udgør statsstøtte til fordel for BSCA. Kommissionen udelukker ikke, at kapitalforhøjelsen i BSCA ydet af SOWAER i 2002 ligeledes kan udgøre statsstøtte til fordel for BSCA.

6.2. Forekomst af statsstøtte til fordel for Ryanair

(488) For at fastslå, om foranstaltninger til fordel for Ryanair udgør statsstøtte, vil Kommissionen først undersøge, om 2010-tillægget kan tilregnes staten (afsnit 6.2.1), og dernæst, om de øvrige foranstaltninger til fordel for Ryanair giver Ryanair en fordel (afsnit 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ I finansieringsplanen angives, at »den planlagte udvikling for BSCA og SAB vil kræve store forhøjelser af egenkapitalen (ud over den eksterne finansiering) og dermed opfølgning fra SOWAER's side«.

⁽¹⁷⁶⁾ Afstande angivet på <https://maps.google.com>.

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

6.2.1. 2010-tillæggets tilregnelser til staten

(489) I dette afsnit vil Kommissionen undersøge, om indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget kan tilregnes staten. Som Domstolen slog fast i Stardust Marine-dommen ⁽¹⁷⁸⁾ er den »omstændighed, at en (...) virksomhed er undergivet statslig kontrol, (...) ikke i sig selv tilstrækkelig til at tilregne staten de af den trufne foranstaltninger. Det er også nødvendigt at undersøge, om de offentlige myndigheder på den ene eller den anden måde må anses for at være impliceret i vedtagelsen af [denne foranstaltning].« Det fastslås ligeledes i Stardust Marine-dommen, at »en støtteforanstaltning, som er truffet af en offentlig virksomhed, efter omstændighederne kan tilregnes staten på grundlag af en bedømmelse af sagens omstændigheder som helhed og den sammenhæng, hvori foranstaltningen er truffet.«

a) Hvad angår ejendomsretten til kapitalen og de stemmer, der er knyttet til de andele, som virksomheden udsteder

(490) Den 6. december 2010 på tidspunktet for indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget til kontrakten med Ryanair var BSCA's kapital fordelt på følgende ejerandele:

— 22,56 % ejet af selskabet SOWAER, som fuldt ud hører under regionen og er under dens fulde kontrol

— 27,65 % ejet af Sogepa (»société wallonne de gestion et de participation«), regionens finansielle selskab til støtte for virksomheder under omstrukturering, som fuldt ud hører under regionen og er under dens fulde kontrol

— 19,16 % ejet af Sambrinvest, som er et venturekapitalselskab, der ejes 50 % af regionen og kontrolleres af regionen og private aktionærer i fællesskab ⁽¹⁷⁹⁾

— 2,32 % ejet af Igretec (»Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques« — den tværkommunale enhed for forvaltning og udførelse af tekniske og økonomiske undersøgelser)

— 27,65 % ejet af Belgian Airport, et privatejet selskab bestående af den italienske koncern SAVE og det belgiske selskab Holding Communal SA.

Da SOWAER og Sogepa ejede over halvdelen af aktierne i BSCA og fuldt ud hørte under regionen, ejede de offentlige myndigheder størsteparten af kapitalen i BSCA og rådede over flertallet af de stemmer, der var knyttet til disse aktier.

b) Hvad angår muligheden for at udpege over halvdelen af medlemmerne af bestyrelsen

(491) På tidspunktet for indgåelsen af tillægget af 6. december 2010 var følgende bestemt i BSCA's gældende vedtægter ⁽¹⁸⁰⁾:

»BSCA's bestyrelse består af maksimalt 19 medlemmer:

i) 12 medlemmer udpeget på forslag fra A-aktionærer ⁽¹⁸¹⁾

ii) fire medlemmer udpeget på forslag fra C-aktionærer ⁽¹⁸²⁾

iii) tre uafhængige medlemmer, heraf to udpeget på forslag fra A-aktionærer, hvis kandidatur på forhånd er godkendt af regionen, og ét uafhængigt medlem udpeget på forslag fra C-aktionærer.

Hvad angår de i punkt i) angivne 12 bestyrelsesmedlemmer, vil to blive foreslået af Sambrinvest, ét af Igretec og to af Sogepa (...)

De personer, der foreslås til bestyrelsen af A-aktionærerne, skal altid godkendes på forhånd af regionen Vallonien, dog med undtagelse af dem, der foreslås af Igretec, Sambrinvest, Sogepa.«

⁽¹⁷⁸⁾ Se fodnote 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Jf. Belgiens notat af 13. maj 2014 (svar på spørgsmål 1).

⁽¹⁸⁰⁾ Artikel 11 i BSCA's vedtægter af 10. december 2009.

⁽¹⁸¹⁾ Artikel 5 i vedtægterne: »A-aktionæren kan kun være regionen Vallonien eller ethvert selskab, der er specialiseret og udgøres af regionen, aktieselskabet Sambrinvest, Sogepa eller Igretec.«

⁽¹⁸²⁾ Artikel 5 i vedtægterne: »C-aktionæren kan kun være Belgian Airports og de enheder, som Belgian Airports frit kan overdrage sine aktier til.«

- (492) Et flertal af bestyrelsesmedlemmerne (12 af 19) udpeges således:
- dels med regionens godkendelse (ni medlemmer, heraf syv udpeget af A-aktionærer og to uafhængige medlemmer)
 - dels på forslag fra enheder under regionens fulde kontrol (tre medlemmer udpeget på forslag fra Igretec og Sogepa).
- (493) Selv om man ikke medregner de to uafhængige bestyrelsesmedlemmer, udpeges stadig et flertal (10) enten med regionens godkendelse (7) eller på forslag fra enheder, der er under regionens fulde kontrol (3).
- (494) De tre kriterier i transparensdirektivet var dermed opfyldt på tidspunktet for indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget. Ikke desto mindre gør disse kriterier det kun muligt at formode de offentlige myndigheders dominerende indflydelse. Som det præciseres i artikel 2 i transparensdirektivet, skal også de gældende regler undersøges for at fastslå, om de offentlige myndigheder havde en dominerende indflydelse.
- c) Hvad angår de gældende regler, der skal undersøges for at fastslå, om de offentlige myndigheder har en dominerende indflydelse
- (495) Artikel 4.2.3 i aktionæraftalen af juni 2009 mellem dels SOWAER, Sogepa, Sambrinvest og Igretec, dels Belgian Airports (Save), som er afspejlet i artikel 16 i BSCA's vedtægter, der var gældende på tidspunktet for indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget, indeholder bestemmelser om, at bestyrelsesmedlemmer i aktieklasser C udpeget på forslag fra Belgian Airports har vetoret i forbindelse med visse beslutningskategorier:
- »(...) Beslutningerne træffes af bestyrelsen ved simpelt stemmeflertal, dog undtagen beslutninger om følgende emner, som i øvrigt kræver alle C-medlemmers tilslutning:
- i) enhver ændring af forretningsplanen
 - ii) vedtagelse af nye forretningsplaner ved udløbet af forretningsplanen 2009-2012 og enhver ændring af disse
 - iii) enhver beslutning, som indebærer en afvigelse fra den gældende forretningsplan uden formelt at udgøre en ændring heraf
 - iv) vedtagelse af selskabets årlige budget (navnlig hvad angår udvikling, investeringer, projekter, undersøgelser, udstyr, indirekte omkostninger og personale) og enhver ændring heraf med et højere beløb end 100 000 EUR
 - v) forslag til generalforsamlingen om at ændre udbyttepolitikken
 - vi) godkendelse af enhver kontrakt eller aftale mellem selskabet og regionen Vallonien eller ethvert selskab, som direkte eller indirekte kontrolleres af denne
 - vii) forholdet mellem selskabet og Ryanair
 - viii) udnævnelse og afskedigelse af den administrerende direktør
 - ix) enhver beslutning truffet af selskabet vedrørende forhold, som er nævnt i en klage indgivet af Belgian Airports til SOWAER i henhold til aftalen om overdragelse af aktier
 - x) enhver beslutning vedrørende forholdet mellem BSCA og BSCA Security med hensyn til sikkerhed
 - xi) indgåelse af, ændring af vilkår for, ophævelse af eller indstilling af ethvert joint venture eller strategisk samarbejde ud over det, der eksisterer med Save-aktionærerne eller de selskaber, der er knyttet til dem.«
- (496) Kommissionen konkluderer, at der på tidspunktet for indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget ikke kunne træffes en eneste vigtig beslutning om forvaltningen af BSCA's forretninger uden Belgian Airports' godkendelse. BSCA var således underlagt sine private og offentlige aktionærers fælles kontrol og dermed ikke under dominerende indflydelse alene fra offentlige aktionærer.

- (497) I denne henseende skal det bemærkes, at Belgian Airports' vetoret dækker forholdet mellem BSCA og Ryanair (jf. punkt iv) i betragtning 495). Uden samtykke fra Belgian Airports havde BSCA derfor ikke mulighed for at følge eventuelle instrukser fra de offentlige myndigheder med hensyn til indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget.
- (498) Endvidere viser undersøgelsen af bestyrelsens mødereferater om indgåelsen af aftalen om 2010-tillægget, især referaterne fra møderne den 25. februar og den 29. april 2010, ikke, at der eksisterer sådanne instrukser.
- (499) På mødet den 25. februar 2010 vedtog BSCA's bestyrelse enstemmigt forslaget til en aftale med Ryanair.
- (500) Kommissionen konkluderer heraf, at BSCA's beslutning om at indgå aftalen om 2010-tillægget til kontrakten med Ryanair ikke kan tilregnes staten.

6.2.2. *Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip*

- (501) Med henblik på at vurdere, hvorvidt en statslig foranstaltning skal anses for at være støtte, må det fastslås, hvorvidt den virksomhed, foranstaltningen er rettet til, opnår en økonomisk fordel, som den ikke ville have opnået på normale markedsvilkår ⁽¹⁸³⁾.
- (502) For at fastslå, om i) 2001-aftalerne, ii) den ministerielle bekendtgørelse af 11. juni 2004 og brevet fra BSCA af 24. juni 2004, iii) 2005-tillægget og iv) afhændelsen af BSCA's andele i Promocy giver Ryanair en fordel, har Kommissionen undersøgt, om enheden ved at træffe disse foranstaltninger og have ydet dem har handlet som en markedsøkonomisk investor.

6.2.2.1. *Bestemmelse af enheden, som har ydet foranstaltningerne*

- (503) I præmis 102 i sin dom af 17. december 2008 om 2004-beslutningen konkluderede Retten, at »Kommissionens afslag på at foretage en samlet undersøgelse af de fordele, som blev indrømmet af regionen Vallonien og BSCA, og at anvende princippet om den private investor, der opererer på markedsøkonomiske vilkår, på de foranstaltninger, der blev truffet af regionen Vallonien trods de (...) forbindelser mellem disse to enheder, er behæftet med en retlig fejl.«
- (504) Med henblik på at anvende det markedsøkonomiske investorprincip på i) 2001-aftalerne, ii) den ministerielle bekendtgørelse af 11. juni 2004 og brevet fra BSCA af 24. juni 2004, iii) 2005-tillægget og iv) afhændelsen af BSCA's andele i Promocy vil Kommissionen derfor i lyset af de økonomiske og organisatoriske forbindelser mellem regionen-SOWAER og BSCA på tidspunktet for tildelingen af disse foranstaltninger ⁽¹⁸⁴⁾ lægge til grund, at den enhed, som tildeler foranstaltningen, er den enhed, der udgøres af regionen, SOWAER og BSCA (herefter »regionen-SOWAER-BSCA«).
- (505) Derfor må de to kontrakter fra 2001 betragtes som en enkelt foranstaltning (herefter 2001-kontrakterne). Ligeledes må den ministerielle bekendtgørelse af 11. juni 2004 og brevet fra BSCA af 24. juni 2004 (herefter »den midlertidige forretningsramme af 2004«) betragtes som værende en og samme foranstaltning.
- (506) Og endelig af samme grund og med henblik på anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip vil pengestrømmene mellem de tre enheder blive annulleret, og deres regnskaber konsolideret.

6.2.2.2. *Anvendelse af det markedsøkonomiske investorprincip*

- (507) For at fastslå, om de i afsnit 3.2 definerede foranstaltninger er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip, har Kommissionen i henhold til punkt 53 i luftfartsretningslinjerne ⁽¹⁸⁵⁾ undersøgt:

a) om den pris, der opkræves for lufthavnsydelse, svarer til markedsprisen, eller

⁽¹⁸³⁾ Se dom af 29. april 1999 i sag C-342/96, Spanien mod Kommissionen, Sml. 1999 I, s. 2459, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41.

⁽¹⁸⁴⁾ Bl.a. var BSCA en offentlig virksomhed på tidspunktet for tildelingen af disse foranstaltninger.

⁽¹⁸⁵⁾ Se fodnote 8.

- b) om det kan dokumenteres med en forhåndsanalyse, at aftalerne med Ryanair ville give enheden bestående af regionen-SOWAER-BSCA et positivt, gradvist stigende dækningsbidrag.
- a) Sammenligning mellem de fakturerede priser for lufthavnstjenester i Charleroi og markedsprisen
- (508) Kommissionen finder, at det på indeværende tidspunkt kan blive meget vanskeligt at definere et passende benchmark til fastsættelse af en pålidelig »markedspris« for tjenester, der leveres af lufthavnsforvaltere.
- (509) Anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip ved henvisning til en gennemsnitlig pris iagttaget på andre lignende markeder kan nemlig generelt vise sig at være afgørende, når en markedspris med rimelighed kan findes eller udledes af andre markedsindikatorer. Men denne metode kan ikke være lige så relevant i tilfældet med lufthavnstjenester. Strukturen i omkostninger og indtægter varierer da også stærkt fra lufthavn til lufthavn. Disse omkostninger og indtægter afhænger af lufthavnens udviklingstrin, antallet af luftfartsselskaber, der beflyver den, kapaciteten i passagertrafik, infrastrukturernes tilstand, regelbyrden, der kan variere fra medlemsstat til medlemsstat, samt den historiske gæld og de forpligtelser, som lufthavnen bærer med sig ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Endvidere komplicerer liberaliseringen af lufttransportmarkedet enhver komparativ analyse. Som det foreliggende tilfælde illustrerer, bygger forretningsforbindelserne mellem lufthavne og luftfartsselskaber ikke nødvendigvis på en liste over offentligt tilgængelige priser for de enkelte tjenester. Disse forretningsforbindelser er da også højst forskellige. De indebærer en risikofordeling med hensyn til belægningen og det tilsvarende forretningsmæssige og finansielle ansvar, en udbredelse af incitamentsordninger (f.eks. rabat knyttet til antal ruter eller befordrede passagerer) samt variationer i risikofordeling i løbet af aftalernes løbetid. Derfor er transaktionerne lidet sammenlignelige på basis af en pris pr. rotation eller pr. passager.
- (511) Ryanair fastholder tesen om, at det er muligt at anvende det markedsøkonomiske investorprincip ved at støtte sig til en sammenligning med andre europæiske lufthavnes forretningspraksis. Ryanair støtter sig til en undersøgelse foretaget af Oxera den 2. oktober 2011, der foreslår lufthavnene Glasgow Prestwick og Liverpool John Lennon til brug for sammenligningen.
- (512) Kommissionen tvivler ikke desto mindre alvorligt på relevansen af disse to sammenligningslufthavne for vurderingen af situationen i Charleroi lufthavn, idet Glasgow Prestwick lufthavns indtjeningsstruktur i vidt omfang bygger på fragt, som Charleroi lufthavn ikke har. Endvidere skal de to lufthavne have modtaget offentlig finansiering de senere år.
- (513) Som det er påvist tidligere, indeholder de transaktioner, der skal analyseres, i øvrigt flere »priser«, nemlig f.eks. prisen på de forskellige lufthavnsafgifter, prisen på groundhandlingsydelser og for visse foranstaltningers vedkommende bidragene til Promocy for marketingydelserne. Hver af disse transaktioner skaber således et kompliceret sæt af pengestrømme mellem lufthavnsforvalteren og luftfartsselskabet og dets datterselskaber.
- (514) Således ville en sammenligning alene af de lufthavnsafgifter, som BSCA fakturerer Ryanair, med de lufthavnsafgifter, der opkræves i sammenligningslufthavnene, ikke give nogen brugbar indikation i henseende til det markedsøkonomiske investorprincip. For at anvende en gyldig komparativ metode på de transaktioner, der er genstand for denne vurdering, skal der som minimum i sammenligningslufthavnene findes et sæt sammenlignelige transaktioner, som bl.a. omfatter tilsvarende marketingydelser og tilsvarende groundhandlingsydelser. Søgningen efter en sådan stikprøve af sammenlignelige transaktioner umuliggøres af, hvor komplekse og specifikke de transaktioner, som er genstand for nærværende vurdering, er, især fordi priserne på groundhandling og marketingydelser sjældent er offentligt tilgængelige og ville være vanskelige at få adgang til med henblik på at udarbejde et sammenligningsgrundlag.
- (515) Selv om man endelig antager, at det på grundlag af en gyldig komparativ analyse lader sig gøre at fastslå, at de »priser«, der er omfattet af de forskellige transaktioner, som er genstand for nærværende undersøgelse, er lig med eller højere end »markedspriserne« som fastslået ved hjælp af stikprøven af sammenlignelige transaktioner, vil Kommissionen ikke kunne konkludere, at disse transaktioner stemmer overens med markedspriserne, hvis det viser sig, at lufthavnsforvalteren ved indgåelsen heraf kunne forvente, at de skaber marginalomkostninger, der overstiger marginalindtægterne. En markedsøkonomisk investor har da heller ikke interesse i at tilbyde varer eller tjenester til »markedspris«, når en sådan adfærd medfører et større tab.

⁽¹⁸⁶⁾ Se Kommissionens afgørelse 2011/60/EU af 27. januar 2010 om statsstøtte C 12/08 (tidligere NN 74/07) — Slovakisk — Aftale mellem Bratislava lufthavn og Ryanair (EUT L 27 af 1.2.2011, s. 24), betragtning 88 og 89.

(516) Kommissionen finder det passende i forbindelse med denne analyse at minde om, at såvel Belgien som de interesserede parter efter vedtagelsen af de nye retningslinjer blev opfordret til at fremsætte bemærkninger til anvendelsen af bestemmelserne i disse retningslinjer på den foreliggende sag. I det foreliggende tilfælde har hverken Belgien eller de interesserede parter undtagen Ryanair anfægtet realiteten i Kommissionens tilgang, ifølge hvilken det mest relevante kriterium til vurdering af de ordninger, der er aftalt mellem de to parter — når det er umuligt at definere et passende benchmark til fastsættelse af en korrekt markedspris for ydelser, der leveres af lufthavne til luftfartsselskaberne — er en forhåndsanalyse af deres gradvist stigende rentabilitet.

b) Forhåndsanalyse af foranstaltningernes rentabilitet

(517) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at den tilgang til anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip på forretningsforbindelserne mellem lufthavne og luftfartsselskaber, der bør anvendes i det foreliggende tilfælde, er den tilgang, som almindeligvis anbefales i luftfartsretningslinjerne, nemlig en forhåndsanalyse af den marginale rentabilitet. Denne tilgang kan begrundes i det forhold, at en lufthavnsforvalter kan have en objektiv interesse i at indgå en transaktion med et luftfartsselskab, når vedkommende med rimelighed kan forvente, at denne transaktion forbedrer indtjeningen i lufthavnen (eller mindsker tabet), sammenlignet med den modsatte situation, hvor denne transaktion ikke bliver indgået⁽¹⁸⁷⁾, uafhængigt af enhver sammenligning med de betingelser, som tilbydes luftfartsselskaberne af andre lufthavnsforvaltere, eller med de betingelser, som tilbydes andre luftfartsselskaber af samme forvalter.

(518) Som det fastsættes i punkt 63 i luftfartsretningslinjerne, mener Kommissionen, »at aftaler indgået mellem luftfartsselskaber og en lufthavn anses for at efterleve markedsøkonomiprincippet, hvis de gradvist — ud fra en forhåndsbetragtning — bidrager til lufthavnens rentabilitet. Lufthavnen skal godtgøre, at den, når den indgår en aftale med et luftfartsselskab, er i stand til at dække alle omkostninger hidrørende fra aftalen i aftalens løbetid og få et rimeligt afkast på grundlag af velfunderede udsigter på mellemlangt sigt, når aftalen udformes«⁽¹⁸⁸⁾.

(519) Kommissionen understreger, at kriteriet i punkt 63 i luftfartsretningslinjerne afspejler logikken i det markedsøkonomiske investorprincip, men at dette kriterium, som snarere henviser til aftaler mellem specifikke lufthavne og luftfartsselskaber end til en generel forretningsplan, som der som regel er tale om i forbindelse med anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip, først for nylig er blevet præciseret. Derfor medgiver Kommissionen, at det kan være vanskeligt for de berørte medlemsstater og aktører at fremlægge dokumenter fra det tidspunkt, hvor foranstaltningen blev tildelt, og som svarer nøjagtigt til det, der kræves ifølge punkt 63 i luftfartsretningslinjerne, idet disse aftaler blev indgået flere år før. Kommissionen vil tage hensyn til disse betragtninger, når den anvender det markedsøkonomiske investorprincip på aftalerne med Ryanair.

(520) I punkt 64 i luftfartsretningslinjerne anføres følgende: »For at vurdere om en aftale indgået af en lufthavn med et luftfartsselskab lever op til markedsøkonomiprincippet, skal forventede ikke-luftfartsrelaterede indtægter, som hidrører fra luftfartsselskabets aktiviteter, medregnes sammen med lufthavnsafgifter, minus eventuelle prisnedslag, markedsføringsstøtte og incitamentsordninger. Endvidere skal alle forventede meromkostninger, som lufthavnen afholder i forbindelse med luftfartsselskabets aktiviteter i lufthavnen, også medregnes (...). Derimod skal de omkostninger, som lufthavnen ville være nødt til at afholde under alle omstændigheder uafhængigt af aftalen med luftfartsselskabet, ikke tages i betragtning ved vurderingen af, om det markedsøkonomiske princip er overholdt.« (Fodnoterne er ikke gengivet her.)

(521) Ifølge punkt 66 i førnævnte retningslinjer gælder i øvrigt, at »når Kommissionen vurderer aftaler mellem lufthavne og luftfartsselskaber, vil den også tage hensyn til i hvilket omfang de aftaler, som vurderes, kan anses for at være en del af gennemførelsen af lufthavnens overordnede strategi, som forventes at gøre den rentabel i hvert fald på lang sigt«⁽¹⁸⁹⁾.

(522) Kommissionen har derfor i henhold til de ovenfor beskrevne principper anvendt det markedsøkonomiske investorprincip på følgende foranstaltninger:

i) 2001-kontrakterne

(523) For at fastslå, om 2001-kontrakterne ud fra en forhåndsbetragtning bidrog til rentabiliteten hos den enhed, der havde tildelt støtten i overensstemmelse med punkt 63 i luftfartsretningslinjerne, har Kommissionen fastslået, om nettoresultatet af 2001-kontrakterne var positiv for enheden regionen-SOWAER-BSCA. Det kontrafaktiske

⁽¹⁸⁷⁾ Med andre ord, hvis denne transaktions forventede marginale rentabilitet er positiv.

⁽¹⁸⁸⁾ Fodnoterne er ikke gengivet her.

⁽¹⁸⁹⁾ Punkt 66.

scenarie er en situation, hvor 2001-kontrakterne ikke var blevet indgået, og hvor enheden regionen-SOWAER-BSCA havde valgt at give afkald på de indtægter, som blev genereret af trafikstigningen som følge af de pågældende kontrakter, og dermed heller ikke afholde de omkostninger, der hidrørte fra samme trafik.

Konstruktion af en trinvis forretningsplan

- (524) Før 2001-aftalerne opstillede BSCA en forretningsplan. Men for det første omfattede denne forretningsplan ikke alene indtægterne fra den trafik, som Ryanair genererede, men også indtægterne fra den trafik, som andre luftfartsselskaber genererede. For det andet indeholdt den kun BSCA's indtægter og udgifter, mens man for at kunne anvende det markedsøkonomiske investorprincip må lægge til grund, at den enhed, der indgik 2001-kontrakterne med Ryanair, er enheden regionen-SOWAER-BSCA. Denne forretningsplan kan derfor bruges som en kilde til oplysning, men må omarbejdes for at kunne bruges til anvendelsen af det markedsøkonomiske investorprincip.
- (525) Kommissionen har derfor konstrueret det, der kunne have været en forretningsplan opstillet af enheden regionen-SOWAER-BSCA, for at vurdere den forventede rentabilitet af disse kontrakter, idet den kun har medtaget indtægter og udgifter i forbindelse med de marginale økonomiske aktiviteter knyttet til disse kontrakter. Til dette formål har Kommissionen taget udgangspunkt i BSCA's generelle forretningsplan (dvs. den, der dækker lufthavnens samlede aktivitet og ikke den specifikke virkning af 2001-kontrakterne), som var til rådighed før indgåelsen af 2001-kontrakterne. Ud fra denne generelle forretningsplan har Kommissionen konstrueret en trinvis forretningsplan indeholdende alene de marginale økonomiske aktiviteter (dvs. at kun indtægter og udgifter knyttet til Ryanairs trafik blev taget i betragtning) ved at isolere de marginale trafiktal, omkostninger og indtægter, man måtte forvente sig af kontrakterne med Ryanair ved indgåelsen heraf ⁽¹⁹⁰⁾. Kommissionen udledte derefter en forretningsplan for enheden regionen-SOWAER-BSCA ved at tilføje regionens og SOWAER's marginalomkostninger og -indtægter knyttet til disse kontrakter og neutralisere de interne pengestrømme i enheden regionen-SOWAER-BSCA.

Forventede meromkostninger

Forventede meromkostninger ved investeringer

- (526) For at fastslå, om en del af investeringsomkostningerne skulle tages i betragtning i de forventede meromkostninger ved investeringer som følge af 2001-kontrakterne, har Kommissionen i overensstemmelse med punkt 64 i luftfartsretningslinjerne undersøgt, om investeringsprogrammet for Charleroi lufthavn blev besluttet i forbindelse med 2001-kontrakterne eller uafhængigt af disse kontrakter.
- (527) Kommissionen konstaterer, at allerede sidst i 1990'erne, dvs. før indgåelsen af 2001-kontrakterne, ønskede regionen at udvikle lufthavnen for at øge den økonomiske aktivitet i sit område. Således anerkender det vallonske parlament i sin regionalpolitiske erklæring, der blev godkendt den 15. juli 1999, at de regionale lufthavne er vigtige poler for økonomisk udvikling og jobskabelse for regionen Vallonien ⁽¹⁹¹⁾. I et notat af 8. november 2000 til den vallonske regering (dette notat var beregnet til at oplyse den vallonske regering med henblik på vedtagelse af investeringsprogrammet) understreger økonomiministeren, at det er vigtigt »for at sætte lufthavnen i stand til at spille en rolle som løftestang for den regionale økonomi at give den en fuldstændig infrastruktur set i lyset af den globale udvikling«.
- (528) Ifølge Belgien stod det allerede i slutningen af 1990'erne (og dermed før 2001-aftalerne) på grund af de tekniske vilkår omkring den eksisterende infrastruktur ⁽¹⁹²⁾ klart, at en ny terminal skulle opføres på den nordlige del af området. Den tværkommunale enhed Intercommunale Igretec, som havde ansvaret for at oprette erhvervsbydelen »Aéropôle« i Charleroi, havde allerede eksproprieret et antal grunde. Regionen havde selv foretaget et antal eksproprieringer i 1990'erne, og Igretec tilbageførte i 1999 nogle grunde, som den havde eksproprieret. Det var på disse arealer, at man opførte den nye passagerterminal.

⁽¹⁹⁰⁾ Hvad angår de driftsrelaterede meromkostninger (personale, diverse indkøb osv.), har Kommissionen brugt tallene for de samlede omkostninger i forretningsplanerne og en regression, der muliggør en vurdering af, hvordan disse omkostningsposter udvikler sig i henhold til trafikken.

⁽¹⁹¹⁾ Kilde: Den vallonske regerings notat, vedlagt referatet fra mødet i den vallonske regering den 8. november 2000.

⁽¹⁹²⁾ Se fodnote 22.

- (529) På et møde den 20. juli 2000 godkendte regionen Vallonien retningslinjerne for en rammeaftale om et flerårigt investeringsprogram for Charleroi lufthavn under henvisning til navnlig »projektering af en ny passagerterminal« med et samlet budget på 113 740 000 EUR. Den 8. november 2000 vedtog regionen en beslutning til fuldbyrdelse af sin beslutning af 20. juli 2000 om ændring af hypoteserne for det flerårige investeringsprogram. Selv om disse beslutninger ikke bandt regionen juridisk, viser de, at regionen havde støbt fundamentet til investeringsprogrammet længe før underskrivelsen af 2001-kontrakterne.
- (530) Beslutningen af 8. november 2000 byggede bl.a. på et notat fra økonomiministeren, der henviste til to undersøgelser udført i slutningen af 1990'erne/begyndelsen af 2000'erne og bestilt af regionen:
- en undersøgelse udført af IATA (International Air Transport Association), som indeholdt tre udviklings-scenarier for passagertrafikken i Charleroi lufthavn baseret på hypoteser for vækst i passagertallet på rute-, charter- og forretningsflyvninger
 - en undersøgelse udført af Tractebel og afsluttet i april 2000, hvis formål var udarbejdelsen af en udviklingsplan for infrastrukturerne baseret på forretningshypoteserne (»high scenario«) i IATA-undersøgelsen.

Sammenfatningen af disse undersøgelser blev forelagt af ministeren for den vallonske regering og henviser til generelle trafikhypoteser, der ikke præsenteres som knyttet til et bestemt selskab eller en bestemt fremtidig kontrakt.

- (531) Den 31. juli 2001 blev et strategidokument ledsaget af forretningsplanen for BSCA fra 2001 forelagt for BSCA's bestyrelse. Ifølge dette dokument skulle BSCA gå målrettet efter lavprisselskaberne og eventuelt luftfartsselskaberne i østlande. Dette dokument understregede, at det var nødvendigt, at BSCA tiltrak nye luftfartsselskaber (ud over Ryanair), og at Charleroi skulle positionere sig som potentiel destination for de nye baser, som lavprisselskaberne ville etablere fremover.
- (532) BSCA's forretningsplan fra 2001 godtgør ligeledes, at investeringerne og især opførelsen af den nye terminal ikke var planlagt alene med henblik på at opfylde Ryanairs behov, men også samtlige andre luftfartsselskabers behov, som Charleroi lufthavn ville kunne tiltrække. Ifølge forretningsplanen vurderes antallet af passagerer, der afrejser med Ryanair, kun at vokse med 360 000-700 000 passagerer frem til 2015 (jf. tabel i betragtning 536). Denne vækst formodes at foregå primært i 2001-2003, dvs. før åbningen af den nye terminal, der dengang var planlagt til 2005. Regionen og BSCA forventede derfor, at trafikstigningen takket være disse investeringer ville blive udnyttet af andre luftfartsselskaber end Ryanair.
- (533) Regionen og BSCA foretog derfor ikke investeringerne med henblik på at øge passagertallet hos netop Ryanair, men for at gøre det muligt at udnytte det betydelige trafikpotentiale, som ikke specifikt var knyttet til et enkelt luftfartsselskab. Kommissionen konkluderer heraf, at investeringerne ikke specifikt kan tilskrives Ryanair. Derfor er det ikke relevant at tilregne 2001-kontrakterne meromkostningerne ved investeringerne.

Forventede driftsrelaterede meromkostninger

- (534) De forventede driftsrelaterede meromkostninger som følge af 2001-kontrakterne svarer til de forventede driftsomkostninger, der direkte kan tilskrives Ryanair, hvortil Kommissionen har lagt en del af de forventede indirekte driftsomkostninger afhængigt af Ryanairs passagertal set i forhold til det samlede passagertal. Kommissionen understreger, at hvis nettonutidsværdien af 2001-kontrakterne i denne hypotese er positiv, vil den være desto mere positiv, hvis de forventede driftsrelaterede meromkostninger var blevet bestemt ved en lineær regression som foreslået i den undersøgelse, som Oxera forelagde Ryanair.

Forventede merindtægter

- (535) I modsætning til, hvad Ryanair mener, har Kommissionens analyse udelukket enhver restværdi af kontrakten med Ryanair, idet den langsigtede virkning af reklamen på den samlede trafik i Charleroi ikke er tilstrækkeligt dokumenteret og vanskelig at måle.

Nettonutidsværdi af 2001-kontrakterne

(536) Resultaterne af beregningen af nettonutidsværdien fremgår af tabel 21. Det ses, at Ryanair sikrer et positivt merbidrag i alle de omhandlede år.

Tabel 21

Forventet cashflow ved 2001-foranstaltningen

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal afrejsende passagerer med Ryanair	360 000	600 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
Antal afrejsende passagerer i alt	384 400	627 800	732 800	797 800	867 800	931 034	1 078 275	1 208 523	1 333 779	1 459 042	1 524 314	1 565 343	1 608 418	1 653 642	1 701 120
Indtjening pr. afrejsende passager															
Passagerafgift	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Landingsafgift	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Brændstof	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]	[0,3-0,7]
Free shop	[3-4]	[3-4]	[3-4]	[3-4]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Andre butikker	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Hotel-, restaurant- og cafévirksomhed	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
Parkering	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]	[2-4]
Groundhandling	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Provision/salg	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
I alt	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]	[14-17]

- (537) Eftersom Ryanairs merbidrag er positivt i hvert af de omhandlede år, bliver nettonutidsværdien af kontrakten nødvendigvis positiv, uafhængigt af den vægtede gennemsnitlige omkostning ved den omhandlede kapital.
- (538) Kommissionen har ikke desto mindre som illustration beregnet nettonutidsværdien på grundlag af en gennemsnitlig omkostning på mellem 8,7 og 9 %. Diskonteringsfaktoren, der er brugt til at beregne nettonutidsværdien af kontrakterne, er den vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen i den enhed, som tildeler støtten, på tidspunktet for tildelingen. I det foreliggende tilfælde påvirker indtægter og udgifter ved kontrakten med Ryanair BSCA's regnskaber. Kommissionen har derfor valgt at bruge omkostningen ved BSCA's kapital som diskonteringsfaktor. Beregningen af den vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen for BSCA er baseret på de forskellige hypoteser:
- udelukkende egenkapitalfinansiering
 - en risikopræmie på 5,51 % ⁽¹⁹³⁾
 - en beta på 0,69 ⁽¹⁹³⁾
 - en omkostning for skat ved kapital, der er placeret risikofrit, på mellem 4,9 og 5,2 %
 - en skattesats på 40,2 %.
- (539) Som illustration konkluderede Kommissionen således på grundlag af en gennemsnitlig sats på mellem 8,7 og 9 %, dvs. 8,85 %, at nettonutidsværdien var positiv, og at den androg 19,5 mio. EUR.

Tabel 22

Nettonutidsværdi af 2001-foranstaltningen

<i>(mio. EUR)</i>	
	Diskonteringsfaktor på 8,85 %
Nettonutidsværdi	19,5

Denne positive nettonutidsværdi såvel som de positive bidrag i alle år viser, at man kunne forvente, at 2001-kontrakterne ville øge rentabiliteten for regionen-SOWAER-BSCA.

- (540) Hvad angår regionens forpligtelse til at godtgøre Ryanair de tab, som selskabet måtte lide direkte som følge af en eventuel ændring af lufthavnsafgiftsniveaet eller åbningstiderne i lufthavnen i perioden 2001-2016, bemærker Kommissionen, at denne godtgørelse ikke kan overstige det tab, som Ryanair måtte lide direkte som følge af ændringen. I tilfælde af at regionen skulle betale en godtgørelse til Ryanair i henhold til denne bestemmelse, ville Ryanair derfor ikke blive stillet gunstigere, end hvis regionen havde overholdt sin forpligtelse. Denne bestemmelse giver derfor ikke Ryanair en yderligere fordel.
- (541) I overensstemmelse med punkt 66 i luftfartsretningslinjerne indgår disse aftaler i øvrigt i en overordnet strategi til sikring af rentabilitet for lufthavnen, i det mindste på langt sigt. BSCA's strategi bestod i at udvikle trafikken i Charleroi lufthavn for bl.a. at øge selskabets indtægter og således dække flere af de faste omkostninger og blive rentabel. Til dette formål besluttede BSCA at specialisere sig i nichen med korte og mellemlange punkt-til-punkt-flyvninger, især lavprisflyvninger. BSCA baserede denne strategi på de undersøgelser, der var rekvireret hos eksterne konsulenter i slutningen af 1990'erne. Ifølge visse af disse undersøgelser ⁽¹⁹⁴⁾ havde Charleroi lufthavn komparative fordele med hensyn til at udvikle sig i dette segment, især lave omkostninger. Ifølge et strategidokument fra BSCA af 31. juli 2001 havde BSCA således som mål at nå op på 2,5-3 mio. passagerer ⁽¹⁹⁵⁾ inden 2010, hvilket ifølge dokumentet »ikke forekommer utopisk i betragtning af etableringen af Ryanairs base og væksten i lufttransporten«. 2001-aftalerne indgår derfor i denne strategi for vækst i trafikken og indtjeningen.

⁽¹⁹³⁾ Se fodnote 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, undersøgelse rekvireret af Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Inklusive både afrejsende og ankomende passagerer.

- (542) I det det markedsøkonomiske investorprincip er opfyldt, udgør 2001-kontrakterne ikke statsstøtte.
- ii) Den midlertidige forretningsramme af 2004
- (543) For at fastslå, om forretningsrammen af 2004 ud fra en forhåndsbetragtning bidrog til rentabiliteten hos den enhed, der havde tildelt støtten i overensstemmelse med punkt 63 i luftfartsretningslinjerne, har Kommissionen fastslået, om nettonutidsværdien af forretningsrammen af 2004 var positiv for enheden regionen-SOWAER-BSCA. Det alternative scenarie til beslutningen om at vedtage forretningsrammen af 2004 er fraværet af en kontrakt med Ryanair og dermed afkald på merindtægter og meromkostninger forbundet med Ryanairs trafik.
- (544) Den 22. januar 2004, forud for indgåelsen af den midlertidige forretningsramme af 2003, ajourførte BSCA sin forretningsplan. Ifølge Belgien blev forretningsplanen af 22. januar 2004 udarbejdet i kølvandet på 2004-beslutningen for at validere det nye forslag, som skulle forelægges Ryanair ⁽¹⁹⁶⁾. Men for det første omfatter denne forretningsplan ikke alene indtægterne fra den trafik, som Ryanair genererede, men også indtægterne fra den trafik, som andre luftfartsselskaber genererede. For det andet indeholder den kun BSCA's indtægter og udgifter, mens man for at kunne anvende det markedsøkonomiske investorprincip må lægge til grund, at den enhed, der indgik aftalen om den midlertidige forretningsramme af 2004 med Ryanair, er enheden regionen-SOWAER-BSCA.
- (545) Kommissionen har derfor konstrueret en forretningsplan for enheden regionen-SOWAER-BSCA med alene de indtægter og udgifter, der vedrører de økonomiske aktiviteter knyttet til forretningsrammen af 2004. Til dette formål har Kommissionen taget udgangspunkt i BSCA's generelle forretningsplan af 22. januar 2004 og anvendt samme metodologi som den, der blev anvendt til 2001-kontrakterne og er beskrevet i betragtning 525.
- (546) For at fastslå de meromkostninger, som kunne tilskrives den midlertidige forretningsramme af 2004, har Kommissionen bl.a. undersøgt, om regionen, SOWAER eller BSCA kunne forvente at skulle foretage visse investeringer som følge af forretningsrammen af 2004. Forretningsrammen af 2004 blev som bekendt etableret for at udfylde det juridiske tomrum, som blev skabt ved ophævelsen af 2001-kontrakterne efter Kommissionens beslutning af 2004. Bestemmelserne i forretningsrammen medførte ikke, at enheden regionen-SOWAER-BSCA skulle foretage nye investeringer. Investeringerne i henhold til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 og 2003-investeringerne var allerede besluttet, og arbejderne indledt. I øvrigt og som angivet i betragtning 533 ville investeringsprogrammet under aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 sandsynligvis være blevet vedtaget, selv om der ikke blev indgået kontrakter med Ryanair. Det samme gælder for revisionen i 2003 af investeringsprogrammet, som passede ind i samme lufthavnsudvikling med om muligt en — i henseende til luftfartsselskaber — diversificeret kundekreds. Kommissionen konkluderer heraf, at det ikke er relevant at tilregne meromkostningerne ved investeringerne til den midlertidige forretningsramme af 2004.
- (547) På grundlag af disse hypoteser har Kommissionen bestemt, at de pengestrømme, der er relevante for analysen af rentabiliteten ved forretningsrammen af 2004, er følgende:

⁽¹⁹⁶⁾ Belgiens svar fremsendt den 18. marts 2014 til Kommissionen (svar på spørgsmål nr. 10).

Tabel 23

Forventet cashflow ved 2004-foranstaltningen

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal afrejsende passagerer med Ryanair	1 033 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941	1 223 941
Antal afrejsende passagerer i alt	1 099 944	1 292 535	1 295 174	1 346 381	1 397 587	1 448 794	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Indtjening pr. afrejsende passager												
Passagerafgift	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Landingsafgift	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Groundhandling	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]	[1-1,3]
Brændstof	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Handelskoncessioner	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
I alt	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Omkostninger pr. afrejsende passager												
Reklamebidrag	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Andre varer og tjenester	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Løn og sociale bidrag	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Subtotal	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Lanceringsomkostninger	0,34	0,18	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I alt	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Samlet indtjening pr. afrejsende passager med Ryanair	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Samlet omkostning pr. afrejsende passager med Ryanair	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]	[9,5-11,5]
Merbidrag pr. passager med Ryanair	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]	[3-9]
Samlet merbidrag fra Ryanair (mio. EUR)	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]	[3-11]

- (548) Det ses af disse pengestrømme, at Ryanair sikrer et positivt merbidrag i alle de omhandlede år. Forretningsrammen har således nødvendigvis en positiv nettonutidsværdi uanset den valgte vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen.
- (549) Ikke desto mindre har Kommissionen for at beregne nettonutidsværdien af 2004-foranstaltningen som illustration bestemt den diskonteringsfaktor, den vil benytte. Denne faktor er den vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen i den enhed, som tildeler støtten, på tidspunktet for tildelingen. Som præciseret i betragtning 538 anvendte Kommissionen den vægtede gennemsnitlige omkostning ved BSCA's kapital. På grundlag af følgende hypoteser har Kommissionen vurderet, at denne omkostning var på 9,7 %:
- udelukkende egenkapitalfinansiering
 - en risikopræmie på 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾
 - en beta på 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾
 - en omkostning før skat ved kapital, der er placeret risikofrit, på mellem 4,2 og 4,4 %.
- (550) Følgende tabel viser resultaterne af beregningen af nettonutidsværdien af forretningsrammen af 2004 på grundlag af en diskonteringsfaktor på 9,7 %.

Tabel 24

Nettonutidsværdi af 2004-foranstaltningen

<i>(mio. EUR)</i>	
	Diskonteringsfaktor på 9,7 %
Nettonutidsværdi	53

Denne positive nettonutidsværdi bekræfter, at man kunne forvente, at forretningsrammen af 2004 ville øge rentabiliteten for regionen-SOWAER-BSCA.

- (551) I overensstemmelse med punkt 66 i luftfartsretningslinjerne skal disse aftaler i øvrigt indgå i en overordnet strategi til sikring af rentabilitet for lufthavnen, i det mindste på langt sigt. I denne forbindelse blev BSCA's bestyrelse på mødet den 15. april 2004 gjort bekendt med de forslag, der blev fremsat for Ryanair, og gav fuldmagt til »den administrerende direktør til at godkende BSCA's forretningsplan og måle de eventuelle konsekvenser af de pågældende forslag. Den samlede analyse skal ligeledes bekræfte fra enhver synsvinkel, at lufthavnens levedygtighed og fremtid på ingen måde sættes på spil, og at BSCA får tilstrækkelig handlefrihed på langt sigt til at fortsætte sin udvikling«. På sit næste møde den 6. maj 2004 konstaterede bestyrelsen, »at i lyset af lufthavnens forventede udvikling kan de forslag, som for nylig blev drøftet i Dublin med Ryanairs repræsentanter, sikre, at Ryanair fortsætter sin drift i Charleroi lufthavn på de vilkår, der var gældende i den oprindelige forretningsplan (...)«. Den oprindelige forretningsplan var selv en del af en langsigtet udviklingsstrategi, og Kommissionen konkluderer derfor, at forretningsrammen af 2004 faldt i tråd med samme strategi.
- (552) Idet det markedsøkonomiske investorprincip er opfyldt, udgør forretningsrammen af 2004 ikke statsstøtte.
- iii) 2005-kontrakten
- (553) For at fastslå, om 2005-kontrakten ud fra en forhåndsbetragtning bidrog til rentabiliteten hos den enhed, der havde tildelt støtten i overensstemmelse med punkt 63 i luftfartsretningslinjerne, har Kommissionen undersøgt, om nettonutidsværdien af 2005-kontrakten var positiv for enheden regionen-SOWAER-BSCA. Det alternative scenarie er ikke længere at have en aftale med Ryanair efter udløbet i marts 2006 af gyldigheden af brevet fra BSCA til Ryanair af 24. juni 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Se fodnote 156.

- (554) For at beregne nettonutidsværdien har Kommissionen konstrueret en forretningsplan for enheden regionen-SOWAER-BSCA med alene de indtægter og udgifter, der vedrører de økonomiske aktiviteter knyttet til 2005-kontrakten. Til dette formål har Kommissionen taget udgangspunkt i BSCA's generelle forretningsplan af 24. januar 2004, som ifølge Belgien er den forretningsplan, der blev udarbejdet i kølvandet på 2004-beslutningen for at validere det nye forslag, som skulle forelægges Ryanair, og som resulterede i det forslag, som blev sendt til Ryanair den 9. december 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. Kommissionen anvendte derefter samme metodologi som den, der blev anvendt til 2001-kontrakterne og er beskrevet i betragtning 525.
- (555) For at fastslå de meromkostninger, som kunne tilskrives 2005-kontrakten, har Kommissionen bl.a. undersøgt, om regionen, SOWAER eller BSCA kunne forvente at skulle foretage visse investeringer som følge af 2005-kontrakten. Bestemmelserne i denne kontrakt medførte ikke, at enheden regionen-SOWAER-BSCA skulle foretage nye investeringer. Investeringerne i henhold til aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 og 2003-investeringen var allerede besluttet, og arbejderne indledt. I øvrigt og som angivet i betragtning 533 ville investeringsprogrammet under aftalen mellem SOWAER og BSCA af 2002 sandsynligvis være blevet vedtaget, selv om der ikke blev indgået kontrakter med Ryanair. Det samme gælder for revisionen i 2003 af investeringsprogrammet, som passede ind i samme lufthavnsudvikling med om muligt en — i henseende til luftfartsselskaber — diversificeret kundekreds. Kommissionen konkluderer heraf, at det ikke er relevant at tilregne 2005-kontrakten meromkostningerne ved investeringerne.
- (556) På grundlag af disse hypoteser har Kommissionen bestemt, at de pengestrømme, der er relevante for analysen af rentabiliteten ved 2005-foranstaltningen, er følgende:

⁽¹⁹⁸⁾ Se fodnote 198.

Tabel 25

Forventet cashflow ved 2005-foranstaltningen

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Antal afrejsende passagerer med Ryanair	1 155 498	1 258 976	1 499 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999	1 749 999
Antal afrejsende passagerer i alt	1 226 732	1 381 415	1 644 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635	1 894 635
Indtjening pr. afrejsende passager										
Passagerafgift	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Landingsafgift	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]	[1-1,2]
Handelskoncessioner	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Groundhandling	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Brændstof	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]	[0,05-0,15]
Afgift for adgang til infrastrukturen	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]	[0-0,5]
I alt	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Omkostninger pr. afrejsende passager										
Reklamebidrag	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Indkøb Free shop										
Miljøfond										
Andre varer og tjenester	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]	[1,5-2,5]
Løn og sociale bidrag	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

- (557) Det ses af disse pengestrømme, at Ryanair sikrer et positivt merbidrag i alle de omhandlede år. 2005-kontrakten har således nødvendigvis en positiv nettonutidsværdi uanset den valgte vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen.
- (558) Ikke desto mindre har Kommissionen for at beregne nettonutidsværdien af 2005-foranstaltningen som illustration bestemt den diskonteringsfaktor, den vil benytte. Denne faktor er den vægtede gennemsnitlige omkostning ved kapitalen i den enhed, som tildeler støtten, på tidspunktet for tildelingen. Som præciseret i betragtning 538 anvendte Kommissionen den vægtede gennemsnitlige omkostning ved BSCA's kapital. På grundlag af følgende hypoteser har Kommissionen vurderet, at denne omkostning var på 9,3 %:
- udelukkende egenkapitalfinansiering
 - en risikopræmie på 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾
 - en beta på 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾
 - en omkostning før skat ved kapital, der er placeret risikofrit, på mellem 3,5 og 3,9 %.
- (559) Følgende tabel viser resultatet af beregningen af nettonutidsværdien af 2005-kontrakten på grundlag af en diskonteringsfaktor på 9,3 %.

Tabel 26

Nettonutidsværdi af 2005-foranstaltningen

<i>(mio. EUR)</i>	
	Diskonteringsfaktor på 9,3 %
Nettonutidsværdi	80,6

Denne positive nettonutidsværdi viser, at man kunne forvente, at 2005-kontrakten ville øge rentabiliteten for regionen-SOWAER-BSCA.

- (560) Hvad angår den betingelse, der er angivet i punkt 66 i luftfartsretningslinjerne, og ifølge hvilken aftalen skal indgå i en overordnet strategi til sikring af rentabilitet for lufthavnen, fremgår det af et notat af 8. december 2005, der skulle præsentere BSCA's forretningsforslag til Ryanair for BSCA's bestyrelse, at forslaget bygger på en forretningsplan for 2006-2015. Bestyrelsen anmodes om at sikre sig, at denne plan udløser en acceptabel rentabilitet, der er tilstrækkelig til at absorbere de forventede fremtidige udsving i forhold til budgets kønnene (en fodnote angiver, at forretningsplanen er udarbejdet med omtrentlige skøn over omkostninger og indtægter). BSCA minder om, at de anvendte satser for groundhandling »skal kunne dække omkostningerne og generere en rimelig fortjenstmargen«. Senere præciserer BSCA i notatet, at »omkostningerne ved groundhandling og kontrollen med dem er kernen i det forslag, der er stillet Ryanair. En betydelig del af disse omkostninger er faste eller semivariable, og omkostningen pr. passager er derfor knyttet til mængden af håndterede passagerer. Der er fastsat et minimumsantal rotationer i forretningsforslaget (sammen med Ryanair), og manglende overholdelse af dette minimum vil givetvis medføre et tab på groundhandlingaktiviteten hos BSCA. Der er fastlagt morarenter for at afhjælpe dette«. Kommissionen konkluderer heraf, at selv om BSCA's forretningsforslag til Ryanair indeholdt visse risici set med BSCA's øjne — især risikoen for, at rentabiliteten var utilstrækkelig, i tilfælde af at Ryanairs trafik blev mindre end forventet — var dette forslag ikke desto mindre baseret på en udviklingsstrategi, med hvilken BSCA takket være den af Ryanair tilførte trafik forventede at kunne reducere omkostningerne pr. passager og således generere en tilstrækkelig fortjenstmargen.
- (561) I det det markedsøkonomiske investorprincip er opfyldt, udgør 2005-kontrakten ikke statsstøtte.

⁽¹⁹⁹⁾ Se fodnote 156.

iv) Afhændelsen af BSCA's andele i Promocy til Ryanair

- (562) Den 31. marts 2010 afhændede BSCA sin andel på 50 % i Promocy til Ryanair. BSCA solgte aktierne til deres bogførte værdi (100 euro pr. aktie) for et samlet beløb af 31 100 EUR. Samtlige BSCA's risici og forpligtelser som aktionær i Promocy overgik til Ryanair.
- (563) Promocy havde på tidspunktet for afhændelsen en likviditet på 261 073 EUR (aktivsaldoen efter fradrag af kapital og lovpligtig reserve) ⁽²⁰⁰⁾. BSCA afhændede således sin andel i Promocy til Ryanair for et beløb, der var 99 436 EUR lavere end halvdelen af Promocys likviditet på afhændelsestidspunktet.
- (564) Ikke desto mindre understreger Belgien, at der kørte en skattesag om restance på tidspunktet for afhændelsen. BSCA skulle have afholdt halvdelen heraf, hvis selskabet havde beholdt sin andel i Promocy. Derfor valgte BSCA ifølge Belgien at sælge sin andel til den bogførte værdi.
- (565) Belgien sendte en intern meddelelse af 24. februar 2010 fra BSCA's finansdirektør til BSCA's bestyrelse, hvori direktøren anbefalede bestyrelsen at godkende BSCA's afhændelse af dets andel i Promocy til den bogførte værdi. I denne interne meddelelse mindede direktøren om, at Promocy ikke havde haft aktiviteter siden indgåelsen i 2005 af den nye kontrakt med Ryanair. Efter indledningen af først en undersøgelse og siden en retslig procedure vedrørende førnævnte skattekrav blev det besluttet af lade Promocy stå som et sovende selskab. Da der ikke var sket meget i denne sag siden, besluttede BSCA og Ryanair at afvikle Promocy. Ifølge den interne meddelelse foreslog BSCA derefter Ryanair at deles om nettoaktiverne, som på det tidspunkt androg ca. 350 000 EUR. Ryanair tilkendegav at foretrække at »tømme« selskabet for nettoaktiverne ved at gennemføre en sidste række markedsføringsaktiviteter. På grund af den igangværende retslige procedure modsatte BSCA sig at genoptage markedsføringsaktiviteterne. For at finde en løsning foreslog BSCA Ryanair, at det afhændede sin andel til denne til den bogførte værdi, nemlig 31 100 EUR, på grundlag af en underskrevet aftale, ifølge hvilken BSCA straks fratrådte ledelsen af Promocy. Ifølge den interne meddelelse havde BSCA's revisorer og advokat givet deres samtykke, idet »de var bevidste om ligesom vi, at det var den eneste mulige løsningsmodel«. Finansdirektøren anbefalede ifølge sin interne meddelelse bestyrelsen at godkende afhændelsen, hvilket den gjorde enstemmigt.
- (566) Kommissionen vurderer, at Belgien har fremsendt tilstrækkelig dokumentation for skattesagen og omfanget heraf ved at fremsende meddelelserne om ændring af skatteansættelsen til Kommissionen ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Derfor vurderer Kommissionen, at BSCA har handlet som en markedsøkonomisk aktør ved at modsætte sig genoptagelsen af markedsføringsaktiviteterne og foreslå Ryanair at afhænde sin andel til denne til den bogførte værdi som en løsning. Foranstaltningen udgør derfor ikke statsstøtte.

v) 2010-tillægget

- (568) I afsnit 6.2.1 har Kommissionen vist, at da aftalen om 2010-tillægget blev indgået, var BSCA's midler ikke offentlige, og at BSCA's beslutning om at indgå aftalen om 2010-tillægget i øvrigt ikke kunne tilregnes staten.
- (569) Selv hvis man mente, at Kommissionens konklusion ikke var begrundet, at 2010-tillægget klart blev tildelt for statsmidler, og at beslutningen om at tildele 2010-tillægget skulle tilregnes staten, ville man ikke desto mindre skulle undersøge, om 2010-tillægget gav Ryanair en fordel.
- (570) I så fald ville det være relevant at anse den enhed, der havde tildelt foranstaltningen, for at være regionen-SOWAER-BSCA. Man skulle da undersøge, om regionen-SOWAER-BSCA havde handlet som en markedsøkonomisk aktør ved at indgå aftalen om 2010-tillægget.

⁽²⁰⁰⁾ Se fodnote 76.

⁽²⁰¹⁾ Meddelelserne om ændring af skatteansættelsen blev sendt af Belgien til Kommissionen den 22. juli 2014. De blev fremsendt til Promocy efter afhændelsen. De vedrører regnskabsårene 2003, 2004, 2005 og 2006 og et samlet beløb på omtrent 15 mio. EUR.

(571) I 2010-tillægget bestemmes følgende:

- en afvigelse fra det generelle afgiftsniveau for bevægelseshæmmede personer (herefter »bp«), ifølge hvilken Ryanair skal betale [0,10-0,30] EUR pr. passager om året fra 1. februar 2009 til 31. januar 2010; endvidere skal der ifølge indeksreguleringsbestemmelserne for bp-afgiften ske en nedsættelse af satsen proportionalt med stigningen i den trafik, som Ryanair genererer ⁽²⁰²⁾
- en nedsættelse på [0,10-0,50] EUR pr. passager hos Ryanair af groundhandlingsatsen.

(572) Ifølge Belgien er dette tillæg resultatet af den forhandling, som BSCA førte med Ryanair, efter at BSCA fik nedbragt omkostningerne ved groundhandlingsydelse som følge af, at Ryanair indførte nye procedurer, f.eks. betaling for indskrevet bagage (som betød en kraftig reduktion i mængden af indskrevet bagage) og obligatorisk indskrivning af bagage via internettet. Ifølge Belgien besluttede BSCA at dele gevinsten ved denne omkostningsreduktion med Ryanair til gengæld for Ryanairs løfte om at lade yderligere fire fly have deres base i Charleroi.

(573) Underskrivelsen af tillægget den 6. december 2010 skete på følgende baggrund:

- Ryanair indførte nye procedurer som f.eks. obligatorisk checkin via internettet (»web check-in«) og betaling for indskrevet bagage, hvilket reducerede mængden af indskrevet bagage og muliggjorde besparelser hos BSCA.
- I maj 2009 drøftede BSCA en eventuel stigning i antallet af fly og en nedsættelse af groundhandlingafgiften med Ryanair efter Ryanairs indførelse af nye procedurer.
- Den 30. november 2009 skrev Ryanair til BSCA ⁽²⁰³⁾ for at foreslå selskabet at indgå en aftale om en nedsættelse af groundhandlingafgiften med [0,10-0,50] EUR svarende til halvdelen af den besparelse, som BSCA havde opnået takket være Ryanairs nye procedurer. Ryanair skrev endvidere, at selskabet ikke ville betale bp-afgift. Ryanair bekræftede i øvrigt sin hensigt om at udvide i Charleroi.
- Den 2. december 2009 skrev bestyrelsesformanden for BSCA til Ryanair, at han, inden han undersøgte muligheden for at tildele Ryanair nye slots, ville forelægge BSCA's bestyrelse Ryanairs anmodning om en nedsættelse af groundhandlingafgiften.
- Ifølge Belgien blev der herefter indgået en mundtlig aftale om udvidelsen og omkostningsbesparelsen (Belgien anfører, at der ikke forelå nogen skriftlig aftale på dette stadium, da det var nødvendigt at få bestyrelsens godkendelse først, og man stadig diskuterede bp-afgiften).
- Den 8. januar 2010 tilsendte BSCA's finansdirektør BSCA's bestyrelse en intern meddelelse og et antal dokumenter med finansielle oplysninger for at dokumentere, at det var interessant at huse yderligere fire fly på de aftalte betingelser (dvs. en nedsættelse på [0,10-0,50] EUR pr. passager for groundhandling). Disse dokumenter var:
 - en forventet resultatopgørelse, der påviste virkningen på resultatet af, at Ryanair baserede yderligere fire fly i Charleroi lufthavn
 - et regneark, der viser BSCA, hvordan det kan fastslå sin forhandlingsmargin vedrørende tildeling af en yderligere rabat til Ryanair på groundhandlingafgiften og samtidig bevare en tilstrækkelig rentabilitet på groundhandlingsydelse og en stigning i indtægterne fra andre ikkeluftfartsrelaterede kommercielle aktiviteter (toldfrit salg, hotel og restauration, parkering, buskørsel mv.).
- Den 24. februar 2010 accepterede Ryanair endeligt at betale [0,10-0,30] EUR pr. afrejsende passager i bp-afgift på den betingelse, at dette beløb blev nedsat de følgende år proportionalt med væksten i Ryanairs trafik i Charleroi.

⁽²⁰²⁾ Se fodnote 74.

⁽²⁰³⁾ Brev fra Ryanair til BSCA af 30. november 2009 fremsendt af Belgien den 22. juli 2014.

- Den 29. april 2010 blev udkastet til tillægget drøftet i BSCA's bestyrelse. BSCA's generaldirektør anførte, at tillægget allerede var i anvendelse (de fire fly var ankommet til sommersæsonen 2010).
- Den 6. december 2010 godkendte BSCA og Ryanair 2010-tillægget, der allerede var i anvendelse.

1. Vedrørende BSCA's nedsættelse med [0,10-0,50] EUR af groundhandlingafgiften

- (574) For det første understreger Kommissionen, at denne nedsættelse kun udgjorde halvdelen af den besparelse, som BSCA opnåede takket være Ryanairs nyindførte procedurer. Kommissionen anfører ligeledes, at Ryanair kendte ⁽²⁰⁴⁾ omfanget af den besparelse, som BSCA opnåede, hvilket gjorde forhandlingen vanskeligere for BSCA.
- (575) For det andet medgiver Kommissionen, at det var desto vanskeligere for BSCA at afvise denne nedsættelse, fordi Ryanair planlagde at basere yderligere fire fly i Charleroi lufthavn. Men idet Ryanair havde en trafik på 3 289 725 passagerer i 2009, og hvis halvdelen af disse passagerer var afrejsende passagerer, udgjorde nedsættelsen med [0,10-0,50] EUR pr. afrejsende passager en manglende indtjening hos BSCA på [500 000-2 000 000] EUR, dvs. meget mindre end den stigning i EBIT ⁽²⁰⁵⁾ på [3-7] mio. EUR, som man ifølge BSCA's beregninger ⁽²⁰⁶⁾ kunne forvente sig af de yderligere fire fly.

2. Vedrørende nedsættelsen af bp-afgiften med [0,10-0,30] EUR til fordel for Ryanair

- (576) Belgien hævder, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 ⁽²⁰⁷⁾ giver mulighed for (og ikke pligt til) at fastlægge en bp-afgift for at dække denne type omkostninger for lufthavnene ⁽²⁰⁸⁾. Ifølge Belgien var det yderst vanskeligt for BSCA at opkræve denne afgift hos luftfartsselskaberne. BSCA forsøgte at opnå Ryanairs deltagelse i omkostningerne ved ydelsen af bp-servicen, men Ryanair afviste konsekvent at betale den afgift, som BSCA havde fastlagt, idet Ryanair bestred beløbet med forskellige begrundelser ⁽²⁰⁹⁾. Ifølge Belgien muliggjorde 2010-tillægget en aftale med Ryanair om betaling af en bp-afgift, ganske vist mod en rabat på den normale sats, men dog ikke et nul.
- (577) Kommissionen konstaterer, at Ryanair indtil 2010 ikke betalte bp-afgift, og at BSCA ikke syntes at være i stand til at pålægge Ryanair at betale denne afgift. Derfor var en aftale, om end om et nedsat beløb, bedre for BSCA's rentabilitet.
- (578) Kommissionen bemærker i øvrigt, at en nedsættelse med [0,10-0,30] EUR pr. afrejsende passager udgjorde en manglende indtjening for BSCA på ca. [100 000-300 000] EUR ⁽²¹⁰⁾. Lægger man dertil nedsættelsen med [0,10-0,50] EUR pr. afrejsende passager af groundhandlingafgiften, udgjorde den samlede manglende indtjening hos BSCA ca. [0,6-2,3] mio. EUR, dvs. meget mindre end den stigning i EBIT ⁽²¹¹⁾ på [3-7] mio. EUR, som man ifølge BSCA's beregninger ⁽²¹²⁾ kunne forvente sig af de yderligere fire fly.

⁽²⁰⁴⁾ Jf. brev fra Ryanair af 30. november 2009.

⁽²⁰⁵⁾ EBIT: earnings before interest and taxes.

⁽²⁰⁶⁾ Jf. forventet resultatopgørelse fremsendt til BSCA's bestyrelse.

⁽²⁰⁷⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly (EFT L 204 af 26.7.2006, s.1).

⁽²⁰⁸⁾ Ifølge forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006, artikel 8, stk. 3, om de rettigheder, som handicappede og bevægelseshæmmede personer nyder, kan en »lufthavns forvaltningsorgan (...), uden at det må medføre forskelsbehandling af lufthavnsbrugerne, opkræve en særlig afgift til finansiering af denne bistand«.

⁽²⁰⁹⁾ Der er tale om fire begrundelser:

— Antallet af bevægelseshæmmede personer om bord er begrænset til fire hos Ryanair (det, som de irske sikkerhedsmyndigheder tillader om bord på den pågældende flytype), mens andre luftfartsselskaber, som beflyver Charleroi Bruxelles Sud, ikke har fastsat noget maksimalt antal bevægelseshæmmede personer pr. flyvning.

— Ryanair pålægger bevægelseshæmmede passagerer at anmelde deres tilstedeværelse om bord seneste 48 timer før afgang, da servicen ellers ikke kan garanteres. De øvrige luftfartsselskaber pålægger ingen forpligtelse af denne type, hvilket indebærer, at BSCA skal varetage servicen, uanset at den ikke er anmeldt på forhånd og medfører ekstra omkostninger for BSCA.

— Ryanairs overholdelse af sine ankomst- og afgangstider gør det muligt at tilrettelægge denne service mere effektivt.

— Den klare og bredt anvendte procedure hos Ryanair for bevægelseshæmmede personer (som bliver bedt om at møde i lufthavnen mindst 1 time og 40 minutter før flyafgang) gør det muligt at optimere denne service hos BSCA og dermed nedbringe omkostningerne i forhold til de øvrige luftfartsselskaber.

⁽²¹⁰⁾ Idet Ryanair havde en trafik på 3 289 725 passagerer i 2009, og hvis halvdelen af disse passagerer var afrejsende passagerer.

⁽²¹¹⁾ Se fodnote 209.

⁽²¹²⁾ Se fodnote 210.

- (579) Hvad angår den betingelse, der er angivet i punkt 66 i luftfartsretningslinjerne, og ifølge hvilken aftalen skal indgå i en overordnet strategi til sikring af rentabilitet for lufthavnen, forekommer 2010-tillægget at være en forholdsvis begrænset justering af 2005-aftalen — og ikke en omarbejdning af denne aftale — som i sig selv var baseret på en udviklingsstrategi, der takket være tilførslen af Ryanairs trafik gav BSCA forventninger om at kunne øge sine indtægter fra såvel luftfart som de andre områder og samtidig nedsætte sine omkostninger pr. passager og dermed generere en tilstrækkelig fortjenstmargin på mere eller mindre langt sigt.
- (580) Selv hvis man måtte mene, at 2010-tillægget blev tildelt for statsmidler, og at beslutningen om at tildele 2010-tillægget skulle tilregnes staten, måtte det konkluderes, at regionen-SOWAER-BSCA havde handlet som en markedsøkonomisk aktør ved at indgå aftalen om 2010-tillægget, og at dette tillæg ikke udgør statsstøtte.

6.2.3. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte til fordel for Ryanair

- (581) Kommissionen konkluderer:

- at 2010-tillægget ikke blev tildelt for statsmidler, og at beslutningen om at tildele 2010-tillægget ikke kunne tilregnes staten
- at i) 2001-aftalerne, ii) den ministerielle bekendtgørelse af 11. juni 2004 og brevet fra BSCA af 24. juni 2004, iii) 2005-tillægget og iv) afhændelsen af BSCA's andele i Promocy er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip.

Foranstaltningerne til fordel for Ryanair udgør således ikke statsstøtte.

6.3. Foreneligheden af støtten til BSCA med det indre marked

- (582) Som konkluderet i betragtning 487 udgør 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 statsstøtte til fordel for BSCA. Denne støtte hidrører fra, at 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 udløste en for lav koncessionsafgift i forhold til de infrastrukturer, som regionen-SOWAER stillede til rådighed, og de tjenester og tilskud, der blev ydet, indtil udløbet af den statslige underkoncession, der var tildelt BSCA, dvs. indtil 2040. Denne støtte gør det derfor muligt for BSCA at nedsætte sine driftsomkostninger, i det foreliggende tilfælde koncessionsafgiften. Der er således tale om driftsstøtte, som er modtaget siden 2002, og som fortsat ydes indtil 2040, hvis der ikke træffes korrigerende foranstaltninger til ændring af betingelserne for beregningen af koncessionsafgiften. For at se bort fra teorien om, at denne støtte kunne være investeringsstøtte, bør det i øvrigt erindres, at det er SOWAER og ikke BSCA, som det påhviler at realisere og finansiere det investeringsprogram, der hørte til aftalen mellem SOWAER og BSCA, og at SOWAER ejer de bygninger og infrastrukturer, hvor disse investeringer blev foretaget. Den af Kommissionen identificerede støtte består derfor ikke i at lette de investeringsomkostninger, som BSCA normalt ville skulle afholde, og udgør derfor ikke investeringsstøtte, men driftsstøtte.
- (583) Formålet med dette afsnit er at fastslå, om denne driftsstøtte til fordel for BSCA kan være forenelig med det indre marked. Som det blev konkluderet i betragtning 487, udelukker Kommissionen i øvrigt ikke, at kapitalforhøjelsen i BSCA ydet af SOWAER i 2002 ligeledes kan udgøre statsstøtte til fordel for BSCA. Da der er tale om en kapitalforhøjelse, og såfremt denne foranstaltning udgør statsstøtte, er der ligeledes tale om driftsstøtte. I det følgende inddrager Kommissionen denne kapitalforhøjelse i sin analyse af foreneligheden, ud fra den forudsætning at den udgør statsstøtte.

6.3.1. Analyse af foreneligheden efter artikel 106, stk. 2, i TEUF

- (584) Ifølge Belgien (se afsnit 5.1.2.2) er det tilskud, som regionen betalte for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten, under alle omstændigheder, forudsat at Kommissionen kan vurdere, at det udgør statsstøtte, foreneligt med det indre marked efter artikel 106, stk. 2, i TEUF.
- (585) I betragtning 410 har Kommissionen gjort rede for grundene til, at den mener, at de tjenesteydelser af økonomisk karakter, som regionen betalte et tilskud for, ikke kan betegnes som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.

- (586) Oven i købet vurderer Kommissionen, at det er foreneligheden af den foranstaltning i sin helhed, der hidrører fra 2002-aftalerne (dvs. det, at koncessionsafgiften var lavere end markedsniveauet takket være tilskuddet fra regionen til BSCA), der skal undersøges, og ikke kun foreneligheden af tilskuddet fra regionen.
- (587) Kommissionen konkluderer, at foranstaltningerne til fordel for BSCA ikke kan betragtes som forenelige med det indre marked efter artikel 106, stk. 2, i TEUF og ej heller på baggrund af de afgørelser og rammebestemmelser, der bygger på artikel 106, stk. 2, i TEUF.

6.3.2. Analyse af foreneligheden efter artikel 107, stk. 3, i TEUF

- (588) I henhold til artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner betragtes som forenelig med det indre marked, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.
- (589) I medfør af punkt 172 i luftfartsretningslinjerne, som trådte i kraft den 4. april 2014, vil Kommissionen »anvende principperne i nærværende retningslinjer på alle sager om driftsstøtte (udestående anmeldelser og ulovligt uanmeldt støtte) til lufthavne, selv hvor støtten blev ydet inden den 4. april 2014 og overgangsperiodens begyndelse».
- (590) Ifølge visse parter ville anvendelsen af luftfartsretningslinjerne på en støtte, der blev tildelt før ikrafttrædelsen af nævnte retningslinjer, stride mod de generelle retsprincipper (jf. afsnit 4.1.2, litra b)).
- (591) I den henseende understreger Kommissionen, at Domstolen i sin Vizcaya-dom ⁽²¹³⁾ bemærkede:
- at anvendelsen af de nye retningslinjer på en støtte, som blev iværksat uden at være blevet anmeldt, ikke udspringer af en situation, der ligger tidligere, men derimod en aktuel situation
 - at effektiv anvendelse af EU's regler kræver, at Kommissionen til hver en tid kan tilpasse sin vurdering til denne politiks behov, og
 - at en medlemsstat, der ikke har anmeldt en støtteordning til Kommissionen, ikke med rimelighed vil kunne forvente, at denne ordning bliver vurderet i henhold til de regler, der var gældende på tidspunktet for ordningens vedtagelse.

Domstolen konkluderer heraf, at Kommissionen i det foreliggende tilfælde ikke overtrådte princippet om forbud mod tilbagevirkende kraft, ej heller princippet om retssikkerhed, ved at anvende de nye regler til at vurdere foreneligheden af en støtte, som blev iværksat uden at være blevet anmeldt.

- (592) Kommissionen bemærker, at støtten til BSCA blev iværksat uden forudgående anmeldelse, ligesom det var tilfældet i Vizcaya-sagen. Den vurderer, at anvendelsen af punkt 172 i luftfartsretningslinjerne på de omhandlede foranstaltninger ikke strider mod de generelle retsprincipper.
- (593) I punkt 137 i luftfartsretningslinjerne bestemmes: »Driftsstøtte, der er ydet inden overgangsperiodens begyndelse (inklusive støtte udbetalt før den 4. april 2014), kan erklæres for forenelig for hele det beløb, der svarer til de driftsomkostninger, hvis betingelserne i afsnit 5.1.2 er opfyldt, dog undtagen punkt 115, 119, 121, 122, 123, 126-130, 132, 133 og 134. Ved vurdering af foreneligheden af driftsstøtte, der er ydet inden den 4. april 2014, vil Kommissionen især tage hensyn til fordrejninger af konkurrencen.»
- (594) For at fremme udviklingen i luftfartssektoren sondres der derfor i luftfartsretningslinjerne mellem støtte tildelt før overgangsperiodens begyndelse (herunder støtte udbetalt før den 4. april 2014) og støtte tildelt senere.

⁽²¹³⁾ Dom af 9. juni 2011 i forenede sager C-465/09 P til C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya m.fl. mod Kommissionen, Sml. 2011 I, s. 83, ECLI:EU:C:2011:372.

(595) Følgende betingelser er angivet i afsnit 5.1.2 i luftfartsretningslinjerne:

- bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse
- behov for statslig indgriben
- statsstøttens egnethed som politikinstrument
- støttens virkning som incitament
- støttebeløbets proportionalitet (begrænsning af støtten til det minimum, der er nødvendigt)
- undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen.

(596) Kommissionen vil derfor undersøge, om støtten til BSCA, nemlig 2002-aftalerne, investeringsbeslutningen og kapitalforhøjelsen i BSCA ydet af SOWAER (forudsat i det følgende, at denne foranstaltning udgør statsstøtte), opfylder hver af disse betingelser.

6.3.2.1. Bidrag til et veldefineret mål af fælles interesse

(597) I punkt 113 i luftfartsretningslinjerne angives følgende mål af fælles interesse:

- a) øger unionsborgernes mobilitet og forbindelsen til regionerne ved at etablere et adgangspunkt for flyvninger inden for Unionen
- b) modvirker trafiktætheden i store hovedlufthavne, der er knudepunkter inden for Unionen
- c) fremmer regional udvikling.«

(598) I det foreliggende tilfælde blev støtten tildelt for at fremme regionaludviklingen. De rapporter, der er fremlagt til støtte for regeringens beslutninger, begrundes da også det interessante ved investeringerne med den positive virkning af udviklingen af lufthavnen for økonomien og beskæftigelsen i Charleroi og omegn⁽²¹⁴⁾. Lufthavnsområdet blev på baggrund af problematikken med at omdanne Charleroi-regionens gamle industriområde udpeget som en ny pol for udvikling med både forskning og udvikling, avancerede sektorer og åbning over for den europæiske økonomi. I sit notat præciserer ministeren: »Ved sin regionalpolitiske erklæring, der blev godkendt den 15. juli 1999, anerkender det vallonske parlament, at de regionale lufthavne er vigtige poler for økonomisk udvikling og jobskabelse for regionen Vallonien, som man bør fremme ud fra såvel et økonomisk som en miljømæssigt synspunkt foruden i transportmæssig henseende. De vigtigste mål er:

- at yde en særlig støtte til udviklingen af økonomiske aktiviteter og helst i synergi med lufthavnsaktiviteterne (...), for at den offentlige opgave med at bygge infrastruktur kan overlades til det private initiativ, der skaber job
- at arbejde for en strategisk integration af lufthavnsaktiviteterne i andre transportnet for personbefordring og godstransport
- (...)
- at intensivere beskyttelsen af miljøet og bekæmpelsen af støjforurening.

(...) Det er derfor vigtigt, at lufthavnen for at kunne spille rollen som løftestang for den regionale økonomi får en fuldstændig infrastruktur inden for rammerne af en overordnet udviklingsplan.«

(599) Ovennævnte notat sammenfatter ligeledes resultatet af flere undersøgelser udført med henblik på at målrette udviklingspolitikken for de vallonske lufthavne. Tractebel giver i sin undersøgelse en vurdering af de økonomiske følger og den beskæftigelse, som genereres ved henholdsvis 1 mio. og 2 mio. passagerer. Det fremgår heraf, at 1 mio. passagerer skaber 6 364 job, og at 2 mio. passagerer skaber 8 090 job.

⁽²¹⁴⁾ Se f.eks. den vallonske regerings notat, der er bilag til beslutningen af 8. november 2000, s. 9 ff.

- (600) I tilfælde af at kapitalforhøjelsen ydet af SOWAER udgør støtte, har denne kapitalforhøjelse haft til formål at sætte BSCA i stand til at undgå en eventuel fallit og således kunne fortsætte sin aktivitet og opfylde et mål af fælles interesse som beskrevet i den foregående betragtning.
- (601) På grundlag af de oplysninger, der foreligger på nuværende tidspunkt, konstaterer Kommissionen, at støtten faktisk befordrede udviklingen af regionen Charleroi ved at muliggøre omdannelsen af en beskeden lufthavn til en stor regional lufthavn med næsten 7 mio. passagerer om året, som genererede stor økonomisk aktivitet i og omkring lufthavnen. I henseende til beskæftigelse muliggjorde Charleroi lufthavn ifølge en undersøgelse foretaget af Belgiens nationalbank på grundlag af 2009-data skabelse af 1 323 direkte fuldtidsækvivalente stillinger og 1 525 indirekte fuldtidsækvivalente stillinger.
- (602) Kommissionen mener, at støtten bidrog til et veldefineret mål af fælles interesse, nemlig den økonomiske udvikling af Charleroi og omegn.
- (603) Det skal dog stadig verificeres i henhold til punkt 114 i luftfartsretningslinjerne, at støtten ikke fremmer duplikering af urentable lufthavne.
- (604) I det foreliggende tilfælde mener Kommissionen, at prognoserne for udnyttelsen af lufthavnen som fastslået i undersøgelserne fra 2000-2001 ⁽²¹⁵⁾, dvs. kort før foranstaltningerne blev vedtaget, var tilstrækkelige til at begrunde disse investeringer. Det fremgår da også af disse undersøgelser, at der var en efterspørgsel i Charleroi lufthavn, især i lavprissegmentet, hvor lufthavnen Bruxelles-National på det tidspunkt ikke var aktiv. Udviklingen af Charleroi lufthavn og rentabiliteten for forvalteren BSCA bekræfter efterfølgende, at disse udviklingsperspektiver fandtes. Således havde BSCA ultimo 2013 et overskud før skat på 14,86 mio. EUR, dvs. mere end det beløb, selskabet havde modtaget i statsstøtte det pågældende år (støttebeløbene er anført i tabel 34).
- (605) Som angivet i betragtning 484 og uddybet i betragtning 626 er der et stort overlap mellem oplandet til henholdsvis Charleroi lufthavn og lufthavnen Bruxelles-National. Som vist i betragtning 627-641 udløste støtten en betydelig konkurrencefordrejning ved at påvirke væksten i antal passagerer i lufthavnen Bruxelles-National i segmentet med korte og mellemlange punkt-til-punkt-flyvninger. Men lufthavnen Bruxelles-National har ubrugt kapacitet (ifølge lufthavnsforvalteren i Bruxelles-National, Brussels Airport Company, er denne lufthavns kapacitet på 28 mio. passagerer).
- (606) Siden tildelingen af støtten til BSCA i 2002 og 2003 har trafikken i Bruxelles-National ikke desto mindre hele tiden ligget over 14 mio. passagerer, dvs. halvdelen af dens teoretiske kapacitet. Siden 2002 ⁽²¹⁶⁾ har trafikken i Bruxelles-National været stigende (undtagen i 2009), om end denne vækst er moderat sammenlignet med væksten i Charleroi lufthavn.

Tabel 27

Udvikling i antal passagerer i Bruxelles-National og Charleroi

(mio.)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bruxelles-National	14,4	15,2	15,6	16,1	16,7	17,8	18,5	17	17,1	18,8	18,9	19,1
Charleroi	1,3	1,8	2,0	1,9	2,2	2,5	3,0	3,9	5,2	5,9	6,5	6,8

Kilde: brusselsairport.be og charleroi-airport.com.

⁽²¹⁵⁾ Strategisk undersøgelse udført af Tractebel af udviklingen i Charleroi lufthavn, færdiggjort i april 2000. Undersøgelse udført af Roland Berger af udviklingen af en lufthavnsstrategi for Vallonien, juli 2000. Undersøgelse, rekvireret af Grands Travaux de Marseille, af den potentielle udvikling af Charleroi lufthavn.

⁽²¹⁶⁾ Efter Sabenas konkurs i slutningen af 2001 faldt trafikken i Bruxelles-National fra 19,7 mio. EUR i 2001 til 14,4 mio. i 2002.

BAC's EBIT⁽²¹⁷⁾ har været positivt, i hvert fald siden 2006 [...].

- (607) Kommissionen konstaterer dermed, at selv om støtten til BSCA har påvirket væksten i passagertrafikken i Bruxelles-National og — takket være stordriftsfordele — sænket BAC's rentabilitet, har den imidlertid ikke medført en duplikering af urentable lufthavne. Dette skyldes især den høje tæthed⁽²¹⁸⁾ og betydelige efterspørgsel efter luftfartstjenester⁽²¹⁹⁾ i oplandet til lufthavnene Charleroi og Bruxelles-National, hvilket sætter begge lufthavne i stand til at være rentable.

6.3.2.2. Behov for statslig indgriben

- (608) Som det præciseres i punkt 116 og 118 i luftfartsretningslinjerne bør statsstøtte »kun ydes i de situationer, hvor denne støtte kan føre til en væsentlig forbedring, som markedet ikke selv kan levere. Under de nuværende markedsvilkår vil behovet for offentlig finansiering til driftsomkostninger på grund af de høje faste omkostninger være forskelligt afhængigt af lufthavnens størrelse, og det vil normalt være proportionelt større for mindre lufthavne«. Kommissionen mener, at lufthavne med mellem 1 og 3 mio. passagerer om året generelt bør »være i stand til at dække størstedelen af deres driftsomkostninger«, og at lufthavne med en årlig passagertrafik på over 3 mio., »som regel [har] en rentabel drift og bør være i stand til at dække deres egne driftsomkostninger«.
- (609) Kommissionen bemærker imidlertid, at punkt 119 i luftfartsretningslinjerne, ifølge hvilket den finder, »at lufthavnens årlige trafik ikke må overstige 3 mio. passagerer, for at den kan anses for at være berettiget til at modtage driftsstøtte⁽²²⁰⁾«, ikke kan anvendes på støtte ydet før den 4. april 2014.
- (610) På tidspunktet for vedtagelsen af foranstaltningerne i 2002 og 2003 androg trafikken i Charleroi lufthavn mellem 1 og 2 mio. passagerer. Ifølge BSCA's forretningsplan af 2002 forventedes det, at trafikken ville stige til over 3 mio. passagerer i 2011.
- (611) Ifølge BSCA's forretningsplan af 2002 ville BSCA ikke engang med støtten blive rentabel førend i 2005 (BSCA blev faktisk rentabel i 2004). Hvis koncessionsafgiften havde svaret til markedsniveauet, kunne regionen og SOWAER således have forventet, at BSCA akkumulerede driftstab i det mindste i de første år, og dermed mens det var i finansielle vanskeligheder, hvilket kunne have truet driften og udviklingen af Charleroi lufthavn og dermed forfølgelsen af støttens mål om økonomisk udvikling. I mangel af kapitalforhøjelsen af 2002 ville BSCA ligeledes have været i sådanne finansielle vanskeligheder, at det kunne have kompromitteret driften og udviklingen af Charleroi lufthavn. Endvidere havde BSCA uden støtten været nødt til at forlange meget højere lufthavnsafgifter af Ryanair og de øvrige luftfartsselskaber for at sikre sin egen finansielle ligevægt. I den situation er det muligt, at Ryanair som BSCA's hovedkunde havde valgt at flytte sin base fra Charleroi til en anden lufthavn eller endda reducere sin aktivitet mærkbart i denne lufthavn, hvilket ligeledes ville have været skadeligt for udviklingen af lufthavnen og de følgevirkninger, som regionen forventede heraf i form af økonomisk udvikling.
- (612) På baggrund af forretningsplanen af 2002 vurderer Kommissionen, at støtten af 2002 og 2003 var nødvendig.

⁽²¹⁷⁾ Se fodnote 209.

⁽²¹⁸⁾ De to lufthavnes opland omfatter hovedstadsregionen Bruxelles, som tæller 1,2 mio. indbyggere med en tæthed på 7 250 indbyggere pr. kvadratkilometer. Tætheden i Belgien (som ganske vist ikke svarer nøjagtigt til de to lufthavnes opland) er en af verdens højeste med 364 indbyggere pr. kvadratkilometer.

⁽²¹⁹⁾ De to lufthavnes opland omfatter hovedstadsregionen Bruxelles. Denne region er sæde for de europæiske institutioner, internationale organisationer og multilaterale virksomheder, hvilket skaber en stærk efterspørgsel efter luftfartstjenester. Endvidere er BNP pr. capita i Belgien (som ganske vist ikke svarer nøjagtigt til de to lufthavnes opland) udtrykt i købekraft 20 % højere end EU-gennemsnittet (kilde: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Den faktiske gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten anmeldes eller faktisk tildeles eller udbetales, såfremt det drejer sig om ikke anmeldt støtte. Hvis det drejer sig om en nyoprettet passagerlufthavn, skal den prognosticerede gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår, efter at den erhvervmæssige passagerlufttrafik begynder, lægges til grund. Disse grænser er baseret på tælling af enkeltrejser. Det betyder, at flypassagerer, der f.eks. flyver til og fra lufthavnen, bliver talt to gange. Grænserne gælder for individuelle ruter. Hvis en lufthavn er en del af en lufthavnskoncern, skal passageretallet beregnes på grundlag af hver enkelt lufthavn.

6.3.2.3. Statsstøttens egnethed som politikinstrument

- (613) Punkt 120 i luftfartsretningslinjerne rummer følgende bestemmelse: »Medlemsstaterne skal dokumentere, at støtten er egnet til at opnå det ønskede mål eller for at løse de problemer, som støtten søger at afhjælpe. En støtteforanstaltning vil ikke blive anset for forenelig med det indre marked, hvis andre, mindre fordrejende politik- eller støtteinstrumenter gør det muligt at nå samme mål.«
- (614) I tråd med punkt 121-123 i luftfartsretningslinjerne — også selv om disse punkter ikke officielt finder anvendelse på det foreliggende tilfælde — kan man undersøge, om der fandtes et politikinstrument, der muliggjorde opfyldelsen af samme formål, og som yderligere tilskyndede til effektiv forvaltning af lufthavnen. De instrumenter, hvormed man på forhånd fastsætter støttebeløbet, så det dækker det forventede finansielle underskud, er eksempler på instrumenter, som tilskynder til effektiv forvaltning af en lufthavn.
- (615) Den koncessionsafgift, som BSCA betalte, er defineret på forhånd og tilskynder dermed BSCA til at forvalte lufthavnen effektivt. Om end det tilskud, som regionen betalte til tjenesteydelser, var udregnet på grundlag af de påløbne omkostninger og ikke med et foruddefineret fast beløb, er den del af dette tilskud, der gik til tjenesteydelser af økonomisk karakter, forholdsvis beskedne. Ligeledes er kapitalforhøjelsen af 2002 et isoleret tiltag, som derfor ikke hidrører fra et foruddefineret fast beløb, men den repræsenterer et forholdsvis begrænset beløb i forhold til det støttebeløb, der hidrører fra 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003. Kommissionen konkluderer derfor, at støtten til BSCA opretholder BSCA's incitament til at forvalte lufthavnen effektivt og udgør et egnet politikinstrument.

6.3.2.4. Støttens virkning som incitament

- (616) I henhold til punkt 124 i luftfartsretningslinjerne har driftsstøtte »virkning som incitament, hvis det er sandsynligt, at den økonomiske aktivitet i den pågældende lufthavn ville være væsentligt lavere uden driftsstøtten, idet der derved tages hensyn til eventuel ydelse af investeringsstøtte og trafikniveauet«.
- (617) Støtten til BSCA muliggjorde en modernisering af Charleroi lufthavn og en kapitalforhøjelse, samtidig med at BSCA holdt driftsomkostningerne på et niveau, der tillod selskabet at tilbyde og opretholde attraktive vilkår for luftfartsselskaberne i lufthavnen, bl.a. Ryanair, uden at løbe ind i større finansielle vanskeligheder. Som angivet i betragtning 611 ville BSCA da også i mangel af støtten have været nødt til at opkræve meget højere lufthavnsafgifter hos Ryanair og de øvrige luftfartsselskaber. I den situation er det muligt, at Ryanair som BSCA's hovedkunde havde valgt at flytte sin base fra Charleroi til en anden lufthavn eller reducere sin aktivitet mærkbart i denne lufthavn.
- (618) Kommissionen konkluderer heraf, at det økonomiske aktivitetsniveau i Charleroi lufthavn i mangel af støtte sandsynligvis ville være reduceret betydeligt. Kommissionen vurderer derfor, at støtten havde en virkning som incitament.

6.3.2.5. Støttebeløbets proportionalitet (begrænsning af støtten til det nødvendige minimum)

- (619) I punkt 125 i luftfartsretningslinjerne præciseres det, at for »at være proportionel skal driftsstøtte til lufthavne være begrænset til det minimum, der er nødvendigt for at frembringe den støttemodtagende aktivitet«.
- (620) For at fastslå, om støtten er proportionel, skal det undersøges, om BSCA's forretningsplan (omfattende støtten) gjorde det muligt for BSCA at forvente en indtjening, der ikke oversteg en rimelig indtjening.
- (621) Af BSCA's forretningsplan af 2002 fremgår det, at der er et forventet afkast på egenkapitalen i perioden 2002-2015 på 8,3 % og et afkast på den investerede kapital på 9,6 %. Da Kommissionen for at kunne anvende det markedsøkonomiske investorprincip vurderede, at man kunne forvente et afkast på egenkapitalen på 9 % i 2002 ⁽²²¹⁾, konkluderer Kommissionen, at den på forhånd forventede indtjening ikke oversteg et rimeligt niveau. I det omfang støtten blev udformet for at sikre BSCA dækning af selskabets omkostninger og indtjening, som ikke oversteg et rimeligt niveau, kan støtten fra 2002 og 2003 anses for at være proportionel.

⁽²²¹⁾ Nærmere bestemt blev der anvendt en diskonteringsfaktor på 9 % (jf. betragtning 437), som byggede på en vægtet gennemsnitlig kapitalomkostning på 9 %, der igen byggede på et afkast på egenkapitalen på 9 %, idet SOWAER ikke havde gæld.

6.3.2.6. Undgåelse af uforholdsmæssigt negativ påvirkning af konkurrencen og samhandelen

- (622) Punkt 137 i luftfartsretningslinjerne understreger betydningen af vurderingen af virkningerne af den støtte, der blev tildelt før den 4. april 2014, for konkurrencen i form af konkurrencefordrejning. Der står i punkt 137: »Ved vurdering af foreneligheden af driftsstøtte, der er ydet inden den 4. april 2014, vil Kommissionen især tage hensyn til fordrejninger af konkurrencen.«
- (623) I punkt 131 i luftfartsretningslinjerne præciseres det i øvrigt, at Kommissionen ved »vurdering af driftstøttes forenelighed med det indre marked vil (...) tage hensyn til fordrejningen af konkurrencevilkårene og påvirkningen af samhandelen. Hvis en lufthavn har det samme opland som en anden lufthavn med overskydende kapacitet, skal forretningsplanen, som skal være baseret på en velfunderet prognose for passager- og fragtrafikken, identificere de sandsynlige virkninger på trafikken i andre lufthavne i oplandet«.
- a) Identifikation af oplandet og de konkurrerende lufthavne
- (624) Ifølge Belgien har Charleroi lufthavns opland en radius på to timers kørsel, og det omfatter 15 mio. mennesker, som kan være interesseret i lavprislejvninger. Dette opland omfatter Belgien, det nordlige Frankrig, det sydlige Nederlandene, det nordlige Luxembourg og det vestligste Tyskland.
- (625) Tæt ved Charleroi lufthavn ligger flere lufthavne, hvis opland overlapper med Charleroi lufthavns opland: Liège (ligger 78 km og 49 minutters kørsel fra Charleroi) — det skal dog præciseres, at Liège specialiserer sig i fragt — Lille (henholdsvis 121 km og en time og 12 minutter) og navnlig Bruxelles-National (69 km og 46 minutter ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Der er stort overlap mellem oplandet til Charleroi lufthavn og til Bruxelles-National. Overlappet rummer navnlig hovedstadsregionen Bruxelles, som er den tættest befolkede del af det fælles opland på 1,2 mio. indbyggere. Selv om Charleroi lufthavn ligger længere væk fra Bruxelles end lufthavnen Bruxelles-National, er køretiden fra centrum af Bruxelles til Charleroi ad landevejen kun 30 minutter længere end den til Bruxelles-National.

Tabel 28

Afstand og køretid mellem centrum af Bruxelles og lufthavnene Charleroi og Bruxelles-National

Fra centrum af Bruxelles til:	Charleroi	Bruxelles-National
Afstand	46 km	12 km
Med bil	45 min.	16 min.
Med bus	45 min.	18 min.
Med tog	50 min. (via Charleroi Sud)	17 min.

Kilde: Kommissionens afgørelse om Ryanair/Aer Lingus af 27. februar 2013.

⁽²²²⁾ Til sammenligning er afstanden mellem Frankfurt Hahn lufthavn og Frankfurts hovedlufthavn 120 km.

⁽²²³⁾ Tider og afstande angivet på <https://maps.google.com>.

b) Analyse af de konkurrencefordrejninger, der skyldes støtten

(627) Konkurrencefordrejningerne som følge af støtten kan opstå, fordi:

- BSCA trækker luftfartsselskaber til Charleroi, som denne lufthavn ikke havde været i stand til at tiltrække uden støtte, og som ville have været tilbøjelige til at placere deres ressourcer (fly, besætning mv.) i andre lufthavne, især dem, der ligger tættest på Bruxelles-National
- støtten vil kunne påvirke adfærden hos visse passagerer, nemlig dem, der med deres placering i forhold til afrejselufthavn og destination er i stand til at vælge mellem Charleroi lufthavns tjenester og Bruxelles-Nationals tilsvarende tjenester som afrejse- eller destinationslufthavn. Disse passagerer vil da også sandsynligvis være tiltrukket af de lave satser, der tilbydes af luftfartsselskaberne i Charleroi (satser, som formentlig ville have været højere uden støtten til BSCA) på bekostning af de selskaber, der opererer fra Bruxelles-National.

i) Undersøgelse af substituerbarheden mellem tjenesterne i Charleroi lufthavn og Bruxelles-National.

(628) Hvad angår fraværet eller imødegåelsen af en negativ virkning for konkurrencen, skal Kommissionen ifølge Belgien ud fra tidspunktet for ydelsen af den offentlige finansiering bedømme, om denne betingelse er opfyldt. Stadig ifølge Belgien udspringer udviklingen af Charleroi lufthavn af dannelsen af et nyt marked i et bestemt segment, som kun var meget lidt om overhovedet dannet i lufthavnen Bruxelles-National på tidspunktet for tildelingen af støtten, nemlig lavprissegmentet. Endvidere blev det i to undersøgelser foretaget af uafhængige eksperter i form af Roland Berger International Management Consultant og GTM fastslået, at lufthavnen Bruxelles-National næsten var overbelastet, og at der ikke var overlap mellem de to lufthavne med hensyn til kundekredsen. De selskaber, der frekventerede lufthavnen i Bruxelles, var dengang uden interesse for lufthavnen i Charleroi, mens Ryanair som primær bruger i Charleroi lufthavn dengang ikke havde nogen planer om at etablere sig i hovedlufthavne. I 2000 led Charleroi lufthavn under et meget dårligt image som bekræftet af GTM's og Roland Berger International Management Consultants undersøgelser. Infrastrukturen var ringe, lille og beskedent besøgt. Lufthavnen beføj kun en enkelt rute og nogle charterflyvninger om sommeren. Ifølge Belgien kunne man derfor ikke anse Charleroi lufthavn for dengang at have været i stand til at konkurrere med lufthavnen Bruxelles-National. Endelig var lufthavnen Bruxelles-National begunstiget med hensyn til infrastrukturer (flere terminaler, flere start- og landingsbaner osv.) og tilgængelighed takket være sin placering tæt ved hovedstaden og en togforbindelse, som Charleroi lufthavn ikke havde.

(629) Til disse bemærkninger fra Belgien har Kommissionen følgende kommentarer:

- Selv om man antog, at undersøgelsen af virkningerne af støtten i form af konkurrencefordrejning af hensyn til forenelighedsanalysen skulle tage udgangspunkt i det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt, skulle det ikke desto mindre vurderes, hvad virkningerne af støtten var på kort og langt sigt, sådan som man kunne forvente det på tidspunktet for tildelingen af støtten. På tidspunktet for tildelingen af støtten kunne det forventes, at støtten ville gøre det muligt for BSCA at tilbyde meget fordelagtige satser for de tjenesteydelser, som selskabet ville være i stand til at tilbyde takket være de investeringer, som SOWAER foretog, idet disse udløste en betydelig stigning i Charleroi lufthavns kapacitet. I den henseende kan det erindres, at forretningsplanen af 2002 indebar en stærk stigning i trafikken i Charleroi lufthavn, idet denne trafik skulle stige fra 1,2 mio. passagerer i 2002 til næsten 3 mio. passagerer i 2010. Det stod således klart på tidspunktet for ydelsen af støtten til BSCA, at støtten ville gøre det muligt for BSCA at udvikle sig betydeligt, og at det ikke kunne udelukkes, at denne udvikling delvis skete på bekostning af de konkurrerende lufthavne, især Bruxelles-National.
- Belgien anfører, at på det tidspunkt, hvor Roland Berger International Management Consultant og GTM foretog deres undersøgelser, var lufthavnen Bruxelles-National tæt på overbelastning. Kommissionen fastslår ikke desto mindre, at da foranstaltningerne blev tildelt, dvs. i april 2002 og april 2003, var luftfartsselskabet Sabena gået konkurs, og trafikken i Bruxelles-National var allerede meget påvirket af denne konkurs i form af et fald fra 19,7 mio. passagerer i 2001 til 14,4 mio. passagerer i 2002. På tidspunktet for tildelingen af foranstaltningerne var lufthavnen Bruxelles-National således ikke tæt på overbelastning.

- (630) Hvad angår spørgsmålet om substituerbarhed mellem udbuddet af tjenesteydelser i de to lufthavne Charleroi og Bruxelles-National, erkender Kommissionen, at de to lufthavne ikke er fuldstændig substituerbare:
- På grund af den forholdsvis lange afstand mellem Charleroi lufthavn og centrum af Bruxelles og lufthavnens lavprisprofil (i kraft af dels dens infrastruktur, dels de luftfartsselskaber, der benytter den, og de ydelser, de tilbyder), udgør Charleroi lufthavn ikke et alternativ til Bruxelles-National for visse passagerkategorier (især forretningsrejsende, der er mest følsomme over for tidsfaktoren).
 - Charleroi lufthavn har en profil som punkt-til-punkt-lufthavn med korte flyvninger, som hindrer den i at være et reelt alternativ til Bruxelles-National for luftfartsselskaber som Brussels Airlines, som driver langdistanceruter og/eller bruger en »nav-og-eger«-model (hub-and-spoke) bestående i at betjene et langdistancerutenet med udgangspunkt i en hovedlufthavn (hub) for passagerer i transit, der ankommer til hovedlufthavnen via et net af korte og mellemlange ruter.
 - Lufthavnen Bruxelles-National vil formentlig ikke kunne udgøre et troværdigt alternativ til Charleroi lufthavn for visse passagerkategorier, der er meget prisfølsomme.
- (631) Ikke desto mindre overlapper udbuddet af ydelser i de to lufthavne til en vis grad hinanden. Om end dette overlap var mindre på tidspunktet for tildelingen af støtten, var den dog til stede. Endvidere kunne det forventes, at de to lufthavnes udbud på grund af støtten ville være i endnu skarpere konkurrence. Lufthavnen Charleroi tilbyder således flyvninger, der vil kunne interessere den del af Bruxelles-Nationals kundekreds, som benytter korte og mellemlange flyvninger. Følgende data viser udviklingen i antal forbindelser, der drives med afgang fra Charleroi lufthavn, og heraf de forbindelser, hvis destination også beflyves fra lufthavnen Bruxelles-National.

Tabel 29

Forbindelser med afgang fra Charleroi lufthavn, og heraf de forbindelser, hvis destination også beflyves fra lufthavnen Bruxelles-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Antal forbindelser med afgang fra Charleroi lufthavn	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
heraf forbindelser, hvis destination også beflyves fra lufthavnen Bruxelles-National	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Kilde: Bilag 11 til Belgiens brev fremsendt den 7. februar 2014.

- (632) Det antal forbindelser, som både blev tilbudt fra Charleroi lufthavn og Bruxelles-National, steg således kraftigt (fra fem i 2002 til 63 i 2013) og skabte et stærkt konkurrencemæssigt pres på lufthavnen Bruxelles-National.

ii) Undersøgelse af støttens virkninger

- (633) Set i lyset af dette store overlap mellem de forbindelser, som blev drevet fra Charleroi lufthavn, og dem, der blev udbudt med afgang fra lufthavnen Bruxelles-National, var virkningen af den støtte, som satte BSCA i stand til at tilbyde luftfartsselskaberne særligt attraktive satser, ifølge lufthavnsforvalteren i Bruxelles-National meget betydelig for lufthavnen. Konkurrencefordrejningen var særlig markant på de korte flyvninger, idet afgiften har en større relativ virkning for prisen på korte flyvninger end på lange flyvninger.

(634) I tabel 30 vises udviklingen i antallet af afrejsende og ankomende passagerer på korte flyvninger i Charleroi henholdsvis Bruxelles-National (Bruxelles-National og Charleroi var ikke i konkurrence på langdistanceflyvningerne, eftersom disse ikke udbydes fra Charleroi).

Tabel 30

Udviklingen i antal passagerer (mio.) på korte flyvninger med afrejse fra og ankomst til Bruxelles-National (BRU) og Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU+CRL	
	Markedet for korte flyvninger (antal passagerer i mio.)	Årlig udvikling (%)	Markedet for korte flyvninger (antal passagerer i mio.)	Årlig udvikling (%)	Markedet for korte flyvninger (antal passagerer i mio.)	Årlig udvikling (%)
2004	11,8		2,0		13,8	
2005	12,2	4	1,9	- 5	14,1	2
2006	12,5	3	2,2	16	14,7	4
2007	13,4	8	2,4	9	15,8	7
2008	13,2	- 1	2,9	21	16,1	2
2009	11,7	- 11	3,9	35	15,6	- 3
2010	11,3	- 3	5,2	33	16,5	6
2011	12,2	7	5,9	14	18,1	9
2012	12,1	- 1	6,5	10	18,6	3
2013	12,4	3	6,8	4	19,2	3

Kilde: BAC's bemærkninger af 8. maj 2014.

(635) Tabellen i betragtning 634 viser, at mens trafikken i Charleroi i 2004 kun udgjorde 17 % af trafikken i Bruxelles-National i segmentet for korte flyvninger, var dette tal steget til næsten 55 % i 2013. Væksten i Charleroi lufthavn var særlig kraftig i årene 2008-2010, mens trafikken på korte flyvninger samtidig faldt i Bruxelles-National. Denne betydelige udvikling i Charleroi lufthavn i årene 2008-2010 skyldes til dels åbningen af den nye terminal i 2008, som blev finansieret af SOWAER, og vedrørende hvilken det er blevet fastslået i nærværende afgørelse, at BSCA ikke betalte markedsprisen.

(636) Ifølge BAC fører denne situation til et tab af 2,5 mio. passagerer, dvs. et årligt tab på 50 mio. EUR. BAC vurderer, at det sandsynligvis kun er 1,5 mio. passagerer af de yderligere 4 mio. passagerer i Charleroi i 2011 i forhold til 2005, der er nye kunder, mens de resterende 2,5 mio. er passagerer, som under andre omstændigheder ville være kommet til eller blevet i Bruxelles-National.

iii) Konklusion

(637) Kommissionen konstaterer:

- at lufthavnene Charleroi og Bruxelles-National er i konkurrence på visse korte og mellemlange punkt-til-punkt-flyvninger og om visse brugere
- at lufthavnen Bruxelles-National ikke er overbelastet
- at støtten gjorde det muligt for BSCA at tilbyde luftfartsselskaberne særligt attraktive satser for lufthavnstjenesterne. Kommissionen vurderer, at BSCA uden støtten utvivlsomt ikke havde været i stand til at sikre, at Ryanair baserede et stort antal flyvninger i Charleroi lufthavn. Udviklingen i Charleroi lufthavn blev desto stærkere, fordi regionen besluttede at investere stort i lufthavnen og således øge dens kapacitet. Lufthavnens kapacitet steg således fra en teoretisk kapacitet på 1 mio. passagerer før realiseringen af investeringerne i henhold til foranstaltningerne af 2002 og 2003 til en teoretisk kapacitet på 3 mio. passagerer efter investeringerne (bemærk, at den reelle kapacitet faktisk er større, hvilket ses af trafiktallene i Charleroi lufthavn, idet den overstiger den nominelle kapacitet i terminalen, hvilket generelt er muligt, hvis man nedgraderer komfortniveauet for passagererne og/eller ændrer indretningen uden større investeringer).

(638) Kommissionen konkluderer heraf, at støtten medførte betydelige konkurrencefordrejninger på bekostning af de lufthavne, der var i konkurrence med Charleroi lufthavn, primært Bruxelles-National. Med hensyn til kapitalforhøjelsen i 2002, forudsat at den udgør støtte, bidrog den til disse fordrejninger, idet den sparede BSCA for visse finansielle vanskeligheder og tillod selskabet at fortsætte arbejdet med at udvikle Charleroi lufthavn. Dette bidrag til konkurrencefordrejningerne er imidlertid beskedent, idet der er tale om et isoleret tiltag med et begrænset beløb i forhold til de støttebeløb, der hidrører fra andre foranstaltninger, som behandles i nærværende undersøgelse, og idet dette tiltag desuden optrådte i startfasen af lufthavnens udvikling, mens trafikken i lufthavnen endnu var ret beskeden sammenlignet med trafikken i Bruxelles-National.

(639) Kommissionen konstaterer, at trafikken i Charleroi lufthavn er mere end femdoblet siden tildelingen af støtten ⁽²²⁴⁾ (denne vækst er meget større end den gennemsnitlige vækst for lufthavne), mens trafikken i lufthavnen Bruxelles-National i segmentet for korte og mellemlange punkt-til-punkt-flyvninger er stagneret siden 2004. Dette bekræfter efterfølgende, at en del af væksten i Charleroi lufthavn skete på bekostning af væksten i Bruxelles-National. Kommissionen bemærker ligeledes, at den konkurrencemæssige virkning af Charleroi lufthavn var særlig stærk fra 2008 takket være forøgelsen af dens kapacitet, som især skyldtes de investeringer, som SOWAER foretog.

(640) Kommissionen konstaterer ligeledes, at lufthavnen Bruxelles-National siden starten af 2014 har huset Ryanair og udbygget sit lavprissegment. Vueling flyver allerede derfra. Konkurrencen mellem de to lufthavne risikerer dermed at skærpes endnu mere i fremtiden, eftersom de begge vil kunne tiltrække de samme luftfartsselskaber og de samme kundegrupper.

(641) På grundlag af disse oplysninger konkluderer Kommissionen, at støtten har skabt betydelige konkurrencefordrejninger ved at lette driftsomkostningerne for BSCA ved hjælp af unormalt lave koncessionsafgifter. Disse fordrejninger var ganske vist begrænsede i de første år, som fulgte efter tildelingen af de omhandlede foranstaltninger, dvs. i 2002 og 2003, idet investeringerne endnu ikke var fuldt realiserede, og Charleroi lufthavn havde en endnu begrænset trafik, men de voksede senere og er i dag blevet meget betydelige.

6.3.2.7. Konklusion vedrørende foreneligheden af støtten til BSCA vurderet på grundlag af artikel 107, stk. 3, i TEUF

(642) Kommissionen konkluderer, at støtten til fordel for BSCA bidrog til den regionale økonomiske udvikling, men at den i væsentlig og stigende grad påvirkede de konkurrerende lufthavne omkring Charleroi, herunder især lufthavnen Bruxelles-National.

⁽²²⁴⁾ Se tabel 4: Årlig statistik over trafikken i Charleroi lufthavn.

- (643) Kommissionen bemærker, at hvis støtten var blevet ydet efter ikrafttrædelsen af luftfartsretningslinjerne, dvs. efter den 4. april 2014, kunne den ikke anses for at være forenelig med det indre marked. Det bestemmes da også i punkt 119 i luftfartsretningslinjerne, at »lufthavnens årlige trafik ikke må overstige 3 mio. passagerer, for at den kan anses for at være berettiget til at modtage driftsstøtte«.
- (644) Denne støtte blev ydet før den 4. april 2014, og punkt 119 i luftfartsretningslinjerne kan ikke anvendes. Ikke desto mindre skal Kommissionen i henhold til luftfartsretningslinjerne analysere ulovligt tildelt driftsstøtte til lufthavne ved at se på de konkurrencefordrejninger, der skyldes denne støtte ⁽²²⁵⁾. Ifølge Kommissionen indebærer dette krav, at den skal udtale sig om den pågældende støtte i lyset af dels dens positive virkninger for det mål af fælles interesse, der er med støtten, dels dens negative virkninger for konkurrencen og samhandelen. I det foreliggende tilfælde er det blevet fastslået, at støtten havde en stor positiv virkning for den økonomiske udvikling i Charleroi og omegn, hvilket kan anerkendes som et mål af fælles interesse, der kan begrunde driftsstøtte, og samtidig fik negative følger, der med tiden blev betydelige.
- (645) Da støttens negative virkninger, som i starten var begrænsede, var støt stigende og med tiden nåede et betydeligt omfang, vurderer Kommissionen i det foreliggende tilfælde, at regionen-SOWAER, hvis denne enhed havde handlet over for BSCA som en markedsøkonomisk investor, der stillede sine infrastrukturer til rådighed i forventning om rentabilitet, fra en bestemt dato burde have forlangt, at BSCA betalte en koncessionsafgift på niveau med markedsprisen, som kunne være blevet fastslået ved tildelingen af de omhandlede foranstaltninger i 2002 og 2003. BSCA ville således have fået driftsstøtte i form af en for lav koncessionsafgift som en foreløbig foranstaltning indtil den omhandlede dato og ikke længere.
- (646) Kommissionen vurderer, at det for at nedbringe støttens negative virkninger for konkurrencen og samhandelen til et acceptabelt niveau, så støtten kan være forenelig med det indre marked, er nødvendigt at anvende denne tilgang efterfølgende i form af i) en tilbagesøgning hos BSCA af de støttebeløb, der var modtaget efter den omhandlede dato, og ii) en justering af måden at beregne koncessionsafgiften på for perioden efter vedtagelsen af nærværende afgørelse, og indtil BSCA's koncession udløber, således at BSCA i løbet af denne periode betaler regionen-SOWAER en koncessionsafgift, som stemmer overens med det niveau, som kunne være blevet fastslået ved tildelingen af de omhandlede foranstaltninger i 2002 og 2003, hvis regionen-SOWAER havde optrådt som en markedsøkonomisk investor over for BSCA.
- (647) Da den omhandlede dato udspringer af en afbalancering af de positive virkninger for den lokale økonomiske udvikling og de negative virkninger for konkurrencen, kan den ikke udelukkende hidrøre fra anvendelsen af en økonomisk analysemetode, men forudsætter nødvendigvis, at Kommissionen bruger sin betydelige skønsmargin med hensyn til statsstøttes forenelighed med det indre marked.
- (648) I denne henseende bemærker Kommissionen, at ikrafttrædelsen af luftfartsretningslinjerne den 4. april 2014 er en vigtig milepæl inden for offentlig støtte til lufthavne, eftersom medlemsstaterne ifølge luftfartsretningslinjerne fra den dato ikke længere kan tildele ny driftsstøtte til lufthavne med over 3 mio. passagerer. Det klare formål med denne bestemmelse er fra den 4. april 2014 at begrænse de negative virkninger af driftsstøtte tildelt lufthavne. Kommissionen vurderer, at denne dato ligeledes udgør en relevant reference i det foreliggende tilfælde, og at den kan anses for at være det tidspunkt, hvorfra BSCA burde være ophørt med at betale en for lav koncessionsafgift i medfør af foranstaltningerne af 2002 og 2003. Med hensyn til kapitalforhøjelsen af 2002 vurderer Kommissionen i lyset af overvejelserne i betragtning 638, og idet denne foranstaltning blev tildelt før den 4. april 2014, at såfremt den udgør statsstøtte, er denne støtte forenelig med det indre marked.
- (649) Kommissionen vurderer alt i alt:
- at de foranstaltninger, som Belgien har iværksat til fordel for BSCA i henhold til 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003, udgør statsstøtte, der er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF indtil den 3. april 2014 og uforenelig med det indre marked fra den 4. april 2014

⁽²²⁵⁾ Se punkt 131 og 137 i luftfartsretningslinjerne.

- at kapitalforhøjelsen i BSCA, som den 3. december 2002 blev tegnet af SOWAER, forudsat at den udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, er støtte, der er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF.

6.4. Forældelsesfristens anvendelighed på støtten til fordel for BSCA

- (650) Ifølge artikel 15 i procedureforordningen er tilbagesøgning af statsstøtte omfattet af en forældelsesfrist på 10 år. Forældelsesfristen løber fra den dag, hvor den ulovlige støtte tilkendes støttemodtageren.
- (651) Ifølge Belgien er tilskuddet, som regionen betalte BSCA for visse af selskabets tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten, forældet i henhold til forældelsesfristen i artikel 15 i procedureforordningen. Dette tilskud blev nemlig ifølge Belgien bevilget den 9. juli 1991 på datoen for indgåelsen af aftalen mellem regionen og BSCA og de tilhørende specifikationer. Siden denne dato og uanset vedtagelsen af forskellige bestemmelser uden virkning for princippet om obligatorisk godtgørelse fra regionen af disse udgifter, påhviler betalingen af dette tilskud ifølge Belgien regionen. Kun visse ikke-økonomiske tjenester, der er omhandlet af tillæg nr. 6 af 15. januar 2008, vil ikke være omfattet af denne forældelse.
- (652) Først og fremmest minder Kommissionen om, at den som anført i betragtning 415 mener, at den skal undersøge tilskuddet til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten i sammenhæng med de øvrige elementer i koncessionsøkonomien (tilrådighedsstillelse af infrastrukturer og koncessionsafgift).
- (653) Selv om man antager, at tilskuddet fra regionen til BSCA for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten kan undersøges uafhængigt af aftalen mellem SOWAER og BSCA, bestrider Kommissionen ikke desto mindre analysen, som viser, at foranstaltningen, der hjemler dette tilskud, ikke har undergået nogen væsentlig ændring. Tværtimod mener Kommissionen, at hver af de tre følgende ændringer har ændret foranstaltningen i væsentlig grad:

6.4.1. Tillæg nr. 3 af 29. marts 2002

- (654) Kommissionen bemærker, at det i medfør af artikel 25 i specifikationerne til aftalen med regionen og BSCA af 9. juli 1991 kun var midlertidigt, at regionen påtog sig omkostningerne ved brandvæsen og vedligeholdelse.
- (655) Denne overgangsperiode blev forlænget til den 1. januar 2000 i medfør af tillæg nr. 2 til specifikationerne til aftalen.
- (656) Med hensyn til 2000 og 2001 betalte regionen Vallonien tilskud til BSCA for omkostningerne ved »brandvæsen og vedligeholdelse« i medfør af særskilte juridiske bestemmelser i aftalen mellem regionen og BSCA ⁽²²⁶⁾, idet de omtalte akter ikke forpligtede regionen over for BSCA senere end 2000 og 2001.
- (657) Angående 2002 gør Belgien gældende, at selv om regionen hele tiden havde planlagt fortsat at yde kompensation for disse omkostninger, medførte oprettelsen af SOWAER og indførelsen af en ny juridisk ramme en forsinkelse i formaliseringen af forlængelsen af denne kompensation. Ifølge Belgien blev opretholdelsen af denne afholdelse af omkostninger bekræftet ved et brev af 5. juli 2001, som BSCA sendte til den vallonske transport- og infrastrukturforvaltning om de store poster i BSCA's 2002-budget, der var afsat til omkostningerne ved disse tjenesteydelser, efter en telefonsamtale, hvorunder regionen ifølge Belgien skal have bekræftet, at den ville påtage sig disse omkostninger i 2002.

⁽²²⁶⁾ Med hensyn til 2000: dekret af 16. december 1999 om det generelle udgiftsbudget for regionen Vallonien for budgetåret 2000 og den vallonske regerings bekendtgørelse af 27. september 2000 om ydelse af et driftstilskud til BSCA til dækning af udgifter ved brandvæsen og vedligeholdelse af Charleroi lufthavn i 2000.

Med hensyn til 2001: dekret af 14. december 2000 om det generelle udgiftsbudget for regionen Vallonien for budgetåret 2001 og den vallonske regerings bekendtgørelse af 4. oktober 2001 om ydelse af et driftstilskud til BSCA til dækning af udgifter ved brandvæsen og vedligeholdelse af Charleroi lufthavn i 2001.

- (658) Som præciseret i betragtning 71 og 72 ændrer tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 til koncessionsaftalen mellem regionen og BSCA artikel 3.2 i aftalen mellem regionen og BSCA og bestemmer, at regionen Vallonien skal refundere de udgifter (omkostninger og investeringer), der påløber til tjenesterne brandvæsen og vedligeholdelse. Tillæg nr. 3 ændrer ligeledes artikel 25 i specifikationerne og bestemmer, at koncessionshaver forelægger budgettet for brandvæsen og vedligeholdelse for den ordregivende myndighed og fører et separat driftsregnskab, som til hver en tid kan analyseres og kontrolleres af den ordregivende myndighed.
- (659) Kommissionen vurderer, at tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 til koncessionsaftalen mellem regionen og BSCA i væsentlig grad ændrer foranstaltningen. Tillæg nr. 3 indebærer nemlig en skriftlig forpligtelse fra regionens side til at påtage sig omkostningerne ved tjenesterne brandvæsen og vedligeholdelse, mens der ikke længere fandtes en skriftlig forpligtelse fra regionens side vedrørende de beløb, som påløb hos BSCA siden den 1. januar 2002.
- (660) Endvidere ændrer tillæg nr. 3 artikel 3.2 i aftalen mellem regionen og BSCA og bestemmer, at regionen skal refundere de udgifter (omkostninger og investeringer), der påløber til tjenesterne brandvæsen og vedligeholdelse. Tillægget ændrer ligeledes artikel 25 i specifikationerne, og det bestemmes, at koncessionshaver forelægger budgettet for brandvæsen og vedligeholdelse for den ordregivende myndighed og fører et separat driftsregnskab, som til hver en tid kan analyseres og kontrolleres af den ordregivende myndighed. I denne henseende understreger Kommissionen, at dette driftsregnskab ifølge tillæg nr. 3 også skulle indeholde investeringsomkostningerne og/eller afskrivningsomkostningerne ved investeringerne, hvilket ikke var tilfældet tidligere.
- (661) På grundlag af disse oplysninger mener Kommissionen, at tilskuddet fra regionen til BSCA for visse tjenester, som BSCA leverede i tilknytning til lufthavnsaktiviteten, blev indført eller i hvert fald væsentligt ændret i medfør af tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 til aftalen mellem regionen og BSCA.

6.4.2. Tillæg nr. 5 til aftalen mellem regionen og BSCA af 10. marts 2006

- (662) Tillæg nr. 5 til aftalen mellem regionen og BSCA af 10. marts 2006 ændrede i væsentlig grad tillæg nr. 3 i kraft af følgende bestemmelser:
- I medfør af artikel 3.2.2 i aftalen mellem regionen og BSCA som ændret ved tillæg nr. 5 yder regionen kompensation til BSCA for BSCA's omkostninger ved »tjenesteydelserne i forbindelse med brandsikring og trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet«, mens regionen tidligere godtgjorde BSCA de udgifter, som BSCA forpligtede sig til at afholde til tjenesterne »vedligeholdelse og brandvæsen«. Ifølge Belgien havde denne nye ordlyd til formål at definere mere præcist, hvilke omkostninger regionen Vallonien påtog sig, men påvirkede ikke i væsentlig grad omfanget af de tjenesteydelser, der blev varetaget. Kommissionen bemærker ikke desto mindre, at selv såfremt man så bort fra ændringen af benævnelsen af de tjenester, som BSCA modtager kompensation for, adskiller de nærmere udgifter, som afholdes i henhold til artikel 25 i specifikationerne som ændret ved tillæg nr. 5, sig fra de tidligere, idet de omfatter visse udgifter, som ikke tidligere var nævnt, nemlig »de tjenester, som er knyttet til trafiksikkerheden på jorden og sikkerheden i lufthavnsområdet, [omfattende] løbende vedligeholdelse af lufthavnsområdet, (...) mindre asfaltarbejder, løbende vedligeholdelse og reparation af baner og rulleveje, vedligeholdelse og drift af belysning og markering af banen, græsslåning, olieafrensning af banen og markeringerne, snerydning og enhver anden tjeneste, der garanterer sikkerheden i trafikken på jorden, i lufthavnsområdet og i infrastrukturene med undtagelse af forretningsområderne i lufthavnsområdet«.
 - Der er sat et loft over tilskuddet, mens det ikke tidligere var tilfældet. Loftet oprettes, så snart tillæg nr. 5 træder i kraft og har dermed en virkning for det tilskudsbeløb, som regionen betaler BSCA allerede fra det første år.
 - Tilskudsbeløbet skal revideres inden juli 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Denne revision skete dog først i 2013. Ikke desto mindre ændrede indførelsen af en revisionsdato foranstaltningen i væsentlig grad.

- (663) På grundlag af disse forskellige oplysninger mener Kommissionen, at foranstaltningen blev ændret i væsentlig grad med vedtagelsen af tillæg nr. 5 af 10. marts 2006 til aftalen mellem regionen og BSCA.

6.4.3. Tillæg nr. 6 til aftalen mellem regionen og BSCA af 15. januar 2008

- (664) Tillæg nr. 6 til aftalen mellem regionen og BSCA af 15. januar 2008 ændrede i væsentlig grad tillæg nr. 5 i kraft af en betydelig udvidelse af omfanget af de tjenester, som regionen betaler BSCA et tilskud til, eftersom disse tjenester fremover omfattede opfølgning og registrering af flyvninger, planlægning af forventede flyvninger, marshalling og sikkerhed. Men som det blev anført i afsnit 6.1.1, vurderer Kommissionen, at disse tjenester, undtagen sikkerhedsopgaverne, udgør tjenesteydelser af økonomisk karakter.

6.4.4. Konklusion

- (665) Kommissionen konkluderer heraf, at tilskuddet fra regionen til BSCA for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten ikke kan anses for at være en foranstaltning, der kontinuerligt har været i kraft og ikke er blevet ændret væsentligt siden 1991. Betalingen af dette tilskud er baseret på flere på hinanden følgende og gældende nye foranstaltninger. Følgende er undersøgt i nærværende afgørelse: a) tillæg nr. 3 til aftalen mellem regionen og BSCA af 29. marts 2002, b) tillæg nr. 5 til aftalen mellem regionen og BSCA af 10. marts 2006 og c) tillæg nr. 6 til aftalen mellem regionen og BSCA af 15. januar 2008.
- (666) Foranstaltningerne a)-c) er ikke forældede i forhold til den 10-årige forældelsesfrist, eftersom der er gået mindre end 10 år mellem tidspunktet for tildelingen af dem og den 20. april 2011, da Kommissionen fremsendte sin første anmodning om oplysninger til Belgien vedrørende støtten til fordel for BSCA. Men som det præciseres i artikel 15 i procedureforordningen, afbrydes denne frist af enhver foranstaltning, der træffes af Kommissionen eller af en medlemsstat efter opfordring fra Kommissionen angående den ulovlige støtte. Kommissionen konkluderer heraf, at forældelsen i artikel 15 i procedureforordningen ikke finder anvendelse på den støtte til fordel for BSCA, der undersøges i nærværende afgørelse.

6.5. Anvendeligheden af princippet om berettiget forventning på tilskuddet fra regionen til visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten

- (667) I artikel 14, stk. 1, i procedureforordningen hedder det: »Kommissionen kræver ikke tilbagebetaling af støtte, hvis det vil være i modstrid med et generelt princip i fællesskabslovgivningen«. Navnlig kan Kommissionen ikke forlange tilbagebetaling af støtte, som — selv om den er ydet i den 10-årige periode, der er defineret i artikel 15, stk. 1, i procedureforordningen — er omfattet af en berettiget forventning hos støttemodtageren som følge af Kommissionens tidligere handlinger eller holdninger.
- (668) Som angivet i afsnit 5.4 i nærværende afgørelse hævder Belgien, at en tilbagebetaling af tilskuddet fra regionen for visse tjenester knyttet til lufthavnsaktiviteten ville stride mod princippet om berettiget forventning.
- (669) Domstolen har imidlertid slået fast, at modtageren af ulovlig støtte generelt ikke kan påberåbe sig en berettiget forventning⁽²²⁸⁾. Støttemodtageren burde nemlig have sikret sig, at den støtte, der blev tildelt, var blevet anmeldt til og godkendt af Kommissionen. I den henseende minder Kommissionen om, at støtten til fordel for BSCA ikke var blevet anmeldt til Kommissionen.

6.5.1. Fravær af præcise løfter

- (670) Som Domstolen⁽²²⁹⁾ præciserer, kan ingen påberåbe sig en tilsidesættelse af princippet om beskyttelse af den berettigede forventning, »såfremt administrationen ikke har afgivet præcise løfter (...)«.

⁽²²⁸⁾ Dom af 20. september 1990 i sag C-5/89, Kommissionen mod Tyskland, Sml. 1990 I, s. 3437, ECLI:EU:C:1990:320, præmis 14; dom af 14. januar 1997 i sag C-169/95, Spanien mod Kommissionen, Sml. 1997 I, s. 135, ECLI:EU:C:1997:10, præmis 51; dom af 15. december 2005 i sag C-148/04, Unicredito Italiano, Sml. 2005 I, s. 11137, ECLI:EU:C:2005:774, præmis 104.

⁽²²⁹⁾ Dom af 22. juni 2006 i forenede sager C-182/03 og C-217/03, Belgien og Forum 187 mod Kommissionen, Sml. 2006 I, s. 5479, ECLI:EU:C:2006:416, præmis 147.

- (671) Belgien hævder, idet der ikke er rejst kritik heraf i 2004-beslutningen, at BSCA fik præcise løfter om, at tilskuddet ikke ville kunne udgøre statsstøtte. Belgien støtter sig især til betragtning 214 i 2004-beslutningen, hvor Kommissionen anfører, at den ikke »bestrider (...), at de vallonske myndigheder har legitim mulighed for fortsat at afholde udgifterne til vedligeholdelse og brandvæsen«. Belgien anfører, at denne berettigede forventning blev bestyrket ved Kommissionens faste beslutningspraksis vedrørende sondringen mellem økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter som bl.a. gentaget i Kommissionens beslutning om lufthavnen Leipzig/Halle.
- (672) Kommissionen mener ikke, at det kan betegnes som »præcise løfter«, at den undlod at anfægte støtten til fordel for BSCA i sin 2004-beslutning. Kommissionen minder om, at hverken indledningsbeslutningen af 2002 eller den endelige beslutning af 2004 omhandlede foranstaltninger til fordel for BSCA. Hvad angår betragtning 214 i 2004-beslutningen, understreger Kommissionen, at denne betragtning skal læses i sin sammenhæng. Det fremgår af nævnte sammenhæng, at den pågældende betragtning ikke vil kunne forstås som en godkendelse af foranstaltningen efter statsstøttereglerne, men blot som en nærmere forklaring på det ræsonnement, ifølge hvilket det ikke er denne foranstaltnings forenelighed med statsstøttereglerne, som Kommissionen undersøger, men hvordan den skal tage hensyn til usikkerheden om regionens afholdelse af udgifterne til visse tjenester i BSCA's forretningsplan med henblik på at anvende det markedsøkonomiske investorprincip på 2001-kontrakterne.
- (673) Som forklaret i betragtning 397-399 i nærværende afgørelse anfægter Kommissionen, at man af betragtning 182 og 183 i beslutningen om lufthavnen Leipzig/Halle kan udlede, at Kommissionen tidligere har vurderet, at opgaver, der er sammenlignelige med vedligeholdelse og trafikikkerhed som defineret i aftalen mellem regionen og BSCA, falder ind under udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed.

6.5.2. *Praksisændringens forudsigelighed*

- (674) Som Domstolen ⁽²³⁰⁾ præciserer: »Når forudseende og påpasselige erhvervsdrivende kan påregne gennemførelsen af en fællesskabsforanstaltning, der kan påvirke deres interesser, kan de imidlertid ikke påberåbe sig et sådant princip, når foranstaltningen gennemføres« ⁽²³¹⁾.
- (675) Ifølge Belgien var der intet, der kunne bibringe BSCA den opfattelse, at Kommissionen i 2012 ville genoptage undersøgelsen af en foranstaltning, som den ikke havde haft forbehold over for i 2004, og som Retten ikke såede tvivl om i 2008.
- (676) Kommissionen afviser at have taget stilling til foranstaltningerne til fordel for BSCA ved at vedtage 2004-beslutningen. Derfor udgør udvidelsesafgørelsen af 2012 ikke en ændret praksis.
- (677) Kommissionen afviser ligeledes, at nærværende afgørelse udgør en ændring af dens beslutningspraksis vedrørende sondringen mellem økonomiske og ikke-økonomiske aktiviteter. Hvad angår beslutningen om lufthavnen Leipzig/Halle, som Belgien henviser til for at godtgøre sin påstand om Kommissionens praksisændring, afviser Kommissionen, at man af denne beslutning kan udlede, at Kommissionen tidligere har vurderet, at opgaver, der er sammenlignelige med vedligeholdelse og trafikikkerhed, falder ind under udøvelsen af beføjelser som offentlig myndighed (jf. betragtning 397-399).
- (678) Kommissionen konkluderer således, at tilbagebetaling af den ulovlige og uforenelige støtte til BSCA ikke strider mod princippet om berettiget forventning.

7. KONKLUSION OG BEREGNING AF DEN STØTTE, DER SKAL TILBAGESØGES HOS BSCA

7.1. Støtte, der er ulovligt iværksat til fordel for BSCA

- (679) Kommissionen konstaterer, at Belgien ved indgåelsen af 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 ulovligt har ydet statsstøtte til BSCA i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Denne støtte består i forskellen mellem den afgift, som en markedsøkonomisk investor ville have forlangt (herefter »markedsniveauafgiften«), og den afgift, der faktisk blev betalt af BSCA til regionen-SOWAER.

⁽²³⁰⁾ Se fodnote 233.

⁽²³¹⁾ Dom af 11. marts 1987, Van den Bergh en Jurgens og Van Dijk Food Products Lopik mod Kommissionen, 265/85, Sml. s. 1155, præmis 44.

- (680) Markedsniveauafgiften er den afgift, som BSCA skulle have betalt, sådan at hver af de to foranstaltninger (2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003) ville have en nettonutidsværdi på nul for regionen-SOWAER. Kommissionen har fastslået den afgift, der stemmer overens med markedsprisen, i sammenhæng med det i afsnit 6.1.2.2 angivne ræsonnement, som har gjort det muligt at fastslå, at 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 havde givet anledning til en koncessionsafgift, der var lavere end den, som en markedsøkonomisk investor, der lader sig lede af rentabilitetsudsigter, ville have forlangt.
- (681) Kommissionen vurderede, at en fornuftig investor ikke ville have krævet, at BSCA allerede fra underskrivelsen af aftalen af 2002 mellem SOWAER og BSCA betalte en afgift, der afspejlede de investeringer, som SOWAER havde forpligtet sig til at foretage i henhold til denne aftale, når investeringerne ikke var blevet foretaget, og BSCA ikke havde fået de forventede indtægter ud af disse investeringer. En fornuftig investor ville nemlig have accepteret, at afgiften først stiger, når de nye investeringer kan udnyttes af lufthavnsforvalteren. I modsat fald ville forvalteren risikere at få likviditetsproblemer i løbet af de år, hvor vedkommende endnu ikke er i stand til at generere driftsindtægter af den nye infrastruktur. Kommissionen konstaterer i øvrigt, at aftalen om underkoncession af 2002 mellem SOWAER og BSCA omfattede en stigning i koncessionsafgiften i 2007, dvs. to år efter den dengang planlagte idriftsættelse af den nye terminal (2005). Derfor mener Kommissionen, at en fornuftig investor ville have accepteret, at BSCA betalte den afgift, der var fastlagt i aftalen af 2002 mellem SOWAER og BSCA indtil to år efter udgangen af det år, hvor den nye terminal blev idriftsat (nemlig 2007), men også have krævet, at BSCA betalte en markedsniveauafgift efter denne dato, dvs. en afgift, der kunne give enheden regionen-SOWAER mulighed for at opnå en nettonutidsværdi på nul over hele perioden.
- (682) Af tabel 31 fremgår:
- a) den forventede variable koncessionsafgift fra BSCA i medfør af de bestemmelser, der var gældende på tidspunktet for tildelingen af 2002-foranstaltningen ⁽²³²⁾
- b) den yderligere koncessionsafgift, beregnet som et fast årligt beløb indeksreguleret med en sats på 2 % om året til afspejling af inflationen ⁽²³³⁾, som BSCA skulle have betalt fra 2007, for at koncessionsafgiften, som BSCA skulle betale, svarede til den koncessionsafgift, der stemte med markedsprisen, til gengæld for 2002-aftalerne ⁽²³⁴⁾
- c) den yderligere koncessionsafgift, beregnet som et fast årligt beløb indeksreguleret med en sats på 2 % om året til afspejling af inflationen, som BSCA skulle have betalt fra 2008, for at koncessionsafgiften, som BSCA skulle betale, svarede til den koncessionsafgift, der stemte med markedsprisen, til gengæld for investeringsbeslutningen af 2003 ⁽²³⁵⁾.
- (a+b+c) udgør den forventede koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen: Værdien er beregnet sådan, at nettonutidsværdien af 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 er nul.

Tabel 31

Den forventede koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen

(EUR)

	a) Forventet variabel koncessionsafgift fra BSCA på tidspunktet for tildelingen af 2002-foranstaltningen	b) Koncessionsafgift, der skal føjes til a), så nettonutidsværdien af 2002-foranstaltningen bliver nul	c) Koncessionsafgift, der skal føjes til a), så nettonutidsværdien af investeringsbeslutningen af 2003 bliver nul	(a+b+c) Koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Denne afgift svarer til den variable del af koncessionsafgiften, eftersom den faste del, som BSCA skal betale, kompenseres af en betaling fra regionen Vallonien til BSCA.

⁽²³³⁾ Den Europæiske Centralbanks mål for inflationen er 2 %.

⁽²³⁴⁾ Denne yderligere koncessionsafgift blev beregnet ud fra den hypotese, at den steg 2 % om året.

⁽²³⁵⁾ Se fodnote 238.

(EUR)

	a) Forventet variabel koncessionsafgift fra BSCA på tidspunktet for tildelingen af 2002-foranstaltningen	b) Koncessionsafgift, der skal føjes til a), så nettotidsværdien af 2002-foranstaltningen bliver nul	c) Koncessionsafgift, der skal føjes til a), så nettotidsværdien af investeringsbeslutningen af 2003 bliver nul	(a+b+c) Koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	8 301 157	0	10 952 224
2008	2 704 088	8 467 180	2 391 141	13 562 409
2009	2 758 170	8 636 524	2 438 964	13 833 658
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

(683) Da arbejderne blev forsinket, og terminalen endelig blev sat i drift i 2007, vurderer Kommissionen, at BSCA skulle have betalt en markedsniveauafgift fra ultimo 2009, dvs. fra 1. januar 2010. Kommissionen mente, at forsinkelsen på to år med arbejderne skulle tages i betragtning af regionen og SOWAER og ikke af BSCA, eftersom disse enheder havde ansvaret for at foretage investeringerne. Derfor vurderede Kommissionen, at BSCA først skulle betale den koncessionsafgift, der var i overensstemmelse med markedsprisen ultimo 2009, uden at denne koncessionsafgift blev forhøjet i forhold til den hypotese, hvor BSCA skulle have betalt den ultimo 2007 som bestemt i aftalen af 2002 mellem SOWAER og BSCA.

(684) Det er den variable afgift, som BSCA reelt skal betale (hvortil skal føjes afgift b) og c) vist i tabel 31), der skal tages i betragtning ved bestemmelsen af den koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen, og som BSCA skulle have betalt og i fremtiden skal betale. Det forholder sig sådan, at selv om trafikken viste sig at være større end forventet i 2002, svarer den faktisk skyldige afgift (vist i kolonne a) i tabel 32) til den forventede variable koncessionsafgift (vist i kolonne a) i tabel 31) på grund af loftet over den variable koncessionsafgift, der allerede blev bestemt i 2002.

(685) I tabel 32 vises de elementer, der udgør den koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen:

Tabel 32

Koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen, under hensyntagen til forsinkelsen i arbejderne ⁽¹⁾

(EUR)

	a) Forventet variabel koncessionsafgift fra BSCA på tidspunktet for tildelingen af 2002-foreanstaltningen	b) Koncessionsafgift, der skal føjes til a), så netto-nutidsværdien af 2002-foreanstaltningen bliver nul	c) Koncessionsafgift, der skal føjes til a), så netto-nutidsværdien af investeringsbeslutningen af 2003 bliver nul	(a+b+c) Koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363
2004	919 390	0	0	919 390
2005	937 778	0	0	937 778
2006	956 533	0	0	956 533
2007	2 651 067	0	0	2 651 067
2008	2 704 088	0	0	2 704 088
2009	2 758 170	0	0	2 758 170
2010	2 813 334	8 809 254	2 487 743	14 110 331
2011	2 869 600	8 985 440	2 537 498	14 392 538
2012	2 926 992	9 165 148	2 588 248	14 680 388
2013	2 985 532	9 348 451	2 640 013	14 973 996
2014	3 045 243	9 535 420	2 692 814	15 273 477
2015	3 106 148	9 726 129	2 746 670	15 578 947

⁽¹⁾ Tabel 32 bygger på den hypotese, at trafikken i Charleroi lufthavn er af en sådan størrelsesorden, at den variable koncessionsafgift a) fortsat vil være omfattet af et loft i 2014 og 2015 i medfør af de gældende bestemmelser. Hvis denne hypotese ikke bekræftes, ville man skulle erstatte beløbene i kolonne a) for 2014 og 2015 med de beløb, som BSCA skulle betale i variabel koncessionsafgift. Dette påvirker ikke kolonne b) og c).

(686) Senere end 2013, f.eks. året 2013+n, beløber den koncessionsafgift, der er i overensstemmelse med markedsprisen, sig mere generelt til: $(a) + (9\,348\,451 + 2\,640\,013) \times (1,02)^n$ dvs. $(a) + 11\,988\,464 \times (1,02)^n$, hvor (a) er den variable del af den koncessionsafgift, som BSCA skal betale for år (2013+n). Som forklaret i slutningen af betragtning 685 er del (a) i 2014 og 2015 sandsynligvis omfattet af et loft. I beregningerne af netto-nutidsværdien og markedsniveaufgiften vedrørende 2002- og 2003-foreanstaltningerne har Kommissionen lagt til grund, at der ikke findes et loft efter 2015. Fra 2016 vil del (a) af markedsniveaufgiften derfor være lig med 35 % af indtægterne fra luftfart.

(687) På grundlag af de ovenfor beskrevne hypoteser og metoder, og forudsat at koncessionsafgiften, som BSCA betaler, forbliver uændret, konkluderer Kommissionen, at BSCA på grund af 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 har modtaget og indtil 31. december 2015 vil modtage støttebeløb (ekskl. renter) svarende til summen af kolonne b) og c) i tabel 32. Disse støttebeløb er angivet i følgende tabel:

Tabel 33

Støttebeløb modtaget af BSCA indtil 31. december 2015 — ekskl. renter —forudsat at BSCA's koncessionsafgift forbliver uændret indtil 31. december 2015

(EUR)

	Støtte knyttet til 2002-foranstaltningen (ekskl. renter)	Støtte knyttet til 2003-foranstaltningen (ekskl. renter)	Støtte i alt (ekskl. renter)
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
2014	9 535 420	2 692 814	12 228 234
2015	9 726 129	2 746 670	12 472 799
I alt	55 569 842	15 692 986	71 262 828

- (688) Pr. 1. oktober 2014, datoen for nærværende afgørelse, har BSCA på grund af 2002-aftalerne og investeringsbeslutningen af 2003 modtaget følgende støttebeløb ⁽²³⁶⁾ (ekskl. renter):

Tabel 34

Støttebeløb modtaget af BSCA indtil 30. september 2014 — ekskl. renter

(EUR)

	Støtte knyttet til 2002-foranstaltningen (ekskl. renter) modtaget pr. 30. sept. 2014	Støtte knyttet til 2003-foranstaltningen (ekskl. renter) modtaget pr. 30. sept. 2014	Støtte i alt (ekskl. renter) modtaget pr. 30. sept. 2014
2002	0	0	0
2003	0	0	0
2004	0	0	0
2005	0	0	0
2006	0	0	0
2007	0	0	0
2008	0	0	0
2009	0	0	0
2010	8 809 254	2 487 743	11 296 997
2011	8 985 440	2 537 498	11 522 938
2012	9 165 148	2 588 248	11 753 396
2013	9 348 451	2 640 013	11 988 464
30.9.2014	7 131 972	2 014 077	9 146 049
I alt	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Støtte, der skal tilbagebetales

- (689) På baggrund af konklusionerne i afsnit 6.3.2 vedrørende foreneligheden af støtten til BSCA udgør kun forskellen mellem markedsniveauafgiften, beregnet efter metoderne beskrevet i betragtning 680-683, og den afgift, som BSCA betalte efter den 4. april 2014, støtte, som skal tilbagebetales.

- (690) Da perioden 4. april til 1. oktober 2014 er 180 dage lang, udgør den støtte, der skal tilbagebetales (ekskl. renter) pr. 1. oktober 2014 $(180/365) \times 12\,228\,234$ EUR, dvs. 6 030 362 EUR.

⁽²³⁶⁾ Disse beløb er de samme som dem, der fremgår af foregående tabel til og med 2013. For 2014 blev der anvendt et forholdstal $(273/365)$, idet perioden 1. januar til 30. september er 273 dage lang.

(691) Så længe den koncessionsafgift, som BSCA skal betale, ikke hæves til markedsniveauet, vil BSCA i øvrigt fortsat modtage ulovlig og uforenelig støtte, som vil skulle tilbagebetales.

(692) Hvis det er i 2014, at den koncessionsafgift, der betales af BSCA, hæves til markedsniveauet som angivet i tabel 32, vil støttebeløbet, der skal tilbagebetales — ekskl. renter — blive beregnet efter følgende formel:

N er antal dage mellem den 4. april 2014 og den dato, hvor den koncessionsafgift, der betales af BSCA, blev hævet til markedsniveauet

Støttebeløb, der skal tilbagebetales (ekskl. renter) = $(N/365) \times$ støttebeløbet for 2014

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ EUR

(693) Hvis det er i 2015, at den koncessionsafgift, der betales af BSCA, hæves til markedsniveauet som angivet i tabel 32, vil støttebeløbet, der skal tilbagebetales — ekskl. renter — blive beregnet efter følgende formel:

N' er antal dage mellem den 1. januar 2015 og den dato, hvor den koncessionsafgift, der betales af BSCA, bliver hævet til markedsniveauet

Støttebeløb, der skal tilbagebetales (ekskl. renter)

= støttebeløb, der skal tilbagebetales for 2014 (ekskl. renter) + støttebeløb, der skal tilbagebetales for 2015 (ekskl. renter)

= $((\text{antal fra den 4. april til den 31. december 2014})/365) \times$ støttebeløbet for 2014 + $(N'/365) \times$ støttebeløbet for 2015

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ EUR

(694) De belgiske myndigheder skal tilbagesøge det beløb, der er beregnet i overensstemmelse med formlerne i betragtning 692 og 693, inden for en frist på fire måneder at regne fra datoen for nærværende afgørelses meddelelse.

(695) De belgiske myndigheder skal tillægge det støttebeløb, der tilbagesøges, tilbagesøgningsrenter beregnet fra den dato, den omtvistede støtte blev stillet til rådighed for virksomhederne, nemlig hver faktisk dato for udbetaling af støtten, og indtil den er tilbagebetalt⁽²³⁷⁾, efter bestemmelserne i kapitel V i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004⁽²³⁸⁾. Kommissionen mener, at datoen for tilrådighedsstillelsen af støtten svarer til datoerne for betaling af den afgift, som lå under markedsniveauet, som fastsat i de aftaler mellem SOWAER og BSCA, der var gældende på tidspunktet for den pågældende betaling.

(696) Nærværende afgørelse berører ikke den eventuelle tilbagesøgning af andre støttebeløb tildelt BSCA, som ikke er omfattet af denne afgørelse.

(697) Ved brev af 7. maj 2014 accepterede Belgien, at Kommissionen i forbindelse med den foreliggende sag undtagelsesvis kunne meddele Belgien sin afgørelse på fransk i medfør af artikel 297 i TEUF, idet Kommissionens tjenestegrene havde forpligtet sig til så hurtigt som muligt derefter at fremsende en oversættelse heraf til nederlandsk. Belgien accepterede, at alene den franske udgave af afgørelsen ville være autentisk, og at afgørelsen skulle træde i kraft ved bekendtgørelsen heraf på fransk —

⁽²³⁷⁾ Se artikel 14, stk. 2, i forordning (EF) nr. 659/1999.

⁽²³⁸⁾ Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EU) 2015/1589 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Foranstaltningerne til fordel for Ryanair Ltd (herefter »Ryanair«), nemlig den vallonske regerings forpligtelse af 6. november 2001 over for Ryanair, kontrakten mellem BSCA og Ryanair af 2. december 2001, Promocy-aftalen af 12. december 2001, kontrakten mellem Promocy og Leading Verge af 31. januar 2002, den ministerielle bekendtgørelse af 11. juni 2004, brevet fra BSCA til Ryanair af 24. juni 2004, forretningsaftalen mellem BSCA og Ryanair af 9. december 2005, tillægget af 6. december 2010 til kontrakten mellem BSCA og Ryanair og afhændelsen af BSCA's andele i Promocy den 31. marts 2010, udgør ikke statsstøtte til fordel for Ryanair efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Foranstaltningerne til fordel for Brussels South Charleroi Airport (herefter »BSCA«), nemlig aftalen mellem Société wallonne des aéroports (herefter »SOWAER«) og BSCA af 4. april 2006, tillæg nr. 5 til aftalen mellem regionen Vallonien og BSCA af 10. marts 2006 og tillæg nr. 6 til aftalen mellem regionen Vallonien og BSCA af 15. januar 2008, udgør ikke statsstøtte til fordel for BSCA efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 2

1. De foranstaltninger, som Belgien ulovligt har gennemført under tilsidesættelse af artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og som er til fordel for BSCA i henhold til underkoncessionsaftalen af 15. april 2002 mellem SOWAER og BSCA og tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 til aftalen mellem regionen Vallonien og BSCA og i henhold til regionen Valloniens investeringsafgørelse af 3. april 2003, har indtil den 3. april 2014 udgjort statsstøtte, der er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2. Kapitalforhøjelsen i BSCA, som den 3. december 2002 blev tegnet af SOWAER, er — forudsat at den udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde — støtte, der er forenelig med det indre marked efter artikel 107, stk. 3, litra c), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 3

De foranstaltninger, som Belgien ulovligt har gennemført under tilsidesættelse af artikel 108, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, og som er til fordel for BSCA i henhold til underkoncessionsaftalen af 15. april 2002 mellem SOWAER og BSCA og tillæg nr. 3 af 29. marts 2002 til aftalen mellem regionen Vallonien og BSCA og i henhold til regionen Valloniens investeringsafgørelse af 3. april 2003, har siden den 4. april 2014 udgjort statsstøtte, der er uforenelig med det indre marked ifølge den nævnte traktats artikel 107, stk. 1.

Artikel 4

1. Belgien skal indstille udbetalingen af den i artikel 3 nævnte støtte ved at hæve den koncessionsafgift, som BSCA skal betale, til mindst samme niveau som markedsprisen for koncessionsafgiften og ved hos støttemodtageren at tilbagesøge de støttebeløb, som denne har modtaget i medfør af de i artikel 3 nævnte foranstaltninger fra den 4. april 2014.

2. Den støtte, der skal tilbagebetales, pålægges renter fra det tidspunkt, hvor den blev udbetalt til støttemodtageren, og indtil den er tilbagebetalt.

3. Beløbet beregnes med renters rente i overensstemmelse med kapitel V i forordning (EF) nr. 794/2004.

4. Belgien indstiller alle resterende udbetalinger af den i artikel 3 omhandlede støtte med virkning fra datoen for vedtagelsen af denne afgørelse.

Artikel 5

1. Tilbagesøgningen af den i artikel 3 omhandlede støtte iværksættes øjeblikkeligt og effektivt.
2. Belgien efterkommer denne afgørelse senest fire måneder efter meddelelsen heraf.

Artikel 6

1. Belgien forelægger senest to måneder efter meddelelsen af denne afgørelse Kommissionen følgende oplysninger:
 - a) datoerne for BSCA's betaling af koncessionsafgiften for 2014 og beregningen af tilbagesøgningsrenterne
 - b) en detaljeret beskrivelse af, hvilke foranstaltninger der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen
 - c) dokumentation for, at støttemodtageren har fået påbud om at tilbagebetale støtten.
2. Belgien holder løbende Kommissionen orienteret om de nationale foranstaltninger, der træffes for at efterkomme denne afgørelse, indtil den i artikel 3 omhandlede støtte er fuldt tilbagebetalt. Belgien indsender på Kommissionens anmodning straks oplysninger om de foranstaltninger, der allerede er truffet eller er planlagt for at efterkomme afgørelsen. Belgien sender tillige detaljerede oplysninger om, hvor store støttebeløb og renter støttemodtageren allerede har tilbagebetalt.

Artikel 7

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. oktober 2014.

På Kommissionens vegne
Joaquín ALMUNIA
Næstformand

BILAG

Oplysninger om modtaget støtte, endnu ikke tilbagebetalt støtte og allerede tilbagebetalt støtte

Virksomhedens navn	Modtaget støtte i alt (*)	Samlet støttebeløb, der skal tilbagebetales (*) (Hovedstol)	Samlet, allerede tilbagebetalt beløb (*)	
			Hovedstol	Renter

(*) Mio. EUR.

ISSN 1977-0634 (elektronisk udgave)
ISSN 1725-2520 (papirudgave)



Den Europæiske Unions Publikationskontor
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

DA