

Επίσημη Εφημερίδα

L 325

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

59ο έτος

30 Νοεμβρίου 2016

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2016/2068 της Επιτροπής, της 29ης Ιουλίου 2013, σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.35611 (13/C) την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Γαλλία υπέρ του ομίλου PSA Peugeot Citroën SA [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 4971] ⁽¹⁾ 1
- ★ Απόφαση (ΕΕ) 2016/2069 της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα SA.14093 (C 76/2002) που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της Brussels South Charleroi Airport και της Ryanair [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6849] ⁽¹⁾ 63

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2068 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιουλίου 2013

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.35611 (13/C) την οποία προτίθεται να χορηγήσει η Γαλλία υπέρ του ομίλου PSA Peugeot Citroën SA

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 4971]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα ⁽¹⁾ και έλαβε υπόψη της τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Στις 5 Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία από μια επιχείρηση που εξέφρασε την επιθυμία να διατηρήσει την ανωνυμία της (στο εξής «ανώνυμος καταγγέλλων»).
- (2) Με απόφαση της 11ης Φεβρουαρίου 2013 (εφεξής «η απόφαση διάσωσης») η Επιτροπή ενέκρινε προσωρινά, για λόγους χρηματοπιστωτικής σταθερότητας, την εγγύηση από το γαλλικό κράτος όσον αφορά την έκδοση ομολόγων από την τράπεζα PSA Finance S.A (εφεξής «BPF») ονομαστικού ποσού 1,2 δισεκατ. ευρώ. Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να κοινοποιήσουν σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA Peugeot Citroën S.A. (εφεξής «PSA» ή ο «όμιλος» ή «όμιλος PSA») και σχέδιο βιωσιμότητας της BPF εντός 6 μηνών από την έκδοση της απόφασης διάσωσης.
- (3) Με επιστολή της 12ης Μαρτίου 2013, η Γαλλία κοινοποίησε στην Επιτροπή ενίσχυση αναδιάρθρωσης υπέρ του ομίλου PSA.
- (4) Με επιστολή της 2ας Μαΐου 2013, η Επιτροπή ενημέρωσε τη Γαλλία για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (εφεξής: «ΣΛΕΕ») σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση.

⁽¹⁾ ΕΕ C 275 της 16.11.2007, σ.18.

- (5) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία (εφεξής «απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 16 Μαΐου 2013 ⁽²⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εν λόγω ενίσχυση. Στις 3 Ιουνίου 2013 η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια στους κύριους ανταγωνιστές της PSA.
- (6) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πέντε ενδιαφερομένους, συγκεκριμένα:
- τον όμιλο PSA, υπό την ιδιότητά του ως δικαιούχου της ενίσχυσης, ο οποίος υπέβαλε παρατηρήσεις με επιστολή της 13ης Ιουνίου 2013·
 - μια επιχείρηση που επιθυμεί να διατηρήσει την ανωνυμία της (εφεξής «ανώνυμος τρίτος»), η οποία υπέβαλε παρατηρήσεις με επιστολή της 14ης Ιουνίου 2013·
 - τους ανταγωνιστές Fiat, General Motors (εφεξής «GM») και Toyota, που υπέβαλαν παρατηρήσεις με επιστολές στις 17, 18 και 21 Ιουνίου 2013.
- (7) Η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στη Γαλλία με επιστολές της 19ης και της 21ης Ιουνίου 2013.
- (8) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας με επιστολή της 3ης Ιουνίου 2013 και τα σχόλιά τους για τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών με επιστολή της 28ης Ιουνίου 2013.
- (9) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες την 1η και τη 2α Ιουλίου 2013.
- (10) Στις 4 Ιουλίου 2013 πραγματοποιήθηκε τηλεφωνική διάσκεψη μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, των γαλλικών αρχών και του ομίλου PSA. Πραγματοποιήθηκαν και άλλες δύο συνεδριάσεις μεταξύ των ιδίων μερών στις 11 και 12 Ιουλίου 2013, καθώς και τηλεφωνική διάσκεψη στις 15 Ιουλίου 2013. Μετά τις συσκέψεις αυτές, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν στοιχεία με επιστολή της 16ης Ιουλίου 2013 που τροποποιήθηκαν με επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

2.1. Ο ΟΜΙΛΟΣ PSA

- (11) Ο όμιλος PSA είναι εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο Euronext Paris. Το 2011, οι πωλήσεις του ομίλου υπερέβησαν τα 3,5 εκατομμύρια οχήματα και εξαρτήματα παγκοσμίως (42 % εκτός Ευρώπης). Έχοντας εμπορική παρουσία σε 160 χώρες, ο όμιλος PSA εκμεταλλεύεται 11 εργοστάσια με την ονομασία «terminales» (τερματικά) (εκ των οποίων τα 9 βρίσκονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση), όπου συναρμολογούνται τα οχήματα, καθώς και 12 εργοστάσια με την ονομασία «piècesiques» (μηχανικά) που εξειδικεύονται στην κατασκευή ορισμένων εξαρτημάτων. Οι δραστηριότητες του ομίλου εκτείνονται επίσης στη χρηματοδότηση της αυτοκινητοβιομηχανίας (BPF) και τον εξοπλισμό αυτοκινήτων (Faurecia). Έως τον Δεκέμβριο του 2012, η PSA ήταν επίσης κάτοχος της Gefco (δραστηριότητες εφοδιαστικής). Ο όμιλος PSA πραγματοποίησε κύκλο εργασιών (εφεξής «ΚΕ») 55,4 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2012. Η εξέλιξη του ΚΕ του ομίλου κατά τα πέντε τελευταία έτη παρουσιάζεται στον πίνακα 1 κατωτέρω.

Πίνακας 1

Κύκλος εργασιών του ομίλου PSA σε εκατ. ευρώ

	2008	2009	2010	2011	2012
Ιστορικό κύκλου εργασιών	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) Η BPF είναι δέσμια τράπεζα ελεγχόμενη κατά 100 % από την PSA και εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των πωλήσεων οχημάτων Peugeot και Citroën, των αποθεμάτων οχημάτων και ανταλλακτικών των δικτύων διανομής, και προτείνει τρόπους χρηματοδότησης στους πελάτες του ομίλου. Η BPF είναι παρούσα σε 23 χώρες. Με μέσο ποσοστό διείσδυσης ⁽³⁾ 29,8 % το 2012, η BPF χρηματοδοτεί ένα μεγάλο μέρος της ζήτησης των αυτοκινήτων που κατασκευάζει ο όμιλος και συμβάλλει καθοριστικά στη χρηματοδότηση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας. Το 2012 το ανεξόφλητο χρέος ήταν της τάξης των 23 έως 24 δισεκατ. ευρώ. Το 2011 το καθαρό αποτέλεσμα ανήλθε σε 354 εκατ. ευρώ.

⁽²⁾ EE C 137 της 16.5.2013, σ. 10

⁽³⁾ Ο μέσος βαθμός διείσδυσης 29,8 % δεν δείχνει τις διαφορές μεταξύ του βαθμού διείσδυσης στα διάφορα τμήματα της αγοράς. Ειδικότερα, το ποσοστό διείσδυσης είναι υψηλότερο στα τμήματα Β και Γ με ποσοστά διείσδυσης που υπερβαίνουν το 30 % έως και το 40 % σε ορισμένες χώρες. Η δραστηριότητα χρηματοδότησης της αγοράς οχημάτων κρίνεται, κατά συνέπεια, κεφαλαιώδους σημασίας γι' αυτά τα τμήματα.

- (13) Η Faurecia είναι κατασκευαστής εξοπλισμού αυτοκινήτων που ανήκε κατά 57,18 % στην PSA στις 31 Δεκεμβρίου 2012. Η δραστηριότητά της είναι κυρίως προσανατολισμένη προς την κατασκευή καθισμάτων αυτοκινήτων, εσωτερικών συστημάτων αυτοκινήτων, τεχνολογιών ελέγχου εκπομπών και εξωτερικού τμήματος αυτοκινήτων. Το 2012 ο κύκλος εργασιών του ανήλθε σε 17,4 δισεκατ. ευρώ.

2.2. ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ Ο ΟΜΙΛΟΣ PSA

- (14) Το 2012 ο κύκλος εργασιών του ομίλου μειώθηκε κατά 5,2 %, κυρίως λόγω των χαμηλών επιδόσεων του τμήματος αυτοκινήτων, (μείωση κατά 10,3 % σε 38,3 δισεκατ. ευρώ). Το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου ήταν αρνητικό με ζημία 576 εκατ. ευρώ, έναντι θετικού αποτελέσματος 1,093 δισεκατ. ευρώ το 2011. Μόνο για το τμήμα της αυτοκινητοβιομηχανίας, η ζημία εκμετάλλευσης ανήλθε σε 1,5 δισεκατ. ευρώ το 2012, έναντι 92 εκατ. ευρώ το 2011.
- (15) Οι δυσκολίες οφείλονται και σε ειδικούς παράγοντες της αγοράς αυτοκινήτων, στις επιπτώσεις της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης της ζώνης του ευρώ και στα διαρθρωτικά μειονεκτήματα του ομίλου PSA.

2.2.1. ΠΑΡΑΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 2007

- (16) Από το 2007, η ευρωπαϊκή αγορά παρουσιάζει συνεχή συρρίκνωση. Η ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου αντιπροσώπευε, πριν από το 2007, πωλήσεις περίπου 18 εκατομμυρίων οχημάτων ετησίως, έναντι πωλήσεων 14 εκατ. μονάδων το 2012, δηλαδή πτώση κατά 15 %.
- (17) Σε αυτό το πλαίσιο, οι πωλήσεις της PSA, που έχει ισχυρή παρουσία στην Ευρώπη (και ιδίως στη Νότια Ευρώπη) μειώθηκαν κατά 6,1 % σε αυτή την αγορά, όπου πραγματοποιεί το 58 % των πωλήσεών της. Το μερίδιο αγοράς του ομίλου PSA μειώθηκε σε 13,3 %, έναντι 14,2 % το 2010.
- (18) Όμως, ο όμιλος PSA δεν αντισταθμίζει τη μείωση των πωλήσεών του στην ευρωπαϊκή αγορά με τις πωλήσεις του εκτός Ευρώπης. Το 2012, οι πωλήσεις ιδιωτικών αυτοκινήτων και επαγγελματικών οχημάτων στην αλλοδαπή δεν ήταν από μόνες τους αρκετές για να αντισταθμίσουν τη μείωση των πωλήσεων του ομίλου στην ευρωπαϊκή αγορά.

2.2.2. ΔΥΣΜΕΝΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΓΕΝΙΚΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

- (19) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA ανταγωνίζεται με:
- α) το σύνολο των άλλων γενικών κατασκευαστών: τους κατασκευαστές αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), καθώς και με τους άλλους γενικούς κατασκευαστές όπως η Ford, η Fiat, η Skoda, Seat και Honda·
 - β) το σύνολο των εξειδικευμένων κατασκευαστών (Audi, BMW, Mercedes κ.λπ.) που έχουν ολοένα και περισσότερο την τάση να αναπτύσσουν προϊόντα υψηλών προδιαγραφών για όλα τα τμήματα της αγοράς, διεισδύοντας και στον πυρήνα της αγοράς των γενικών κατασκευαστών·
 - γ) τους νεότερους κατασκευαστές που κερδίζουν συνεχώς έδαφος κυρίως στα τμήματα της αγοράς της μεσαίας κατηγορίας αυτοκινήτων (Hyundai, Kia κ.λπ.).
- (20) Εν ολίγοις, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η φυσική αγορά των γενικών κατασκευαστών δέχεται την επίθεση από τα «άνω», δηλαδή από τους εξειδικευμένους κατασκευαστές αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών που στοχεύουν σε νέα τμήματα της αγοράς (π.χ., Audi A1 κ.λπ.) και από τα «κάτω», δηλαδή από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων μεσαίων/κατώτερων προδιαγραφών, ιδίως κορεατικών, όπως η Hyundai-Kia, που επιθυμούν να ανέβουν σε υψηλότερη κατηγορία.

2.2.3. ΤΑ ΔΙΑΡΘΡΩΤΙΚΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (21) Περισσότερο από το ήμισυ (53 % το 2011) της παραγωγής αυτοκινήτων του ομίλου PSA πραγματοποιείται στη Δυτική Ευρώπη, όπου το κόστος εργασίας είναι υψηλότερο από ό,τι στον υπόλοιπο κόσμο. Ωστόσο, ο συντελεστής κόστους εργασίας αντιπροσωπεύει συνολικά περισσότερο από το [20-30] * % της τιμής κόστους για την PSA. Επιπλέον, το μεγαλύτερο μέρος του προσωπικού που ασχολείται με την έρευνα και ανάπτυξη (εφεξής «E&A») και των εγκαταστάσεων του ομίλου βρίσκεται στη Γαλλία, γεγονός το οποίο συνεπάγεται υψηλές δαπάνες προσωπικού.

* Εμπιστευτικές πληροφορίες

- (22) Ο όμιλος παρουσιάζει επίσης υστέρηση σε σχέση με τους ανταγωνιστές του στον τομέα της E&A, και ιδίως στον τομέα της τυποποίησης των συστατικών στοιχείων.
- (23) Τέλος, η εικόνα και το κύρος της PSA υπολείπονται σε σχέση με τους γερμανούς κατασκευαστές υψηλών προδιαγραφών («premium»).
- (24) Οι δυσκολίες του ομίλου, και ιδίως του τμήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας, έχουν άμεσες συνέπειες στη BPF (και αντίστροφα). Πράγματι, οι δυσκολίες της δέσμιας τράπεζας οφείλονται κυρίως στις δυσκολίες του ομίλου λόγω των αξιολογήσεων της πιστοληπτικής τους ικανότητας. Η υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της PSA έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της BPF, γεγονός που καθιστά δύσκολη την πρόσβαση της στις αγορές για να αναχρηματοδοτηθεί. Όμως, η BPF έχει ζωτική σημασία για τη στήριξη της δραστηριότητας του ομίλου PSA. Το 2012, για παράδειγμα, εξασφάλισε τη χρηματοδότηση του 29,8 % των πωλήσεων του κατασκευαστή και του 100 % των ευρωπαϊών αντιπροσώπων. Η σημαντική μείωση των δυνατοτήτων χρηματοδότησης της BPF (και η συνακόλουθη μείωση της παραγωγής δανείων) συμβάλλει στη μείωση της δραστηριότητας του τμήματος αυτοκινήτων. Μέσω του μηχανισμού της αξιολόγησης («rating»), μπορεί συνεπώς να δημιουργηθεί ένας φαύλος κύκλος προκαλώντας περαιτέρω μείωση των πηγών χρηματοδότησης της BPF, η οποία με τη σειρά της έχει αντίκτυπο στις πωλήσεις του ομίλου PSA μέσω του περιορισμού των πιστώσεων, και ούτω καθεξής.

2.3. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.3.1. Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΓΥΗΣΗ ΣΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΟΜΟΛΟΓΩΝ ΤΗΣ BPF

- (25) Για να μπορέσει να υλοποιήσει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της, η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε να χορηγήσει στον όμιλο PSA εγγύηση που καλύπτει την έκδοση μακροπρόθεσμων ομολόγων της BPF που μπορεί να πραγματοποιηθεί το νωρίτερο την ημερομηνία της σύμβασης εγγύησης ή της έγκρισης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016 (η «εγγύηση»). Στο πλαίσιο αυτό, θα υπογραφεί αυτόνομη συμφωνία εγγύησης μεταξύ, αφενός, του γαλλικού κράτους και, αφετέρου, του ομίλου PSA με ανασταλτική ρήτρα έως την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής βάσει των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ. Αφού συνήψαν μια πρώτη σύμβαση εγγύησης σε προσωρινή βάση για δόση ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο, κατ' εφαρμογή της απόφασης της Επιτροπής της 11ης Φεβρουαρίου 2013 για τη χορήγηση ενίσχυσης διάσωσης, οι γαλλικές αρχές προτίθενται να συνάψουν με τον όμιλο PSA δεύτερη σύμβαση εγγύησης που καλύπτει την υπολειπόμενη δόση, για ανώτατο υπόλοιπο ύψους 5,8 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο.
- (26) Το άρθρο 85 του νόμου αριθ. 2012-1510 της 29ης Δεκεμβρίου 2012 του διορθωτικού προϋπολογισμού του 2012 επιτρέπει στον υπουργό οικονομίας να χορηγήει έναντι αμοιβής την εγγύηση του κράτους στους χρεωστικούς τίτλους της BPF κατά το διάστημα από 1 Ιανουαρίου 2013 έως 31 Δεκεμβρίου 2016. Η εγγύηση θα καλύπτει νέες εκδόσεις μακροπρόθεσμων ομολόγων της BPF. Θα ευνοεί τα ακόλυπτα χρεόγραφα που εκδίδει η BPF μετά την ημερομηνία έγκρισης της εφαρμογής της εγγύησης από την Επιτροπή, και το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016. Οι εν λόγω χρεωστικοί τίτλοι θα έχουν ανώτατη συμβατική διάρκεια τριανταξέι μηνών από την ημερομηνία έκδοσής τους.
- (27) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι ο καθορισμός του ανώτατου ορίου της εγγύησης που απαιτείται για τον όμιλο PSA βασίζεται στην ανάλυση της υφιστάμενης διάρθρωσης του ισολογισμού της BPF (και, ειδικότερα, της δομής της χρηματοδότησης της BPF) καθώς και στις προβλέψεις των μελλοντικών αναγκών χρηματοδότησης για το διάστημα 2013-2016, που έχουν καθοριστεί από τις γαλλικές αρχές βάσει των ακόλουθων παραδοχών:
- α) θα υπάρχει σταθερό σύνολο τρεχόντων υπολοίπων, που εκτιμάται περίπου σε 24/25 δισεκατ. ευρώ, που θα επιτρέπει να διατηρείται η χρηματοδότηση των πωλήσεων αυτοκινήτων του ομίλου PSA·
 - β) αύξηση της τιτλοποίησης στη χρηματοδότηση της BPF, αντισταθμίζοντας εν μέρει τη μείωση των εμπορικών χρεογράφων / πιστοποιητικών καταθέσεων (επιπτώσεις διαβάθμισης A-3 / P-3)·
 - γ) την ανανέωση των τραπεζικών πιστώσεων που θα επέτρεπε στην BPF να εξασφαλίσει μεσοπρόθεσμη τραπεζική πίστωση 11,6 δισεκατ. ευρώ τον Ιανουάριο του 2013, ιδίως με τη σύναψη ενός νέου κοινοπρακτικού δανείου ύψους 4,1 δισεκατ. ευρώ πενταετούς διάρκειας, την ανανέωση της πλειονότητας αυτών των διμερών τραπεζικών πιστώσεων, την παράταση ενός κονδυλίου ανανεώσιμης πίστωσης κεφαλαίου 1,2 δισεκατ. ευρώ, με ληκτότητα έως τον Ιανουάριο του 2016, και την ταυτόχρονη επέκταση μιας τραπεζικής πίστωσης ύψους 1,8 δισεκατ. ευρώ έως τον Δεκέμβριο του 2015 (βλ. διευκρινίσεις της αιτιολογικής σκέψης 31 κατωτέρω)·
 - δ) την χρήση των καταθέσεων από το 2013.

- (28) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η αμοιβή για την εγγύηση προσδιορίστηκε κατά τρόπο ώστε να παρέχεται σε τιμή της αγοράς σύμφωνα με τα κριτήρια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων ⁽⁴⁾ (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές διάσωσης και αναδιάρθρωσης») και της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ) στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ⁽⁵⁾. Η ανακοίνωση περί εγγυήσεων προβλέπει ότι, εάν δεν υπάρχει αντίστοιχη προμήθεια εγγύησης αναφοράς στις χρηματοπιστωτικές αγορές, το συνολικό χρηματοοικονομικό κόστος του εγγυημένου δανείου, συμπεριλαμβανομένου του επιτοκίου του δανείου και της προμήθειας εγγύησης θα πρέπει να συγκριθεί με την αγοραία τιμή ενός παρόμοιου μη εγγυημένου δανείου.
- (29) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, για να καθοριστεί το επίπεδο της αμοιβής του κράτους, αυτό θα έπρεπε να ενεργήσει κατά τον ίδιο τρόπο όπως και οι τράπεζες που συμμετέχουν στο New Club Deal, μια συμφωνία μεταξύ BPF και των πιστωτριών της τραπεζών. Για τον λόγο αυτό, το κόστος κινδύνου που εκτιμήθηκε από τις τράπεζες υπολογίστηκε με βάση τη συνολική αμοιβή των παροχών ρευστότητας του New Club Deal, και επανεξετάστηκε ιδίως για να ληφθούν υπόψη οι διαφορές ανάμεσα σε μια εισφορά ρευστότητας και σε μια εγγύηση. Η αμοιβή για την κρατική εγγύηση καθορίστηκε σε 260 μονάδες βάσης.
- (30) Η BPF εξέδωσε ομόλογα στο όνομά της, για τα οποία υπάρχει δευτερογενής αγορά. Ο πίνακας 2 κατωτέρω παρουσιάζει τις μέσες αποδόσεις των υφιστάμενων ομολόγων της BPF με ημερομηνία λήξης που προσεγγίζει τα τρία έτη για περίοδο 1 μηνός πριν ανακοινωθεί στον τύπο το μέτρο για τη στήριξη του ομίλου ⁽⁶⁾. Η απόδοση ενός υποθετικού ομολόγου διάρκειας ακριβώς τριών ετών έχει εκτιμηθεί με παρεμβολή με βάση τις αποδόσεις των ομολόγων της BPF με την πλησιέστερη ημερομηνία λήξης στα τρία έτη για κάθε συγκεκριμένη ημερομηνία. Τέλος ο πίνακας 2 παρουσιάζει επίσης τα επίπεδα απόδοσης κρατικών ομολόγων διάρκειας τριών ετών.

Πίνακας 2

Αποδόσεις στη δευτερογενή αγορά

	Στις 16.10.2012	Διάμεσος 16.9 – 16.10
Ημερομηνία λήξης ομολόγου 25.9.2015	5,04	5,52
Ημερομηνία λήξης ομολόγου 24.6.2015	4,84	5,57
Ημερομηνία λήξης ομολόγου 25.2.2016	5,37	6,23
Υποθετικό ομόλογο διάρκειας 3 ετών (εκτίμηση των αποδόσεων με παρεμβολή)	5,09	5,54
Ομολογία εξομοιούμενη με τριετές ομόλογο του γαλλικού δημοσίου	0,34	0,39

- (31) Στα τέλη Δεκεμβρίου 2012 η BPF διαπραγματεύτηκε νέες πιστώσεις με ομάδα τραπεζών, οι οποίες δέχθηκαν να χορηγήσουν στη BPF:
- ρευστότητα μέσω μακροπρόθεσμων δανείων ύψους 4 δισεκατ. ευρώ (στο εξής «New Club Deal»)-
 - διμερείς τραπεζικές πιστώσεις ύψους 4,6 δισεκατ. ευρώ-
 - επέκταση δύο εφεδρικών πιστώσεων («back-up») (μη προοριζόμενες να χρησιμοποιηθούν) για ποσό 3 δισεκατ. ευρώ.

Η συνολική ανάληψη υποχρέωσης από αυτές τις τράπεζες ανέρχεται, συνεπώς, σε 11,6 δισεκατ. ευρώ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Γαλλία, η χρήση της πιστωτικής διευκόλυνσης του New Club Deal ήταν υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής του μέτρου κρατικής στήριξης ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ EE C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

⁽⁵⁾ EE C 155 της 20.6.2008, σ. 10.

⁽⁶⁾ Στον τύπο ανακοινώθηκε η πρόθεση του κράτους να τεθεί το μέτρο σε εφαρμογή στις 17 Οκτωβρίου 2012.

⁽⁷⁾ Σύμφωνα με τα παραδείγματα του termsheet που υπέβαλε η Γαλλία στις 7 Ιανουαρίου 2013: «Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (έγκριση του σχεδίου στον νόμο για τον προϋπολογισμό)».

- (32) Στις 25 Μαρτίου 2013 η BPF εξέδωσε ομόλογο καλυπτόμενο από κρατική εγγύηση ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ. Το ομόλογο αυτό, που περιλαμβάνει τοκομερίδιο 0,625 %, έχει απόδοση 0,664 %, ήτοι πρόσθετη απόδοση 24 μονάδων βάσης σε σχέση με παρόμοιο τριετές ομόλογο του γαλλικού δημοσίου (OAT).
- (33) Η Επιτροπή προσδιόρισε ποσοτικά το στοιχείο ενίσχυσης στην αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης σχετικά με την ενίσχυση διάσωσης σε ένα εύρος από 91,8 εκατ. ευρώ μέχρι το ονομαστικό ποσό των εκδοθέντων ομολόγων ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ. Οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι, βάσει της μεθοδολογίας που χρησιμοποιείται στην απόφαση σχετικά με τη διάσωση, τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν όσον αφορά το στοιχείο ενίσχυσης που εμπεριέχεται στο μέτρο είναι:

Πίνακας 3

Υπολογισμός του στοιχείου ενίσχυσης στα καλυμμένα ομόλογα

Δεδομένα 3 ετών υπολογιζόμενα με παρεμβολή Διαφορά απόδοσης 24 μονάδων βάσης σε σχέση με το κράτος	Άμεσες παράδοσης (spot)	Διάμεσος αποδόσεων ομολόγων	
		16.10.2012	12.7 – 16.10
Τριετές ομόλογο γαλλικού δημοσίου (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Εκτιμώμενη διαφορά απόδοσης σε σχέση με την απόδοση κρατικών τίτλων μετά την εγ- γύηση	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Επιτόκιο BPSA μετά την εγγύηση α)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Κόστος της εγγύησης β)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Εκτιμώμενο συνολικό κόστος των εγγυημένων εκδόσεων α) + β)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Απόδοση στη δευτερογενή αγορά BPSA υπο- λογιζόμενη με παρεμβολή σε περίοδο 3 ετών	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Συνεπαγόμενο ποσό κρατικής ενίσχυσης (σε εκατ. ευρώ)	401	429	486

Πηγή: BNP Paribas Global Markets, Datastream

- (34) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η περίοδος αναφοράς που λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή είναι ιδιαίτερα δυσμενής για το ιστορικό των αποδόσεων των εκδόσεων της BPF. Η περίοδος από 12 Ιουλίου έως 16 Οκτωβρίου 2012, δηλαδή από την ημερομηνία που αποκαλύφθηκαν οι δυσκολίες του ομίλου PSA με την εξαγγελία του σχεδίου αναδιοργάνωσης, θα ήταν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η καταλληλότερη για την εκτίμηση της απόδοσης του ομολόγου.

2.3.2. Η ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «50CO₂CARS»

- (35) Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις που η Γαλλία προτίθεται να χορηγήσει στο έργο «50CO₂Cars» εντάσσονται στο πλαίσιο του προγράμματος των «μελλοντικών επενδύσεων» που τέθηκε σε εφαρμογή με τον διορθωτικό νόμο του προϋπολογισμού αριθ. 2010-237 της 9ης Μαρτίου 2010. Ο οργανισμός περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας (στο εξής «ADEME») είναι ένας από τους φορείς ⁽⁸⁾ στους οποίους το κράτος έχει αναθέσει τη διαχείριση των πιστώσεων που διατίθενται για τις μελλοντικές επενδύσεις. Ο συνολικός προϋπολογισμός στη διάθεση του ADEME ανέρχεται σε 2,65 δισεκατ. ευρώ.
- (36) Στο πλαίσιο του προγράμματος μελλοντικών επενδύσεων, το έργο «50CO₂Cars» εντάσσεται στη δράση «Οχήμα του μέλλοντος» που αποσκοπεί στην πειραματική εφαρμογή και την προώθηση των τεχνολογιών και οργανώσεων με μικρότερη κατανάλωση ενέργειας και λιγότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Στο πλαίσιο της δράσης αυτής, επελέγησαν διάφορες τεχνολογικές συνιστώσες μέσω δύο προσκλήσεων εκδήλωσης ενδιαφέροντος (εφεξής «ΠΕΕ»):
- α) Η νέα σειρά κινητήρων ντίζελ πολύ υψηλής ενεργειακής απόδοσης και το κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη έχουν επιλεγεί στο πλαίσιο της ΠΕΕ «Σύστημα κίνησης και βοηθητικά συστήματα κινητήρων εσωτερικής καύσης» (στο εξής «ΠΕΕ αριθ. 1»).

⁽⁸⁾ Βλ. κατάλογο των εν λόγω φορέων, όπως εγκρίθηκε με το άρθρο 8 του προαναφερθέντος νόμου αριθ. 2010-237 και το διάταγμα αριθ. 2010-442 της 3ης Μαΐου 2010.

- β) Η τεχνολογία των υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων επιλέχθηκε στο πλαίσιο της ΠΕΕ «Συστήματα κίνησης, βοηθητικά συστήματα και συστήματα αντιστροφής αποθήκευσης ενέργειας για ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα» (στο εξής «ΠΕΕ αριθ. 2»).
- (37) Η δράση «Όχημα του μέλλοντος» καλύπτεται ιδίως από το καθεστώς ενίσχυσης SA. 32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ που απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία ⁽¹⁰⁾ (εφεξής «ΓΚΑΚ»).
- (38) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τα στοιχεία και τη μορφή της δημόσιας χρηματοδότησης που θα εισπράξει καθένας από τους οριζόμενους εταίρους του έργου. Εκτός από τον επικεφαλής εταίρο, την PSA, το ύψος της δημόσιας χρηματοδότησης που απαιτείται για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» είναι μικρότερο από τα όρια ατομικής κοινοποίησης που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο ε) του ΓΚΑΚ για όλους τους άλλους εταίρους (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON και IC2MP). Εφόσον αποτελούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ ⁽¹¹⁾, οι εν λόγω δημόσιες χρηματοδοτήσεις καλύπτονται ήδη από το προαναφερόμενο καθεστώς εξαίρεσης SA. 32466 (2011/X).
- (39) Αντίθετα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 6 στοιχείο γ), ο ΓΚΑΚ δεν εφαρμόζεται στις ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις, ορισμός στον οποίο εμπίπτει σαφώς ο όμιλος PSA, τουλάχιστον από τις 17 Οκτωβρίου 2012, ημερομηνία κατά την οποία οι γαλλικές αρχές ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν εγγύηση στον όμιλο PSA. Η ενίσχυση την οποία προτίθεται να χορηγήσει το κράτος στην PSA για τη στήριξη του έργου «50CO₂Cars» δεν μπορεί επομένως να καλύπτεται από το καθεστώς ενισχύσεων SA 32466 (2011/X), ούτε να κοινοποιείται ατομικά βάσει του κοινοτικού πλαισίου σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη ⁽¹²⁾ και την καινοτομία (εφεξής «πλαίσιο E&A&K») ⁽¹³⁾.
- (40) Για λόγους διοικητικής απλούστευσης, οι δαπάνες των δραστηριοτήτων της PSA στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» έχουν ταξινομηθεί κατά τον ίδιο τρόπο όπως και για τους άλλους εταίρους, δηλαδή χρησιμοποιώντας τις κατηγορίες που προβλέπονται από τον ΓΚΑΚ (οι οποίες συμπίπτουν με εκείνες του πλαισίου E&A&K).
- (41) Η PSA θα ασκεί, επομένως, δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται ⁽¹⁴⁾ ως βασική έρευνα, βιομηχανική έρευνα και πειραματική ανάπτυξη για επιλέξιμες δαπάνες που αναλύονται στον κατωτέρω πίνακα 4:

Πίνακας 4

Δαπάνες του έργου 50CO₂Cars ανά τύπο δραστηριότητας E&A (σε χιλιάδες ευρώ)

Δαπάνες	Σύνολο	Επιλέξιμες ⁽¹⁾	Βασική έρευνα	Βιομηχανική έρευνα	Πειραματική ανάπτυξη
ΠΕΕ αριθ. 1	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
ΠΕΕ αριθ. 2	[50-110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Σύνολο	[300-400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Οι δαπάνες του έργου «50CO₂Cars» έχουν καταναμηθεί στις κατηγορίες E&A που ορίζονται στο άρθρο 31 παράγραφος 5 του ΓΚΑΚ (που αντιστοιχούν στις κατηγορίες του σημείου 5.1.4 του πλαισίου E&A&K).

- (42) Οι ενισχύσεις συνολικού ύψους 85,9 εκατ. ευρώ που το κράτος έχει την πρόθεση να χορηγήσει στον όμιλο PSA γι' αυτό το στοιχείο του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα λάβουν τη μορφή επιδοτήσεων (για ποσό ύψους 24,5 εκατ. ευρώ) και των επιστρεπτέων προκαταβολών (ύψους 61,4 εκατ. ευρώ). Όσον αφορά την ένταση ενίσχυσης, αντιστοιχούν σε ποσοστό κάλυψης 100 % των επιλέξιμων δαπανών βασικής έρευνας, 30 % για τις δραστηριότητες βιομηχανικής έρευνας και 25 % για τις δραστηριότητες πειραματικής ανάπτυξης.

⁽⁹⁾ ΕΕ C 78 της 11.3.2011, σ. 33.

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6 Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης (Γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) (ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3).

⁽¹¹⁾ Για το θέμα αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει, ειδικότερα, ότι η δημόσια χρηματοδότηση για τις (μη οικονομικές) δραστηριότητες ανεξάρτητης έρευνας των ερευνητικών οργανισμών δεν ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης.

⁽¹²⁾ ΕΕ C 323 της 30.12.2006, σ. 1.

⁽¹³⁾ Βλ. συγκεκριμένα σημείο 2.1, τελευταίο εδάφιο, του πλαισίου E&A&K: «Οι ενισχύσεις για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία σε προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος πλαισίου».

⁽¹⁴⁾ Κατά την έννοια των ορισμών του άρθρου 30 παράγραφοι 1, 2 και 3 του ΓΚΑΚ [που συμπίπτουν με τους ορισμούς των άρθρων 2.2 στοιχεία ε), στ) και ζ) του πλαισίου E&A&K]

- (43) Όσον αφορά ειδικότερα τις επιστρεπτές προκαταβολές, η αναγωγή τους θα γίνει με το επιτόκιο αναφοράς που ίσχυε τον Ιανουάριο 2012, ημερομηνία έκδοσης της απόφασης για τη χορήγηση της ενίσχυσης: 3,07 % για τη Γαλλία. Αυτές οι δαπάνες θα επιστραφούν από την PSA με διαφορετικές διατάξεις για κάθε ΠΕΕ.
- (44) Για το μέρος του έργου που αφορά την ΠΕΕ αριθ. 1, είναι πιθανές τρεις αρχιτεκτονικές υβριδικής τεχνολογίας και αξιολογούνται παράλληλα: ως προς το κιβώτιο ταχυτήτων eDCT, από την άποψη του κινητήρα και από την άποψη του εξοπλισμού ελεύθερης κίνησης. Το σύστημα επιστροφής, που θα εξαρτάται σε τελική ανάλυση από την αρχιτεκτονική που επιλέγεται κατά τη διάρκεια ενός σταδίου λήψης αποφάσεων του έργου, θα έχει μία από τις ακόλουθες μορφές:
- α) Εάν η επιλογή αφορά υβριδικά αυτοκίνητα με το κιβώτιο ταχυτήτων eDCT, η επιστροφή θα βασίζεται σε δύο μονάδες έργου:
- [10-20]* ευρώ ανά κινητήρα ντίζελ ισχύος 40/50 kW και 70 kW από την [500 000 – 600 000]* ή παραχθείσα μονάδα, κατά τρόπο ώστε αυτό το μέρος της προκαταβολής να επιστρέφεται στο πλησιέστερο ευρώ σε διάστημα τεσσάρων ετών, σε παρούσα αξία, με βάση το ονομαστικό σενάριο παραγωγής. Μετά την επιστροφή του 100 % της τρέχουσας αξίας αυτού του ποσού, ο όμιλος PSA θα συνεχίσει να καταβάλλει ποσό μειωμένο κατά [3-6] ευρώ ανά παραγόμενο κινητήρα επί [1-3] έτη.
 - [30-40]* ευρώ ανά κιβώτιο ταχυτήτων eDCT παραγόμενο από την [50 000 – 60 000]* ή παραχθείσα μονάδα, κατά τρόπο ώστε αυτό το μέρος της προκαταβολής να επιστρέφεται στο πλησιέστερο ευρώ σε διάστημα πέντε ετών, σε τρέχουσα αξία, με βάση το ονομαστικό σενάριο παραγωγής. Μετά την επιστροφή του 100 % της τρέχουσας αξίας αυτού του ποσού, ο όμιλος PSA θα συνεχίσει να καταβάλλει ποσό μειωμένο κατά [5-10]* ευρώ ανά παραγόμενο κιβώτιο ταχυτήτων eDCT.
- β) Εάν η επιλογή αφορά αυτοκίνητα υβριδικής τεχνολογίας μέσω του εξοπλισμού, η επιστροφή θα βασίζεται αποκλειστικά στη μονάδα έργου του κινητήρα ντίζελ ισχύος 40/50 kW και 70 kW, για τον οποίο η PSA θα καταβάλλει [10-20]* ευρώ ανά παραγόμενη μονάδα από την [500 000 – 600 000]* ή μέχρι την πλήρη επιστροφή της τρέχουσας αξίας του ποσού (περίπου [0-5]* ετών με το ονομαστικό σενάριο) και στη συνέχεια [5-10]* ευρώ ανά μονάδα.
- γ) Εάν αφορά εξοπλισμό για την ελεύθερη κίνηση, η επιστροφή των δαπανών θα υπολογίζεται επίσης με βάση τη μονάδα έργου του κινητήρα ντίζελ ισχύος 40/50 kW και 70 kW: Η PSA θα καταβάλλει [20-30]* ευρώ ανά παραγόμενη μονάδα από την [500 000 – 600 000]* ή μέχρι την πλήρη επιστροφή της τρέχουσας αξίας του ποσού (περίπου [0-5]* έτη με βάση το ονομαστικό σενάριο) και [5-10]* ευρώ ανά μονάδα.
- (45) Για το μέρος του έργου της ΠΕΕ αριθ. 2, η επιστροφή των δαπανών θα βασίζεται στη μονάδα έργου του ηλεκτρικού συστήματος κίνησης: Η PSA θα επιστρέφει [20-30]* ευρώ ανά παραγόμενη μονάδα από την [500 000 – 600 000]* ή μέχρι την πλήρη επιστροφή της τρέχουσας αξίας του ποσού (περίπου [5-10]* έτη με βάση το ονομαστικό σενάριο) και [5-10]* ευρώ ανά μονάδα.
- (46) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι με τις διατάξεις αυτές η προκαταβολή θα επιστραφεί σε παρούσα αξία με το σενάριο επιτυχούς έκβασης του έργου που βασίζεται σε συντηρητικές και εύλογες παραδοχές και ότι, σε περίπτωση μερικής αποτυχίας, η επιστροφή θα είναι ανάλογη με τον βαθμό επιτυχίας του έργου.

2.4. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (47) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης αποτελεί συνέχεια των μέτρων για τη μείωση του κόστους που παρουσιάστηκαν στις 26 Οκτωβρίου 2011 (μείωση κόστους κατά 800 εκατ. ευρώ, που συνεπάγεται την κατάργηση 2 500 θέσεων απασχόλησης στην Ευρώπη) και στις 15 Φεβρουαρίου 2012 (συμπληρωματικά μέτρα ύψους 200 εκατ. ευρώ).
- (48) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης περιλαμβάνει τρεις τύπους μέτρων: βιομηχανική αναδιάρθρωση, μείωση της διοικητικής δομής του ομίλου και υλοποίηση του έργου έρευνας και ανάπτυξης «50CO₂Cars». Αν και ο όμιλος PSA είναι όμιλος εγκατεστημένος σε πολλές χώρες σε παγκόσμια κλίμακα, τα μέτρα αναδιάρθρωσης αφορούν κυρίως τη Γαλλία, στην οποία είναι συγκεντρωμένο το μεγαλύτερο μέρος των μέσων παραγωγής του ομίλου.

2.4.1. ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

- (49) Τα κυριότερα μέτρα αφορούν τις εγκαταστάσεις στη Γαλλία: το κλείσιμο του εργοστασίου της Aulnay και τη σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου της Rennes, που θα οδηγήσουν στην κατάργηση 4 400 θέσεων απασχόλησης. Τα δύο αυτά μέτρα εντάσσονται στο γενικό πλαίσιο μιας βελτιστοποίησης των εγκαταστάσεων παραγωγής της PSA.

- (50) Λόγω της ιστορικής θέσης που κατέχει στο τμήμα των αυτοκινήτων πόλης / πολλαπλών χρήσεων (εφεξής «τμήμα Β»), η PSA διαθέτει σημαντικές ικανότητες παραγωγής στο εν λόγω τμήμα Β: στη Γαλλία (Aulnay, Poissy και Mulhouse), στην Ισπανία (Μαδρίτη) και τη Σλοβενία (Τρναβα). Παρά τα μέτρα προσαρμογής που εφαρμόζονται από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 (κλείσιμο της μονάδας του Ryton (Μεγάλη Βρετανία) το 2006 και μείωση της ικανότητας της μονάδας Aulnay το 2008), εξακολουθεί να έχει πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα στο τμήμα Β. Το κλείσιμο της μονάδας Aulnay θα επιφέρει μείωση της παραγωγής κατά 155 000 οχήματα ετησίως στα μοντέλα 208, C3, DS3 σε σχέση με το σύστημα που τέθηκε σε εφαρμογή το 2012, γεγονός που θα αντιστοιχεί σε μείωση της μέγιστης ικανότητας κατά 232 000 οχήματα ετησίως και σε συγκέντρωση της παραγωγής στο τμήμα Β στις μονάδες Poissy, Mulhouse και Τρναβα. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το μέτρο αυτό θα μειώσει σημαντικά την ικανότητα στο τμήμα Β και θα επιφέρει σημαντική εξοικονόμηση πάγιων εξόδων στο επίπεδο του ομίλου (εκτιμάται σε [100-200]* εκατ. ευρώ ετησίως).
- (51) Η μονάδα της Rennes ασχολείται επί του παρόντος με την παραγωγή οχημάτων των τμημάτων Δ και Ε ⁽¹⁵⁾. Αντιμετωπίζει συνεχή μείωση της ζήτησης, ιδίως για τις μπερλίνες του τμήματος Δ. Η μείωση από 2,5 σε 2 βάρδιες, η κατάργηση μιας νυχτερινής βάρδιας και μιας μικρής γραμμής παραγωγής θα επιτρέψουν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, να περιορισθεί η παραγωγή μόνο στο Peugeot 508 (μπερλίνα και τύπου break) και C5 (μπερλίνα και τύπου break).
- (52) Η δραστηριότητα E&A θα μειωθεί επίσης (10 %), εφόσον οι ομάδες περιορίζονται μόνο στη στήριξη στη μονάδα (κατάργηση των εργασιών ανάπτυξης προς όφελος της συνολικής δραστηριότητας του ομίλου).
- (53) Η PSA ελπίζει ότι με αυτό τον τρόπο θα βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της, ιδίως μέσω της καλύτερης χρήσης της εγκατεστημένης ικανότητας και από την περαιτέρω εξειδίκευση των μονάδων οι οποίες θα παράγουν πλέον οχήματα μόνο μίας ή και δύο κατηγοριών. Σκοπός αυτής της αναδιοργάνωσης είναι να μειωθεί το κόστος παραγωγής κάθε οχήματος περίπου κατά [200-300]* έως [200-300]* ευρώ.

2.4.2. ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (54) Ο όμιλος PSA προγραμματίζει αναδιοργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών σε όλες τις διευθύνσεις του. Η αναδιοργάνωση αυτή θα επιφέρει την κατάργηση 3 586 θέσεων.
- (55) Παράλληλα και χάρη στα μέτρα αναδιάρθρωσης, η PSA ανακοίνωσε σχέδιο για την εξοικονόμηση 1 δισεκατ. ευρώ που θα καλύπτει τόσο τις αγορές (400 εκατ. ευρώ) όσο και τα πάγια έξοδα (600 εκατ. ευρώ) και μια σειρά δράσεων που αφορούν βιομηχανικές δραστηριότητες, την E&A και τα γενικά έξοδα, συγκεκριμένα, θα επιτευχθεί μέσω της συμμαχίας της με την GM.

2.4.3. ΤΟ ΕΡΓΟ E&A «50CO₂CARS»

- (56) Στο πλαίσιο της βιομηχανικής αναδιάρθρωσης, ο όμιλος PSA εξετάζει επίσης την ανάπτυξη νέων υβριδικών τεχνολογιών που θα συνέβαλλαν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης. Πράγματι, σε περίπτωση επιτυχίας του, το έργο E&A θα επέτρεπε στον όμιλο PSA να ελέγξει την παραγωγή μεγάλης κλίμακας υβριδικών οχημάτων ντιζελ του τμήματος Β (βάρος μεταξύ 900 χλγρ. και 1,3 τόνων) και να διαφοροποιήσει την παραγωγή σε ένα αποδοτικό τμήμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι ευρωπαίοι καταναλωτές προτιμούν τους κινητήρες ντιζελ, αλλά στη συνέχεια τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ⁽¹⁶⁾ των υβριδικών αυτοκινήτων θα μπορούσαν να προσαρμοστούν σε βάσεις βενζινοκινητήρων ισοδύναμης ισχύος και ώστε να ανταποκρίνονται στα δεδομένα των αγορών σε παγκόσμια κλίμακα.
- (57) Το έργο E&A, με την ονομασία «50CO₂Cars», αφορά τον σχεδιασμό και την παραγωγή ενός υβριδικού συστήματος κίνησης (χωρίς ρευματολήπτη) για τα οχήματα του τμήματος Β, που θα επιτρέψει να περιοριστούν μακροπρόθεσμα οι εκπομπές CO₂ (εφεξής «g CO₂/km») των εν λόγω οχημάτων σε 50 γραμμάρια ανά χιλιόμετρο και, κατ' επέκταση, των οικογενειακών οχημάτων (τμήμα Γ) περί τα 65 g CO₂/km. Σκοπός του έργου είναι να καταστήσει αυτή την τεχνολογία προσιτή σε όσο το δυνατό περισσότερους πελάτες.

⁽¹⁵⁾ Οι κατηγορίες αυτοκινήτων Δ και Ε αντιστοιχούν σε οχήματα του τύπου «οικογενειακά», «ταξιδιού», «ενιαίου χώρου» και «τετρακίνητα», οι διαστάσεις των οποίων κυμαίνονται στην Ευρώπη κατά μέσο όρο από 4,40 έως 5 μέτρα. Τα μοντέλα Peugeot 508 berline, 508 SW, 807, 4007 και Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser et C6 αποτελούν μέρος αυτού του τμήματος.

⁽¹⁶⁾ Η μονάδα αποθήκευσης, ο ηλεκτρικός κινητήρας και τα ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου και ο μετατροπέας τάσης που επιτρέπει τη λειτουργία δικτύου δύο τάσεων.

- (58) Από τεχνική άποψη, το έργο θα συνδυάζει μια νέα σειρά κινητήρων ντίζελ υψηλής ενεργειακής απόδοσης, ένα μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη συμβατό με την υβριδική τεχνολογία («DCT»), καθώς και μια ηλεκτρική υβριδική τεχνολογία χαμηλού κόστους.
- (59) Η PSA θα είναι ο επικεφαλής της κοινοπραξίας E&A για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars».
- (60) Σε αυτή την κοινοπραξία θα συμμετέχουν επίσης βιομηχανικοί και ακαδημαϊκοί εταίροι: πέντε μεγάλες επιχειρήσεις (Delphi, Mann & Hummel, Valeo και Rhodia), μία ΜΜΕ (CTI), μία ένωση (IRMA) και τέσσερις οργανισμοί έρευνας (IFPEN, LACCO, IRCELYON και IC2MP).

2.4.4. ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (61) Το επιχειρηματικό σχέδιο του ομίλου PSA καλύπτει την περίοδο 2013-2017. Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι, σύμφωνα με το ενδιάμεσο σενάριο, ο όμιλος θα παρουσιάσει από το 2014 θετικό τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα [1 200 – 2 000]* εκατ. ευρώ, ήτοι [1-5]* % του κύκλου εργασιών. Η βελτίωση της βιωσιμότητας θα προκύψει κυρίως από τη λήψη εσωτερικών μέτρων που περιέχονται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης. Βασίζεται, αφενός, σε σημαντική μείωση του κόστους παραγωγής και στη βελτίωση της ρευστότητας και, αφετέρου, σε μια υπόθεση γεωγραφικής αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων του ομίλου PSA. Στόχος είναι το 50 % των πωλήσεων του ομίλου το 2015 να πραγματοποιείται εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, γεγονός που θα επιτρέψει να αξιοποιηθούν οι δυνατότητες ανάπτυξης σε αυτές της περιοχές του κόσμου (ιδίως στην Κίνα, τη Βραζιλία κ.λπ.).
- (62) Το επιχειρηματικό σχέδιο του ομίλου PSA που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές καλύπτει την περίοδο έως το 2017. Το σχέδιο βασίζεται σε ορισμένες παραδοχές σε σχέση με το μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς και των μεριδίων αγοράς της PSA. Οι παραδοχές αυτές αντικατοπτρίζουν τις εκτιμήσεις του Ινστιτούτου IHS — Global Insight.
- (63) Όσον αφορά το μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς, αναμένεται μείωση κατά 2,2 % το 2013, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αλλά εκτιμάται ότι θα καταγραφεί ετήσια αύξηση κατά 6 % το 2014 και το 2015, με συνακόλουθη αύξηση κατά 3 % ετησίως το 2016 και το 2017. Τα μερίδια αγοράς της PSA θα ανέλθουν σε [12-15]* % το 2013, σε [13-16]* % το 2014 και [11-15]* % το 2015, 2016 και 2017.
- (64) Το επιχειρηματικό σχέδιο εξετάζει διάφορα σενάρια. Με βάση το «ενδιάμεσο» σενάριο, το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου PSA θα είναι θετικό από το 2014, σε [1 200-2 000]* δισεκατ. ευρώ, ήτοι [1-5]* % του κύκλου εργασιών του ομίλου. Αναμένεται ότι θα ανέλθει σε [3 000-3 800] δισεκατ. ευρώ το 2017, ήτοι [2-6]* % του κύκλου εργασιών της PSA. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ένα τέτοιο επίπεδο κερδοφορίας θα επιτρέψει στον όμιλο PSA να επιτύχει επαρκή διαβάθμιση, ώστε να εξασφαλίσει την αυτόνομη αναζηματοδότησή του στην αγορά. Μια καλύτερη διαβάθμιση του ομίλου θα έχει αυτομάτως αντίκτυπο και στη διαβάθμιση της BPF.
- (65) Έχουν προβλεφθεί επίσης και εναλλακτικά σενάρια. Βάσει του «δυσμενούς» σεναρίου, οι πωλήσεις του ομίλου PSA θα μειώνονται (σε σχέση με το ενδιάμεσο σενάριο) κατά 100 000 επιπλέον οχήματα ετησίως στην Ευρώπη από το 2013 και μετά. Βάσει «ευνοϊκού» σεναρίου, οι πωλήσεις του ομίλου PSA στην Ευρώπη αναμένεται, αντιθέτως, ότι θα αυξάνονται κατά 100 000 οχήματα ετησίως από το 2013. Σύμφωνα με το υποβληθέν επιχειρηματικό σχέδιο, το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα του ομίλου PSA συνολικά, και με βάση το δυσμενές σενάριο, θα είναι θετικό από 2014 (περίπου κατά [1-5]* % του ΚΕ του ομίλου PSA) και θα ανέλθει σε [2-6]* % το 2017. Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι οι προβλέψεις του ομίλου PSA παρουσιάζουν σημαντική αύξηση του κύκλου εργασιών, εκτός Ευρώπης, δηλαδή στις αναπτυσσόμενες αγορές. Από τις υποθέσεις αυτές συνάγεται ότι, παρά τις απαισιόδοξες προβλέψεις όσον αφορά την ευρωπαϊκή αγορά, ο όμιλος PSA προβλέπει αύξηση των πωλήσεων: στόχος του είναι το 50 % των πωλήσεών του να πραγματοποιηθούν εκτός Ευρώπης το 2015.
- (66) Όσον αφορά την εξέλιξη της παραγωγικής ικανότητας του ομίλου PSA, οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν δύο πίνακες με τα ποσοστά χρησιμοποίησης Harbour⁽¹⁷⁾ κάθε εργοστασίου, πριν και μετά την αναδιάρθρωση του ομίλου. Με εξαίρεση το Roissy, αυτά τα ποσοστά θα παραμείνουν τα ίδια. Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η βιωσιμότητα κάθε εγκατάστασης δεν μπορεί να μετρηθεί κατά τρόπο ανεξάρτητο από εκείνη του ομίλου PSA. Αντιθέτως, πρέπει να εξεταστεί η δραστηριότητα κατασκευής αυτοκινήτων του ομίλου PSA συνολικά για κάθε τμήμα της αγοράς. Πάντα σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, κάθε εγκατάσταση έχει ένα χαρτοφυλάκιο οχημάτων που μπορεί δυνητικά να κατασκευάσει. Εάν ορισμένες εγκαταστάσεις έχουν χαμηλότερο ή υψηλότερο ποσοστό χρησιμοποίησης, πρόκειται κατά κανόνα για διακυμάνσεις γνωστές και ελεγχόμενες που σχετίζονται με τον κύκλο ζωής των προϊόντων.

(17) Η ικανότητα «Harbour» αντιστοιχεί στο πρότυπο που χρησιμοποιείται στον κλάδο. Προϋποθέτει ότι για κάθε εργοστάσιο εργάζονται δύο βάρδιες 8 ώρες την ημέρα επί 235 ημέρες ετησίως. Το ποσοστό χρησιμοποίησης Harbour δηλώνει τον όγκο οχημάτων που παράγονται πράγματι σε κάθε εγκατάσταση σε σχέση με την ικανότητα Harbour.

Πίνακας 5

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών με βάση τα τρία σενάρια του ομίλου PSA (σε εκατ. ευρώ)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχήματα ετησίως)	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]
Ευνοϊκό σενάριο (απόκλιση + 100 000 οχήματα ετησίως)	[57 000 – 62 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]	[65 000 – 70 000]

Πίνακας 6

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών με βάση τα τρία σενάρια για το τμήμα αυτοκινητοβιομηχανίας (σε εκατ. ευρώ)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχήματα ετησίως)	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]
Ευνοϊκό σενάριο (απόκλιση + 100 000 οχήματα ετησίως)	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]

2.4.5. ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΑΝ ΑΡΧΙΚΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΑΛΛΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- (67) Ο όμιλος PSA ανακοίνωσε τα μέτρα αναδιάρθρωσης που θα μειώσουν την παραγωγική ικανότητα και την παρουσία του στην αγορά, ιδίως το κλείσιμο του εργοστασίου Aulnay (στο οποίο απασχολούνται 3 000 εργαζόμενοι) καθώς και σημαντική μείωση της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου της Rennes, με μείωση του προσωπικού κατά 1 400 περίπου θέσεις. Ομοίως, έχουν δρομολογηθεί ή πραγματοποιηθεί ήδη εκποιήσεις αποδοτικών περιουσιακών στοιχείων, ιδίως το άνοιγμα του κεφαλαίου της GEFCO, η εκποίηση ορισμένων ακινήτων και της εταιρείας ενοικίασης αυτοκινήτων Citer. Ο όμιλος PSA ανακοίνωσε επίσης μείωση των επενδυτικών του δαπανών, γεγονός που θα μειώσει την παραγωγική του ικανότητα σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό που προβλεπόταν αρχικά πριν εκδηλωθούν οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει.
- (68) Επιπλέον, οι γαλλικές αρχές πρότειναν τα ακόλουθα αντισταθμιστικά μέτρα:
- πρόσθετες μειώσεις των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX) («capital expenditures») (2.4.5.1),
 - την εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή (2.4.5.2),
 - τη διακοπή της ανάπτυξης και της παραγωγής οχημάτων υβριδικής τεχνολογίας plug-in (2.4.5.3),
 - τον καθορισμό ενός μέγιστου ποσοστού διείσδυσης της BPF (2.4.5.4).

Τα μέτρα αυτά θα προστεθούν στα μέτρα αναδιάρθρωσης που είχαν προβλεφθεί στο πλαίσιο του αρχικού μεσοπρόθεσμου σχεδίου ⁽¹⁸⁾ (εφεξής «ΜΠΣ») του 2012.

2.4.5.1. Πρόσθετες μειώσεις των επενδύσεων του ομίλου PSA

- (69) Προβλέπονται πρόσθετες μειώσεις των κεφαλαιουχικών δαπανών (σε σχέση με το αρχικό μεσοπρόθεσμο σχέδιο του 2012) κατά 300 εκατ. ευρώ το 2013 και 500 εκατ. ευρώ ετησίως το 2014 και το 2015. Το σχέδιο 2013-2015 (CAPEX και E&A), εκ των πραγμάτων, συνιστά μείωση από 9,9 δισεκατ. ευρώ σε 8,6 δισεκατ. ευρώ, ήτοι κατά 13 % μεταξύ των δύο σχεδίων. Το ποσό αυτό είναι κατά 27 % χαμηλότερο σε σχέση με τον μέσο όρο 2011-2012.

⁽¹⁸⁾ Το μεσοπρόθεσμο σχέδιο είναι το έγγραφο που χρησιμοποιείται από την οικονομική διεύθυνση του ομίλου PSA για να παρουσιάσει τις προβλέψεις κερδών του ομίλου για τα επόμενα έτη.

- (70) Οι επενδύσεις της PSA θα μειωθούν, συνεισφέροντας, από 3,3 δισεκατ. ευρώ ετησίως σε 2,86 δισεκατ. ευρώ ετησίως κατά μέσο όρο. Η μείωση αυτή κατά 1,3 δισεκατ. ευρώ θα αφορά κατά κύριο λόγο (άνω του 80 %) την κατασκευή αυτοκινήτου του ομίλου στην Ευρώπη.
- (71) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μείωση των CAPEX θα περιορίσει σημαντικά την ανταγωνιστική δύναμη του ομίλου PSA στην αγορά. Ο περαιτέρω περιορισμός ορισμένων επενδύσεων έρευνας E&A και CAPEX θα είχε και άλλες σημαντικές αρνητικές συνέπειες για την PSA. Συγκεκριμένα, θα περιοριζόταν σημαντικά η ικανότητα του ομίλου PSA:
- α) να ανταποκριθεί στις προσδοκίες ορισμένων κατηγοριών πελατών που δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην εικόνα των προϊόντων και στις τεχνολογίες την ανάπτυξη των οποίων θα εγκαταλείψει ο όμιλος PSA·
 - β) να αντιδρά στις εξελίξεις των ανταγωνιστών·
 - γ) να εκμεταλλεύεται βιομηχανικά ο ίδιος ορισμένες ελκυστικές τεχνολογίες, τις οποίες θα πρέπει να αγοράζει από τους ανταγωνιστές του εις βάρος των περιθωρίων του·
 - δ) να επωφελείται από ορισμένα φορολογικά κίνητρα, π.χ. για τη μείωση των εκπομπών CO₂, κ.λπ.
- (72) Η μείωση αυτή θα έχει, μεταξύ άλλων, ως αποτέλεσμα:
- τη διακοπή της παραγωγής του μοντέλου Citroën C6 στις 31 Δεκεμβρίου 2012 και τη μη ανανέωση του μοντέλου Peugeot 607 (τμήμα E)(α),
 - την επίσχεση της διακοπής κατά δύο έτη, από το 2015, της κατασκευής των οχημάτων Birrer/Nemo και τη μη ανανέωση των οχημάτων αυτών (τμήμα B LCV)(β),
 - την εγκατάλειψη των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων (τμήμα Δ)(γ).
- α) Παύση της παραγωγής των μοντέλων Citroën 6 — Peugeot 607**
- (73) Αυτό το αντισταθμιστικό μέτρο θα περιλαμβάνει δύο στοιχεία που αφορούν το τμήμα E στο σύνολό του:
- τη διακοπή της κατασκευής του Citroën C6, που αρχικά προβλεπόταν για το 2016, ήδη από το 2013, και
 - τη μη ανανέωση των μοντέλων Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Όσον αφορά το πρώτο στοιχείο, ο όμιλος PSA εκτιμά τον αντίκτυπό του σε 3 000 αυτοκίνητα (1 000 αυτοκίνητα/ετησίως) που αντιστοιχεί σε απώλεια κύκλου εργασιών 90 εκατ. ευρώ σε τρία έτη. Το μοντέλο C6 ανήκει στο τμήμα E, που αποτελεί μέρος των προϊόντων «υψηλών προδιαγραφών». Σύμφωνα με τις εσωτερικές εκτιμήσεις του ομίλου PSA, αυτό το τμήμα της αγοράς αντιπροσώπευε το 5,7 % της ευρωπαϊκής αγοράς αυτοκινήτου το 2013.
- (75) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μη ανανέωση των μοντέλων υψηλών προδιαγραφών του ομίλου θα είχε ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της κάλυψης των απαιτήσεων της αγοράς. Όσον αφορά το τελευταίο μοντέλο Peugeot (607), οι πιθανοί όγκοι ήταν της τάξης των 20 000 οχημάτων ετησίως, που αντιστοιχούν σε απώλεια κύκλου εργασιών της τάξης των 500 εκατ. ευρώ. Όσον αφορά το τελευταίο μοντέλο Citroën (C6) οι πιθανοί όγκοι ήταν της τάξης των 7 000 οχημάτων ετησίως που αντιστοιχούν σε απώλεια κύκλου εργασιών της τάξης των 200 εκατ. ευρώ.
- (76) Η δέσμευση για τη μη ανανέωση της έκδοσης των μοντέλων Citroën C6 / Peugeot 607 αφορά την περίοδο 2016-2018. Ο όμιλος PSA αποτιμά τις συνέπειες αυτής της συνιστώσας του μέτρου σε 40 500 αυτοκίνητα, ή σε κύκλο εργασιών 1,05 δισεκατ. ευρώ. Επιπλέον, η μη ανανέωση των μοντέλων αυτών θα επιτρέψει στην PSA να εγκαταλείψει τις επενδύσεις ήδη από το 2013 (η συνήθης περίοδος ανάπτυξης ενός νέου οχήματος είναι κατά κανόνα 3 έτη).
- (77) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αυτό το αντισταθμιστικό μέτρο θα είχε έμμεσα σημαντικά αρνητικό αντίκτυπο στο κύρος του ομίλου PSA. Αυτή η έλλειψη μοντέλων στο τμήμα E (ή/και αρκετά ισχυρών κινητήρων) δεν θα επέτρεπε στον όμιλο π.χ. να συμμετέχει σε ορισμένους διαγωνισμούς. Επιπλέον, αυτή η έξοδος του ομίλου PSA από το τμήμα E θα προκαλέσει επίσης μείωση της χρήσης του δικτύου του ομίλου PSA από τους ιδιώτες οι οποίοι ενδιαφέρονται για τις προσφορές αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών, γεγονός που θα εμπόδιζε την ποιοτική αναβάθμιση των σημάτων του ομίλου, συμπεριλαμβανομένου του τμήματος B (σειρά DS). Ο όμιλος PSA εκτιμά αυτό τον αρνητικό αντίκτυπο όσον αφορά τους διαγωνισμούς σε στόλους .000 οχημάτων ετησίως, που ισοδυναμεί με απώλεια ετήσιου κύκλου εργασιών ύψους 30 εκατ. ευρώ, ήτοι συνολικά 180 εκατ. ευρώ για 12 000 οχήματα.

- (78) Συνολικά, ο όμιλος PSA εκτιμά τον αντίκτυπο του εν λόγω αντισταθμιστικού μέτρου σε απώλεια κύκλου εργασιών 1,32 δισεκατ. ευρώ.

β) Διακοπή και μη ανανέωση της έκδοσης του μοντέλου Bipper/Nemo

- (79) Το Bipper/Nemo αποτελεί επαγγελματικό όχημα που διατίθεται στην αγορά με δύο διαφορετικές ονομασίες. Το προτεινόμενο μέτρο θα περιλαμβάνει δύο στοιχεία:
- την παραιτήση από την ανανέωση (δηλαδή την εμφάνιση μιας νέας γενιάς) των οχημάτων Bipper/Nemo από το 2017, ο αντίκτυπος της οποίας σε όρους κύκλου εργασιών υπολογίζεται από την PSA σε 1 δισεκατ. ευρώ, και
 - την πρόωρη παύση της παραγωγής από το 2015 των υφιστάμενων οχημάτων Bipper/Nemo που είχε αρχικά προβλεφθεί το 2017, ο αντίκτυπος της οποίας σε όρους κύκλου εργασιών υπολογίζεται σε 560 εκατ. ευρώ.
- (80) Το 2012, η PSA πώλησε 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper και ως ιδιωτικό όχημα (στο εξής «VP») και επαγγελματικό όχημα («VU») και 18 972 NEMO (VP και VU μαζί) για κύκλο εργασιών ανά μονάδα κατά μέσο όρο σε 8 950 ευρώ, δηλαδή ένα συνολικό κύκλο εργασιών 319 εκατ. ευρώ ετησίως.
- (81) Τα μοντέλα Bipper/Nemo VU υπάγονται στο τμήμα B LCV ⁽¹⁹⁾: το 2012, το τμήμα αυτό αντιπροσώπευε το 3,7 % της ευρωπαϊκής αγοράς VUL. Η PSA κατείχε σε αυτή την αγορά μερίδιο 49 %. Το 2012, ο όμιλος PSA διέθεσε στην αγορά 26 674 NEMO/Bipper VU για μια αγορά 54 514 μονάδων. Το 2012, ο όμιλος PSA πώλησε 8 976 μονάδες τύπου VP (που αντιπροσωπεύει μερίδιο αγοράς 10 %).
- (82) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η εμπορία των εν λόγω οχημάτων δεν θα αποφέρει καθαρά κέρδη καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι τα μοντέλα στην αρχή της ζωής τους δεν είναι άμεσα αποδοτικά. Τα οχήματα αυτά είναι, συνεπώς, αποδοτικά μετά την πρώτη γενιά.
- (83) Ο όμιλος PSA αποτιμά τις επιπτώσεις αυτού του αντισταθμιστικού μέτρου σε ζημία ύψους 1,56 δισ. ευρώ κύκλου εργασιών.

γ) Κινητήρες ντίζελ άνω των 2 λίτρων

- (84) Η εν λόγω πρόταση αντισταθμιστικού μέτρου αποσκοπεί στη διακοπή της παραγωγής κινητήρων άνω των 2 λίτρων ενόψει της εφαρμογής του προτύπου EURO 6. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA διαθέτει τα μέσα για την παραγωγή αυτών των κινητήρων, ιδίως της έκδοσης EURO 6 του κινητήρα DW 12. Σε αντίθεση με τους ανταγωνιστές του, δεν διαθέτει βενζινοκινητήρες άνω των 2 λίτρων (οι βενζινοκινητήρες του περιορίζονται στα 1,6 λίτρα Turbo). Το μέτρο αυτό θα επηρέαζε, συνεπώς, ιδιαίτερα το τμήμα Δ.
- (85) Οι πωλήσεις ιδιωτικών αυτοκινήτων του ομίλου PSA του τμήματος Δ αντιπροσώπευαν το 1 % της ευρωπαϊκής αγοράς το 2012 (δηλαδή 150 000 οχήματα). Ο μέγιστος αριθμός επιβατικών αυτοκινήτων του ομίλου PSA με κινητήρα άνω των 2 λίτρων ανήλθε σε 30 000 αυτοκίνητα κατά τα έτη με τις μεγαλύτερες πωλήσεις. Κατά την εκτίμηση του ομίλου PSA, η επίπτωση του μέτρου αφορά 10 000 οχήματα ετησίως, που αντιπροσωπεύουν το 20 % περίπου των αυτοκινήτων του τμήματος Δ.
- (86) Με βάση τα ιστορικά δεδομένα του 2011 και 2012 των ταξινομήσεων οχημάτων VP ντίζελ με κινητήρα μεγαλύτερο των 2 λίτρων, η PSA θεωρεί ότι η ανάπτυξη μιας προσφοράς VP υβριδικού ντίζελ plug-in (με εξωτερική φόρτιση), ο αριθμός των οχημάτων με κινητήρα κυβισμού άνω των 2 λίτρων (ή ισοδύναμης ισχύος) θα ανερχόταν σε 30 000 - 40 000 μονάδες για τον όμιλο PSA. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το μέτρο αυτό θα αντιπροσώπευε 10 000 αυτοκίνητα ετησίως, δηλαδή απώλεια ετήσιου κύκλου εργασιών ύψους 200 εκατ. ευρώ.

2.4.5.2. Εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή

- (87) Σύμφωνα με αυτό το μέτρο, ο όμιλος PSA θα παραιτηθεί από την παραγωγική ικανότητα του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος της Toyota. Η εγκατάσταση Sevelnord ιδρύθηκε το 1988 στο πλαίσιο της επέκτασης των δραστηριοτήτων της Société Européenne de Véhicules Légers («Sevel»), η οποία ελέγχεται από κοινού («joint-venture») με τον όμιλο Fiat. Το 2011, η μονάδα αυτή απασχολούσε 2 700 μισθωτούς και παρήγαγε κατά μέσο όρο 420 αυτοκίνητα ημερησίως (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Συνολικά, παρήγαγε 94 843 αυτοκίνητα το 2011.

⁽¹⁹⁾ Ακρωνύμιο του «Light Commercial Vehicles» στα αγγλικά. Η γαλλική εκδοχή είναι «VUL» για το «véhicule utilitaire léger».

- (88) Όταν η Fiat θέλησε να αποχωρήσει από την κοινοπραξία με τον όμιλο PSA στο Sevelnord, η PSA υπέγραψε συμφωνία συνεργασίας με την Toyota, βάσει της οποίας ο όμιλος PSA θα κατασκεύαζε ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσης τα οποία θα διέθετε η Toyota στην ευρωπαϊκή αγορά με το δικό της σήμα. Αυτό θα επέτρεπε στην Toyota να δημιουργήσει μια σημαντική βάση πελατών και με μικρότερο κόστος.
- (89) Βάσει της συμφωνίας αυτής, σε ένα πρώτο στάδιο (από το δεύτερο τρίμηνο του 2013), ο όμιλος PSA θα διέθετε ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσης προερχόμενα από τις υφιστάμενες σειρές Peugeot Expert et Citroën Jumpy (προσφορά «G9»). Στη συνέχεια, η συμφωνία προβλέπει επίσης συνεργασία για την επόμενη γενιά αυτοκινήτων που θα κατασκευάζει ο όμιλος PSA (προσφορά «Κ0»).
- (90) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ελλείπει συμφωνίας με την Toyota, ο όμιλος PSA εκτιμά ότι ο όμιλος θα μπορούσε να εξασφαλίσει μόνο τη βιωσιμότητα της δραστηριότητας παραγωγής ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης. Η σύμβαση με την Toyota δεν θα ήταν, συνεπώς, απαραίτητη για να εξασφαλισθεί η διατήρηση της δραστηριότητας στην εν λόγω μονάδα.
- (91) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι το μέτρο αυτό μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό της παρουσίας του ομίλου PSA στην αγορά προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών του, εφόσον:
- ο όμιλος PSA θα μείωνε περίπου κατά 30 % την παραγωγική ικανότητα της εγκατάστασης Sevelnord προς όφελος της Toyota·
 - η συμφωνία θα επέτρεπε σε έναν μεγάλο ανταγωνιστή, την Toyota, να εισέλθει σε μια αγορά στην οποία δεν ήταν μέχρι τότε παρούσα, και επίσης να διευρύνει το φάσμα των αυτοκινήτων της επαγγελματικής χρήσης·
 - η συμφωνία παρέχει άμεσο και σίγουρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην Toyota, στο μέτρο που της επιτρέπει να αποσπάσει σημαντικό μέρος του περιθωρίου των οχημάτων που αποτελούν αντικείμενο της συμφωνίας, καθώς και να αποκτήσει και να διατηρήσει σταθερούς πελάτες σε μία αγορά από την οποία είναι απύσχα·
 - το μέτρο αυτό αφορά μια αγορά στην οποία ο όμιλος PSA κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση (21 % σε ευρωπαϊκή κλίμακα το 2011).
- (92) Σε όρους κύκλου εργασιών, ο αντίκτυπος του μέτρου αυτού εκτιμάται σε 443 εκατ. ευρώ.

2.4.5.3. **Παραίτηση από την ανάπτυξη και την παραγωγή αυτοκινήτων υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση (plug-in)**

- (93) Ο όμιλος PSA θα μειώσει την παρουσία του στην αγορά, τερματίζοντας τη συμφωνία που συνήψε στις 25 Οκτωβρίου 2011 με την BMW για τη δημιουργία μιας κοινής επιχείρησης για την ανάπτυξη και την παραγωγή υβριδικών και ηλεκτρικών αυτοκινήτων.
- (94) Η κοινή επιχείρηση ανέπτυξε και κατασκεύαζε όλα τα ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που είναι αναγκαία για ένα ηλεκτρικό σύστημα κίνησης. Ο όμιλος PSA και BMW επένδυσαν περισσότερα από 100 εκατ. ευρώ σε αυτό το έργο για το οποίο, στα τέλη του 2011, απασχολούνταν 400 συνεργάτες στο κέντρο E&A του Μονάχου. Το τέλος αυτής της κοινής επιχείρησης θα είχε ως επακόλουθο να αποσυρθεί ο όμιλος PSA από την αγορά των υβριδικών οχημάτων «plug-in» (με εξωτερική φόρτιση) μέσω της καταγγελίας της συμφωνίας κοινοπραξίας με BMW (τμήμα Γ).
- (95) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, θέτοντας τέρμα στην κοινή επιχείρηση, ο όμιλος PSA θα αποσυρθεί οριστικά από ένα τμήμα της αγοράς που θεωρείται ελπιδοφόρο και θα αποκλεισθεί από το 6 % περίπου της αγοράς έως το 2016. Ο όμιλος PSA θα έχανε επίσης μια συμφωνία που θα αναβαθμίζε την εικόνα του σήματος, που συνδέεται με την ιδιότητα του εταίρου της BMW.
- (96) Η αποχώρηση του ομίλου PSA από την κοινοπραξία με την BMW θα έχει δύο επιπτώσεις:
- πρώτον, η αναγγελία της παραίτησης από την υβριδική τεχνολογία *plug-in* θα έβλαπτε την εικόνα του ομίλου σε αυτό το τμήμα της αγοράς και θα επηρέαζε ήδη από το 2013 τις πωλήσεις υβριδικών ντιζελ του ομίλου PSA. Ο όμιλος PSA εκτιμά τον εν λόγω αντίκτυπο (με βάση το 10 % του όγκου) σε 3 000 οχήματα ετησίως, που αντιστοιχεί σε απώλεια κύκλου εργασιών ύψους 60 εκατ. ευρώ·
 - δεύτερον, η παύση ανάπτυξης της υβριδικής τεχνολογίας *plug-in*, που προβλεπόταν να αρχίσει το 2016, θα επιφέρει μείωση κατά 20 000 αυτοκίνητα κατά μέσο όρο σε διάστημα τριών ετών, δηλαδή απώλεια κύκλου εργασιών 400 εκατ. ευρώ ετησίως κατά μέσο όρο.
- (97) Συνολικά, ο όμιλος PSA αποτιμά τις επιπτώσεις του εν λόγω μέτρου σε απώλεια κύκλου εργασιών ύψους 1,56 δισεκατ. ευρώ.

2.4.5.4. Ανάλυση δέσμευσης για ανώτατο ποσοστό διείσδυσης για την BPF

- (98) Οι γαλλικές αρχές προτίθενται να αναλάβουν δέσμευση για ανώτατο ποσοστό διείσδυσης ⁽²⁰⁾. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αυτό το ποσοστό αυξήθηκε σημαντικά τα τελευταία έτη, τόσο για την BPF όσο και για τους ανταγωνιστές της, ιδίως για την BPF από 27,5 % το 2009 σε 29,8 % το 2012· και για τη RCI Banque SA ⁽²¹⁾, από 30,0 % σε 35,0 % κατά την ίδια περίοδο, όπως προκύπτει από τον πίνακα 7 κατωτέρω.
- (99) Οι γαλλικές αρχές προτίθενται να αναλάβουν αυτή τη δέσμευση ιδίως επειδή θεωρούν ότι ο έλεγχος του βαθμού διείσδυσης είναι απλός και μπορεί να παρακολουθείται με βάση δημόσια στοιχεία.
- (100) Η σχεδιαζόμενη δέσμευση θα διαρθρώνεται με διαφορετικό τρόπο για το έτος 2013, αφενός, και για τα έτη 2014 και 2015. Όσον αφορά το έτος 2013, θα προταθεί να μην υπερβαίνει, σε καμία ευρωπαϊκή χώρα (όσον αφορά τη ζώνη G 10 ⁽²²⁾) στην οποία δραστηριοποιείται η BPF, το ποσοστό H2 2012 προσαυξημένο κατά ένα βαθμό ευελιξίας + 1 εκατοστιαία μονάδα διείσδυσης.
- (101) Για τις επόμενες περιόδους, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι ταχείες εξελίξεις του τομέα επιβάλλουν την πρόβλεψη της διακύμανσης αυτής της δέσμευσης της BPF σε συνάρτηση με τις εν λόγω εξελίξεις. Προτείνεται, συνεπώς, να εξελιχθεί ο βαθμός διείσδυσης της BPF το έτος «n-1» μέσω του καθορισμού ανώτατου ποσοστού διείσδυσης για το έτος «n» σε σχέση με τις μεταβολές του εν λόγω συντελεστή το έτος «n-1» για τους ευρωπαίους ανταγωνιστές της BPF. Αυτό θα επιτρέψει να αποφευχθεί η απουσία της BPF από τις εγγενείς τάσεις του ανταγωνιστικού περιβάλλοντός της.
- (102) Συνεπώς, από τις 31 Δεκεμβρίου 2013, η δέσμευση ως προς το ανώτατο ποσοστό διείσδυσης της BPF στη ζώνη G10 για ένα έτος «n» θα ήταν ίσο με το ποσοστό που θα είχε η BPF στην ίδια ζώνη για το έτος «n-1» προσαρμοσμένο κατά τη μεταβολή του δείκτη διείσδυσης των συγκρίσιμων για το έτος «n-1», με τη διευκρίνιση ότι η εν λόγω προσαρμογή δεν θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του βαθμού διείσδυσης της BPF κάτω από ένα ελάχιστο επίπεδο. Τα συγκρίσιμα μεγέθη που προτείνονται εδώ είναι η αγορά της «Δυτικής Ευρώπης» της RCI Banque SA και το τμήμα της αγοράς «Ευρώπη» της Volkswagen Financial Services (VWFS). Για να προστατευτεί από τις απρόβλεπτες εξελίξεις όσον αφορά τους ανταγωνιστές και να ληφθεί υπόψη ένας βαθμός διείσδυσης της BPF, οποίος είναι σήμερα κατώτερος από αυτόν των ανταγωνιστών της, θα πρέπει, ωστόσο, να καθοριστεί όριο 32,4 % για το ανώτατο ποσοστό διείσδυσης, που αντιστοιχεί στο ποσοστό διείσδυσης που διαπιστώθηκε για τη ζώνη G10 κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2012.

Πίνακας 7

Ποσοστό διείσδυσης της BPF ανά χώρα και μεγάλες γεωγραφικές ζώνες για τα νέα οχήματα (ως %)

	Ανώτατο ποσοστό H2 2012*	Επίπεδο ευελιξίας	Προτεινόμενο ανώτατο ποσοστό*
Γερμανία	[...]	+ 1,0	[...]
Αυστρία	[...]	+ 1,0	[...]
Βέλγιο	[...]	+ 1,0	[...]
Ιταλία	[...]	+ 1,0	[...]
Ισπανία	[...]	+ 1,0	[...]
Κάτω Χώρες	[...]	+ 1,0	[...]
Πορτογαλία	[...]	+ 1,0	[...]
Ελβετία	[...]	+ 1,0	[...]
Γαλλία	[...]	+ 1,0	[...]
Μεγάλη Βρετανία	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Πρόκειται για τον δείκτη που υπολογίστηκε με βάση τις πωλήσεις οχημάτων που χρηματοδοτούνται με δάνεια της Τράπεζας BPF επί των συνολικών πωλήσεων του ομίλου PSA.

⁽²¹⁾ Η RCI Banque SA είναι θυγατρική κατά 100 % της Renault SAS. Η RCI Banque εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση των πωλήσεων των αυτοκινήτων του ομίλου Renault και του ομίλου Nissan.

⁽²²⁾ Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ελβετία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία.

	Ανώτατο ποσοστό H2 2012*	Επίπεδο ευελιξίας	Προτεινόμενο ανώτατο ποσοστό*
Σύνολο G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Σύνολο M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Σύνολο G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

(¹) Το σύνολο G5 περιλαμβάνει τις ακόλουθες χώρες: Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία και Ηνωμένο Βασίλειο.

(²) Το σύνολο M5 περιλαμβάνει τις ακόλουθες χώρες: Βέλγιο, Κάτω Χώρες, Ελβετία, Αυστρία και Πορτογαλία.

(³) Το σύνολο G10 περιλαμβάνει τις δέκα χώρες που αναφέρονται σ' αυτόν τον πίνακα.

2.4.6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΟΥ

- (103) Το εκτιμώμενο κόστος της αναδιάρθρωσης ανέρχεται σε 1 708,9 εκατ. ευρώ. Αφορά τα ακόλουθα προβλεπόμενα μέτρα: την παύση, το 2014, των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο Aulnay, που απασχολεί 3 000 μισθωτούς, την αναδιάρθρωση της παραγωγής στην ευρύτερη περιοχή του Παρισιού στο Poissy και την αναζωογόνηση της μονάδας στο Aulnay. Το κόστος αυτό εκτιμάται σε [400-500]* εκατ. ευρώ για την περίοδο 2012-2017. Το κόστος προσαρμογής του συστήματος βιομηχανικής παραγωγής της Rennes, που θα οδηγήσει σε αναδιάρθρωση προσωπικού σε 1 400 θέσεις επί συνόλου 5 600 απασχολουμένων, εκτιμάται σε [100-200]* εκατ. ευρώ για την περίοδο 2012-2017. Η προσαρμογή των διαρθρώσεων του ομίλου PSA, μέσω των GPEC 1 και 2 («Προβλεπόμενη διαχείριση της απασχόλησης και των δεξιοτήτων») θα δημιουργήσει εκτιμώμενο συνολικό κόστος [500-600]* εκατ. ευρώ για το 2012 και το 2013. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει επικάλυψη μεταξύ των σχεδίων GPEC 1 και 2 και των δαπανών αναδιάρθρωσης για τις εγκαταστάσεις Aulnay και Rennes. Οι δαπάνες για άλλα μέτρα, και ιδίως για τις αναδιρθρώσεις του εμπορίου στην ζώνη «Europe», και η μείωση προσωπικού της PCR (Peugeot Citroën Retail) που αντιστοιχεί στο τμήμα του δικτύου αντιπροσώπων, κυρίως στη Νότια Ευρώπη, εκτιμάται σε [100-200] εκατ. ευρώ. Τέλος, το κόστος των δραστηριοτήτων της PSA στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» ανέρχεται σε [300-400]* εκατ. ευρώ.
- (104) Για να χρηματοδοτηθούν οι δαπάνες αναδιάρθρωσης, ο όμιλος PSA έχει θέσει σε εφαρμογή, από τις αρχές του 2012, πρόγραμμα μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων, που επέτρεψαν την εισροή των ακόλουθων πόρων στον όμιλο PSA:
- α) μεταβίβαση της GEFCO τον Δεκέμβριο του 2012: 878 εκατομμύρια ευρώ ⁽²³⁾.
 - β) μεταβίβαση της GEFCO τον Δεκέμβριο του 2012: 449 εκατ. ευρώ.
 - γ) μεταβίβαση ακινήτων (μεταξύ των οποίων και της έδρας της εταιρείας) κατά τη διάρκεια του 2012: 628,7 εκατ. ευρώ.
- (105) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA έχει ήδη εισπράξει 1,956 δισεκατ. ευρώ ρευστότητας, που θα επανεπενδυθούν στην αναδιάρθρωση του ομίλου PSA, ώστε να μπορέσει να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητά του.
- (106) Από άποψη ρευστότητας, το New Club deal αποφέρει 11,6 δισεκατ. ευρώ από ιδιωτικές τράπεζες για να συμβάλει στη χρηματοδότηση του ομίλου κατά τη διάρκεια της περιόδου αναδιάρθρωσης.

2.5. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ BPF

- (107) Το σχέδιο που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές περιλαμβάνει χρηματοοικονομικές προβλέψεις και σχέδιο χρηματοδότησης της BPF έως το τέλος του 2015. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων της BPF θα είναι [5-10]* % από το 2014 και [10-20]* % το 2016. Υπενθυμίζουν ότι, σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής κατά τη λήψη αποφάσεων, η απόδοση ιδίων κεφαλαίων που θεωρείται αποδεκτή για να αποδειχθεί η βιωσιμότητα μιας τράπεζας είναι της τάξης του 8 έως 12 %.

2.5.1. ΣΧΕΔΙΟ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

- (108) Η BPF σχεδιάζει να αυξήσει την τραπεζική χρηματοδότησή της μακροπρόθεσμα από [0-5]* εκατ. ευρώ στο τέλος του 2012 σε [5-10]* εκατ. ευρώ στο τέλος του 2015. Η Τράπεζα πρόσφερε επίσης ένα καταθετικό προϊόν που απευθύνεται σε ιδιώτες και η χρηματοδότηση από το προϊόν αυτό θα ανέλθει σε [800-900]* εκατ. ευρώ το 2015, σύμφωνα με τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις (ενώ στα τέλη του 2012 ήταν μηδενική). Η χρηματοδότηση που λαμβάνεται με την τιτλοποίηση και τις εκδόσεις EMTN θα μειωθούν κατά την ίδια περίοδο.

⁽²³⁾ Καθαρή μεταβίβαση εξόδων ύψους 797 εκατ. ευρώ, στην οποία προστίθεται έκτακτο μέρισμα 100 εκατ. ευρώ, και από την οποία αφαιρούνται 19 εκατ. ευρώ που αντιστοιχούν στην ακύρωση του ακαθάριστου περιθωρίου αυτοχρηματοδότησης.

Πίνακας 8

Ταμειακή κατάσταση της BPF ενόψει της αναδιάρθρωσης*

[...]*

- (109) Ο συνολικός ισολογισμός της τράπεζας και, συνεπώς, η ανάγκη χρηματοδότησης προβλέπεται να αυξηθεί σταδιακά κατά την εξεταζόμενη περίοδο, από 27 186 εκατ. ευρώ στο τέλος του 2012 σε [$> 28\ 000$] εκατ. ευρώ στα τέλη του 2015.

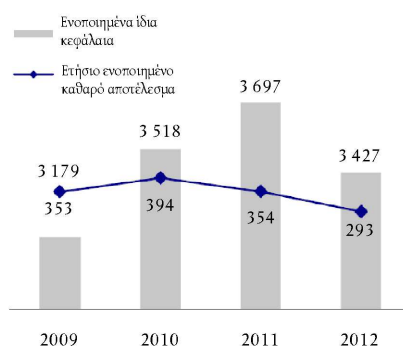
2.5.2. ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΦΕΡΕΓΓΥΟΤΗΤΑ

- (110) Η BPF ήταν κερδοφόρα κατά το παρελθόν, όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 1 κατωτέρω. Στα τέλη του 2012, το επίπεδο κεφαλαιοποίησης που μετράται με τον δείκτη ιδίων κεφαλαίων «κατηγορίας 1» ⁽²⁴⁾ ανερχόταν σε 13 %.

Διάγραμμα 1

Ιστορικό κερδοφορίας της BPF

ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ
ΣΤΙΣ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2012 (σε εκατ. ευρώ)



- (111) Η τράπεζα προβλέπει ότι θα συνεχίσει να παράγει κέρδη κατά την περίοδο αναδιάρθρωσης του ομίλου, όπως φαίνεται στον πίνακα 9 κατωτέρω.

Πίνακας 9

Προβλέψεις κερδοφορίας της BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Απόδοση ιδίων κεφαλαίων (ROE) *	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) Σύμφωνα με τα υποβληθέντα στοιχεία, ενδεχόμενη παύση της δραστηριότητας της BPF δεν θα προκαλούσε καμία ζημία στους πιστωτές. Μια διαδικασία εκκαθάρισης θα επέτρεπε να διατηρηθεί μετά από τρία έτη, ένα πλεόνασμα ρευστότητας από [1-3]* δισεκατ. ευρώ έως [2-4]* δισεκατ. ευρώ βάσει σεναρίου ακραίων καταστάσεων, ανάλογα με το επίπεδο πίεσης που εφαρμόζεται.
- (113) Η διάρκεια των στοιχείων ενεργητικού της BPF είναι πολύ μικρή και, κατά μέσο όρο, μικρότερη από τη διάρκεια των στοιχείων παθητικού.
- (114) Το κόστος κινδύνου της τράπεζας αυξήθηκε από [...] * το 2011 σε [...] * το 2012. Οι επισφαλείς απαιτήσεις αυξήθηκαν σταδιακά από 3 % στο τέλος του 2008 σε 4,2 % στο τέλος του 2012.

⁽²⁴⁾ Το βασικό κεφάλαιο κατηγορίας 1 είναι δείκτης φερεγγυότητας που επιτρέπει την εκτίμηση της φερεγγυότητας των τραπεζών. Συσχετίζει τα ίδια κεφάλαια με τα στοιχεία ενεργητικού (σταθμισμένα βάσει του κινδύνου).

2.5.3. ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗΣ

- (115) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, με ποσοστό διείσδυσης στις πωλήσεις αυτοκινήτων του ομίλου PSA κατά 29,8 % περίπου (το 2012), η BPF χρηματοδοτεί ένα μεγάλο μέρος της ζήτησης των αυτοκινήτων που κατασκευάζει ο όμιλος PSA και συμβάλλει καθοριστικά στη χρηματοδότηση της εμπορικής του δραστηριότητας και του συνόλου του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, με τα δίκτυα των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων και των πελατών.
- (116) Αναφέρουν ότι το σχέδιο προβλέπων βασίζεται στην παραδοχή της διατήρησης του ποσοστού διείσδυσης με ελαφρά αύξηση σε σχέση με το 2011, έως το 2017. Η εξέλιξη αυτή βασίζεται σε πολλούς παράγοντες:
- τη μερική και προοδευτική αποχώρηση των παραδοσιακών τραπεζών από τον εν λόγω τομέα στο πλαίσιο μιας επιλεκτικής διαχείρισης των ισολογισμών τους λόγω των δυσκολιών χρηματοδότησης και άντλησης κεφαλαίου, που συνδέονται κυρίως με την έναρξη ισχύος της Βασιλείας III·
 - την εξέλιξη των χρηματοδοτικών αναγκών των καταναλωτών σε ένα πλαίσιο έντονης συρρίκνωσης της αγοραστικής δύναμης στην Ευρώπη·
 - το επίπεδο των επιτοκίων, τα οποία σήμερα κυμαίνονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, το οποίο θα οδηγούσε στην προσφυγή σε δανεισμό για τη χρηματοδότηση αγοράς αυτοκινήτων· και τέλος
 - την τάση να γίνει το αυτοκίνητο ένα σύνηθες καταναλωτικό αγαθό, του τύπου «commodity», γεγονός που θα ήταν συνεπές με την ανάπτυξη της χρηματοδότησης με δάνειο με μηνιαία καταβολή των δόσεων.
- (117) Η εξέλιξη του ποσοστού διείσδυσης της BPF ανά γεωγραφική ζώνη και ανά τμήμα της αγοράς (B, Γ, Δ, Η και VU) απεικονίζεται στον πίνακα 10 — κατωτέρω (AP σημαίνει «Automobile Peugeot» και AC σημαίνει «Automobile Citroën»)

Πίνακας 10

Ποσοστό διείσδυσης της BPF ανά γεωγραφική ζώνη, ανά τμήμα αγοράς και σήμα (%)

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Γαλλία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Μεγάλη Βρετανία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Γερμανία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Ιταλία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Ισπανία						
Τμήμα Β	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Τμήμα Γ						
Τμήμα Δ						
Τμήμα Η						
VU						
Σύνολο						
Σύνολο G5						
Τμήμα Β	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Τμήμα Γ	[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
Τμήμα Δ	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Τμήμα Η	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
VU	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
Σύνολο	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
Τμήμα Β	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Τμήμα Γ	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Τμήμα Δ	407, 4007, 508, 807, C5, DS 5, C8, C Crosser					
Τμήμα Η	607, C6					
VU	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ΕΞΑΡΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ

- (118) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η διαβάθμιση της BPF συσχετίζεται με τη διαβάθμιση της PSA, γεγονός που συνάγεται από τη στενή συσχέτιση των αποδόσεων των ομολόγων του ομίλου και της τράπεζας.
- (119) Οι οργανισμοί αξιολόγησης πιστοληπτικής ικανότητας έχουν διαπιστώσει στις εκθέσεις τους τη σχέση της πιστοληπτικής διαβάθμισης του ομίλου PSA και της BPF καθορίζοντας μέγιστη απόκλιση δύο βαθμίδων μεταξύ της βαθμολογίας του ομίλου και της βαθμολογίας της δέσμιας τράπεζας ⁽²⁵⁾. Στις 14 Φεβρουαρίου 2013 η διαβάθμιση της BPF υποβαθμίστηκε σε «non investment grade» (ακατάλληλη για επένδυση).

2.6. Η ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ

- (120) Ο ανώνυμος καταγγέλλων εκτιμά ότι η παρεχόμενη από το γαλλικό κράτος εγγύηση θα επιτρέψει στην BPF να προσφέρει στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους και τους πελάτες της PSA πολύ ελκυστικότερους όρους πίστωσης από εκείνους που είναι σε θέση να προσφέρουν οι δέσμιες τράπεζες των ανταγωνιστών κατασκευαστών αυτοκινήτων.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

- (121) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για τους ακόλουθους λόγους:

3.1. ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ BPF

- (122) Όσον αφορά το πρόγραμμα βιωσιμότητας της BPF, που πρέπει να αναλυθεί υπό το φως της τραπεζικής ανακοίνωσης, η Επιτροπή εξέφρασε τις αμφιβολίες της, λόγω της αβεβαιότητας που υπάρχει σχετικά με τη βιωσιμότητα του ομίλου PSA στο σύνολό του.

3.2. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (123) Όσον αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσης του βιομηχανικού ομίλου, το οποίο πρέπει να εξετασθεί με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», η Επιτροπή έκρινε ότι υπήρχαν αμφιβολίες σχετικά με τα ακόλουθα στοιχεία:

3.2.1. ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

- (124) Η Επιτροπή θέλησε να λάβει τις παρατηρήσεις των τρίτων σχετικά με:

- α) Τις παραδοχές που προκρίθηκαν όσον αφορά την εξέλιξη της αγοράς αυτοκινήτων στην Ευρώπη και τον κόσμο, ιδίως ως προς τον επαρκώς συντηρητικό χαρακτήρα αυτών των παραδοχών.

⁽²⁵⁾ Η απόκλιση αυτή είναι σήμερα τρεις *notches* για την εταιρία αξιολόγησης Moody's, η οποία προκύπτει από το ευεργέτημα της εγγύησης υπέρ της BPF.

- β) Τα προτεινόμενα μέτρα αναδιάρθρωσης για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA.
- γ) Τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας, και ιδίως σχετικά με τη συνοχή αυτής της επένδυσης στην E&A για την εκκίνηση ενός ερευνητικού προγράμματος στον τομέα του «mild-hybridation» (ήπια υβριδική τεχνολογία) σε σχέση με την εξαγγελθείσα ταυτόχρονη εγκατάλειψη μιας τεχνολογίας «hybride plug-in» (υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση) που αναφέρεται ότι την κατέχει ο όμιλος.

3.2.2. ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (125) Η Επιτροπή θέλησε να λάβει παρατηρήσεις των τρίτων σχετικά με τον χαρακτηρισμό, κατά την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», των μέτρων που προτείνονται ως αντισταθμιστικά μέτρα, τον ποσοτικό προσδιορισμό τους και την καταλληλότητά τους σε σχέση με τους κινδύνους στρέβλωσης του ανταγωνισμού που δημιουργούν οι ενισχύσεις.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

4.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΣΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (126) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το ποσό της ενίσχυσης δεν μπορεί να αντιστοιχεί στο ονομαστικό ποσό της εγγύησης, ότι οι εκδόσεις της BPF θα πραγματοποιούνται αναγκαστικά με μεταβλητό ασφάλιστρο ρευστότητας και κινδύνου, το οποίο ασφαλώς θα υπερβαίνει τις 24 μονάδες βάσης, όπως διαπιστώθηκε κατά την έκδοση που πραγματοποιήθηκε χάρη στην ενίσχυση διάσωσης, και η περίοδος αναφοράς για τη συνεκτίμηση των ιστορικών αποδόσεων της BPF θα πρέπει να είναι τρεις μήνες.
- (127) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, δεν πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση οι δύο προϋποθέσεις που πρέπει να συντρέχουν σωρευτικά για να μπορεί να θεωρηθεί ότι το ποσό της ενίσχυσης είναι εξίσου υψηλό με το ποσό που καλύπτει η εγγύηση, δηλαδή μια ιδιαίτερα υψηλή πιθανότητα να μην είναι ο δανειολήπτης σε θέση να εξοφλήσει το δάνειο που καλύπτεται από την εγγύηση και η ύπαρξη εξαιρετικών περιστάσεων. Ως εκ τούτου, το ποσό της ενίσχυσης που εμπεριέχεται στην εγγύηση του κράτους θα αντιστοιχούσε στη διαφορά μεταξύ του συνολικού κόστους χρηματοδότησης που προκύπτει από την εγγύηση και στην ίδια την εγγύηση, και το συνολικό κόστος χρηματοδότησης που θα είχε καταβάλει η επιχείρηση χωρίς την εγγύηση.
- (128) Ακόμη, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, είναι βάσιμη η παραδοχή ότι το πρόσθετο κόστος για την BPF είναι της τάξεως των 40 μονάδων βάσης. Πράγματι, οι εκδόσεις της BPF στις 25 Μαρτίου 2013 πραγματοποιήθηκαν σε ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς. Τα spreads (αποκλίσεις απόδοσης) σε σχέση με τα OAT που διαπιστώνονται κατά τον χρόνο έκδοσης (24 μονάδες βάσης) βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Ενδεικτικά, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επενδυτές θα έπρεπε κανονικά να ζητήσουν υψηλότερη αμοιβή για μια δέσμη τράπεζα της αυτοκινητοβιομηχανίας από ό,τι για δημόσιους οργανισμούς όπως η UNEDIC ⁽²⁶⁾ ή το CADES ⁽²⁷⁾, καθόσον μάλιστα διέθεταν διαθέσιμα κεφάλαια για να πραγματοποιήσουν τέτοιες συναλλαγές CADES ή UNEDIC, τα οποία δεν θα διέθεταν κατ' ανάγκη για μια συναλλαγή με την BPF.
- (129) Τέλος, η περίοδος αναφοράς που επέλεξαν οι γαλλικές αρχές (που εκτείνεται από τις 12 Ιουλίου έως τις 16 Οκτωβρίου 2012) μπορεί να αποτυπώσει καλύτερα τις πραγματικές αποδόσεις των ομολόγων της BPF στις αγορές, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες του ομίλου PSA και όχι την εξαγγελία της εγγύησης του κράτους.

4.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ BPF

- (130) Οι γαλλικές αρχές καταγράφουν τη θέση της Επιτροπής σύμφωνα με την οποία η BPF δεν έχει πρόβλημα ούτε φερεγγυότητας ούτε αποδοτικότητας και ότι το πρόβλημα ρευστότητας οφείλεται αποκλειστικά στη σχέση της με τον όμιλο PSA.
- (131) Επιθυμούν, ωστόσο, να υποβάλουν τις ακόλουθες παρατηρήσεις:
- α) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η μεγέθυνση του ισολογισμού της BPF θα είναι περιορισμένη, σε αντιστοιχία με την πρόβλεψη του πληθωρισμού. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην επιδείνωση των μακροοικονομικών συνθηκών και της όλο και συχνότερης προσφυγής των καταναλωτών στο δανεισμό για τη χρηματοδότηση της αγοράς αυτοκινήτου.
- β) Για να απαντήσουν στο επιχείρημα της Επιτροπής ότι η BPF δεν θα πρέπει να χρηματοδοτεί επισφαλή δάνεια για να αυξάνει τεχνητά τον κύκλο εργασιών του ομίλου PSA, οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι:

⁽²⁶⁾ Εθνική διεπαγγελματική ένωση για την απασχόληση στη βιομηχανία και το εμπόριο

⁽²⁷⁾ Caisse d'Amortissement de la dette sociale (ταμείο απόσβεσης του κοινωνικού χρέους).

- Ο μοναδικός σκοπός του αντισταθμιστικού μέτρου που αφορά την BPF είναι να μειωθεί η ένταση του ανταγωνισμού στη συμπεριφορά της και να περιοριστεί το μερίδιο αγοράς της.
- Το ποσοστό των «non performing loans» (μη εξυπηρετούμενων δανείων), περίπου 4 %, έχει μεταβληθεί ελάχιστα κατά τα τελευταία τρία έτη.
- Η BPF καθορίζει την πολιτική της σε θέματα κινδύνου κατά τρόπο ανεξάρτητο, και υπό την εποπτεία της αρχής προληπτικού ελέγχου.

Εφόσον το ποσοστό των επισφαλών δανείων είναι αντικείμενο στενής παρακολούθησης από τους οργανισμούς διαβάθμισης και την ελεγκτική επιτροπή της BPF, θα ήταν αδύνατη οποιαδήποτε μεταβολή της πολιτικής κινδύνου της τράπεζας, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών.

4.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

4.3.1. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΡΟΚΡΙΘΕΙΣΣΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

- (132) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι προβλέψεις του ομίλου PSA δεν θα διαψευστούν ούτε από την εξέλιξη της αγοράς κατά το πρώτο τρίμηνο του 2013, ούτε από την υποτιθέμενη απόκλιση μεταξύ των αποτελεσμάτων που είχαν προβλεφθεί για το 2012 και εκείνων που τελικά επιτεύχθηκαν το εν λόγω έτος.
- (133) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο όμιλος PSA είχε προβλέψει τη συνέχιση της μείωσης των πωλήσεων κατά το 2013 και εκτιμούσε, όπως και το Ινστιτούτο IHS Global Insight, ότι η συρρίκνωση της αγοράς θα ήταν τελικά 4 % μεταξύ 2012 και 2013.
- (134) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν επίκαιρες χρηματοοικονομικές προβλέψεις, οι οποίες βασίζονται σε λιγότερο αισιόδοξες παραδοχές σε σχέση με τις προβλέψεις που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 54 έως 58 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας. Ο στρατηγικός προσανατολισμός που περιγράφεται στις ίδιες αιτιολογικές σκέψεις της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας παραμένει αμετάβλητος.
- (135) Οι τροποποιήσεις των προβλέψεων βασίζονται στην επικαιροποίηση των προβλέψεων της εξέλιξης της αγοράς «Europe 30», η οποία πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο IHS Global Insight, και αντικατοπτρίζονται στον κύκλο εργασιών του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο οποίος ήταν χαμηλότερος κατά τη διάρκεια της περιόδου των προβλέψεων.
- (136) Επικαιροποιήθηκε επίσης και το «δυσμενές» σενάριο, βάσει του οποίου οι πωλήσεις του ομίλου PSA θα μειώνονται (σε σχέση με το ενδιάμεσο σενάριο) κατά 100 000 επιπλέον οχήματα ετησίως στην Ευρώπη από το 2013 και μετά.

Πίνακας 11

Μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς σύμφωνα με τις προβλέψεις του IHS Global Insight και μερίδιο αγοράς της PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Μέγεθος της ευρωπαϊκής αγοράς (Europe 30), κατά την πρόβλεψη του IHS Global Insight του Απριλίου 2013 (σε χιλιάδες οχήματα)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Μερίδιο αγοράς στην Ευρώπη της PSA*	[10-14] %	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Πίνακας 12

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών του ομίλου PSA (σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Επικαιροποιημένο ενδιάμεσο σενάριο*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[59 000 – 64 000]	[60 000 – 65 000]
Επικαιροποιημένο δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχημάτων ανά έτος)*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 70 000]	[60 000 – 65 000]

Πίνακας 13

Προβλεπόμενος κύκλος εργασιών του τμήματος αυτοκινητοβιομηχανίας (σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας*	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Επικαιροποιημένο ενδιάμεσο σενάριο*	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]
Επικαιροποιημένο δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχημάτων ανά έτος)*	[35 000 – 40 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]

(137) Από άποψη ρευστότητας, η επικαιροποίηση καταδεικνύει μειωμένες ταμειακές ροές που συνδέονται με την εκμετάλλευση, ενώ οι ταμειακές ροές από επενδυτικές δραστηριότητες παραμένουν αμετάβλητες. Ως εκ τούτου, συνάγεται προβλεπόμενο επίπεδο χρέους [...] * υψηλότερο από τις προβλέψεις της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, ενώ το επίπεδο χρέους που προβλέπεται στο ενδιάμεσο σενάριο είναι υψηλότερο από το επίπεδο που παρουσιάστηκε προηγουμένως στο δυσμενές σενάριο.

(138) Η PSA υπέβαλε επίσης προβλέψεις του καθαρού χρέους βάσει «δυσμενούς» σεναρίου, κατά το οποίο οι πωλήσεις του ομίλου PSA θα μειώνονται (σε σχέση με το ενδιάμεσο σενάριο) κατά 200 000 επιπλέον οχήματα ετησίως στην Ευρώπη από το 2013 και μετά. Τα επίπεδα καθαρού χρέους στα διάφορα σενάρια παρουσιάζονται στον πίνακα 14 κατωτέρω. Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλε η PSA, ένας παράγοντας επιβάρυνσης κατά 100 000 αυτοκίνητα αυξάνει το καθαρό χρέος [...] * κατά [200-400]* εκατ. ευρώ ετησίως.

Πίνακας 14

Επίπεδο καθαρού χρέους [...] * σε εκατ. ευρώ

	2013	2014	2015	2016	2017
Ενδιάμεσο σενάριο στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επικαιροποιημένο ενδιάμεσο σενάριο	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Επικαιροποιημένο δυσμενές σενάριο (απόκλιση — 100 000 οχημάτων ετησίως)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Επικαιροποιημένο δυσμενέστερο σενάριο με πιο επιβαρυντικούς παράγοντες (απόκλιση — 200 000 οχημάτων ετησίως)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το καθοριστικό στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη για τη στήριξη των παραδοχών για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ομίλου PSA δεν είναι ο κύκλος εργασιών της, αλλά το τρέχον λειτουργικό αποτέλεσμα. Στη συνεδρίασή του της 6ης Νοεμβρίου 2012, το εποπτικό συμβούλιο εκτίμησε ότι θα υπήρχε ζημία [1 000 – 2 000]* εκατ. ευρώ, ενώ το τελικό αποτέλεσμα ήταν ζημία 1 504 εκατ. ευρώ (δηλαδή απόκλιση κατώτερη του [0-3] %).
- (140) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι οι προοπτικές εξέλιξης της αγοράς στις οποίες βασίζεται ο όμιλος PSA ήταν εξαιρετικά συντηρητικές, ενώ τα στοιχεία των αναλυτών στα οποία βασίστηκε το σκεπτικό της Επιτροπής ήταν αποσπασματικά και αμφισβητήσιμα.
- (141) Πράγματι, οι εμπλεκόμενοι παράγοντες στο σύνολό τους εκτιμούν ότι η πτώση της αγοράς έφθασε σε ένα κατώτατο σημείο και ότι, εκ των πραγμάτων, θα αρχίσει να ανακάμπτει εκ νέου. Γενικά, οι τελευταίες αναλύσεις ⁽²⁸⁾ καταδεικνύουν τη βελτίωση των μακροοικονομικών συνθηκών στην Ευρώπη κατά τα επόμενα έτη. Η βελτίωση αυτή θα αποτυπωθεί, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αναγκαστικά και στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- (142) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η Επιτροπή επέλεξε ένα μη αντιπροσωπευτικό δείγμα των υπομημάτων των οικονομικών αναλυτών, χωρίς να λάβει υπόψη εκείνα που ήταν πλησιέστερα στις προβλέψεις που υπέβαλε ο όμιλος PSA. Σε κάθε περίπτωση, οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τη χρήση των οικονομικών αναλύσεων για την αξιολόγηση ενός μεσοπρόθεσμου σχεδίου αναδιάρθρωσης. Θεωρούν ότι καθήκον των χρηματοοικονομικών αναλυτών είναι να παρέχουν συμβουλές για την αγορά ή την πώληση τίτλων, βάσει καθορισμένης τιμής στόχου. Δεν εστιάζονταν κατά κύριο λόγο στους όγκους των προβλεπόμενων πωλήσεων, ούτε στις εκτιμήσεις του κύκλου εργασιών. Οι εκτιμήσεις αυτές ήταν, συνεπώς, πολύ συχνά αποσυνδεδεμένες από τα θεμελιώδη οικονομικά μεγέθη στα οποία βασίζονταν.
- (143) Κατά συνέπεια, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, για να θέσουν σε εφαρμογή το σχέδιο αναδιάρθρωσης, θα μπορούσαν εύλογα να βασιστούν στις προβλέψεις του Ινστιτούτου IHS Global Insight, στις οποίες εφαρμόζεται ένας παράγοντας επιβάρυνσης, και να μη λάβουν υπόψη τις υποθέσεις των οικονομικών αναλυτών.
- (144) Τέλος, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι ο ιδιωτικός τομέας πιστεύει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA. Η εν λόγω πεποίθηση εκδηλώθηκε, καταρχήν, με την ενίσχυση της σύμπραξης μεταξύ της PSA και της GM με την υπογραφή, στις 20 Δεκεμβρίου 2012, τελικών συμφωνιών για τρία σχέδια αυτοκινήτων και με τη δημιουργία μιας κοινής επιχείρησης για τις αγορές. Εξάλλου, οι τραπεζικές χρηματοδοτήσεις από τη BPF, ύψους 11,6 δισεκατ. ευρώ, συνιστούν απόδειξη της εμπιστοσύνης της αγοράς στην προοπτική της βελτίωσης. Τέλος, οι πρόσφατες πράξεις τιτλοποίησης από την BPF δείχνουν ότι η αγορά δεν αποφεύγει τον κίνδυνο που αντιπροσωπεύει η δραστηριότητα της αυτοκινητοβιομηχανίας.

4.3.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΠΩΛΗΣΕΩΝ

- (145) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι αμφιβολίες της Επιτροπής για τα ποσοστά χρησιμοποίησης της ικανότητας είναι αβάσιμες, διότι δεν λαμβάνουν υπόψη το κλείσιμο της εγκατάστασης του Aulnay, που θα επέτρεπε, κατά την άποψή τους, να καλυφθεί το έλλειμμα ανταγωνιστικότητας του ομίλου PSA στο τμήμα της αγοράς Β. Εφόσον ο όμιλος PSA υφίσταται εντονότατο ανταγωνισμό σε αυτή την αγορά, το κλείσιμο αυτής της μονάδας έχει ιδιαίτερη σημασία για την αποκατάσταση της βιωσιμότητάς του.

⁽²⁸⁾ Perspectives de l'économie mondiale (Προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας), κεφάλαια 1 και 2, Απρίλιος 2013.

- (146) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι ο όμιλος PSA έλαβε όλα τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη του στόχου το 50 % των πωλήσεών του να πραγματοποιηθεί εκτός Ευρώπης το 2015: άνοιγμα ενός τρίτου εργοστασίου και νέες αντιπροσωπείες στην Κίνα, ανανέωση της σειράς των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά της Λατινικής Αμερικής, προώθηση δύο μοντέλων ειδικά για τις πωλήσεις εκτός Ευρώπης και, τέλος, στο πλαίσιο της συμμαχίας με την GM, ανάπτυξη ενός κοινού μηχανισμού εμπορίας των οχημάτων του τμήματος Β στην Ευρώπη και στον υπόλοιπο κόσμο και από κοινού ανάπτυξη μιας νέας γενιάς μικρών οικονομικών βενζινοκινητήρων και σχεδίων οχημάτων στη Λατινική Αμερική, τη Ρωσία και σε άλλες αναπτυσσόμενες αγορές.

4.3.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «50CO₂CARS» ΣΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

α) Σχετικά με τη συνεκτικότητα του έργου «50CO₂Cars» με το σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA

- (147) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι οι σημαντικές προσπάθειες E&A που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» αποσκοπούν στον έλεγχο μιας τεχνολογίας που θα καταστήσει τα πετρελαιοκίνητα οχήματα φιλικότερα προς το περιβάλλον και με μικρότερη κατανάλωση ενέργειας. Στο πλαίσιο αυτό, το εν λόγω έργο E&A θα συμβάλει στην εφαρμογή μιας στρατηγικής για να αναστραφεί η πτωτική τάση που διαπιστώθηκε στις πωλήσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων.
- (148) Τα οχήματα με κινητήρα ντίζελ αντιπροσωπεύουν σήμερα σημαντική πηγή εσόδων για τον όμιλο PSA: το 2012 το [60-80]* % των αυτοκινήτων που πώλησε η PSA στην Ευρώπη είχαν κινητήρα αυτού του τύπου. Η PSA θα διαθέτει άριστο βιομηχανικό εξοπλισμό, ισχυρό εμπορικό σήμα και σημαντικό ποσοστό αποδοτικότητας για τον συγκεκριμένο τύπο οχήματος, υψηλότερο από αυτό των βενζινοκινητήρων. Η τρέχουσα συγκυρία, ωστόσο, είναι δυσμενής γι' αυτήν: σταδιακή υποβάθμιση της εικόνας αυτών των κινητήρων στην Ευρώπη, εξέλιξη του πλαισίου κανονιστικών ρυθμίσεων και προτύπων (Euro VI) που θα μπορούσε να οδηγήσει σε πρόσθετο κόστος για τους κινητήρες ντίζελ σε σχέση με τους βενζινοκινητήρες και, κατά συνέπεια, να έχει αρνητική επίπτωση στις πωλήσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων, κυρίως διότι έχουν εξαντληθεί τα περιθώρια της στρατηγικής της συμμόρφωσης με τα πρότυπα μέσω της σμίκρυνσης του μεγέθους του κινητήρα («downsizing») ⁽²⁹⁾ που εφαρμόζονταν μέχρι σήμερα, και ορισμένα κράτη ή τοπικές αρχές προτίθενται να υιοθετήσουν φορολογικό καθεστώς δυσμενές για το ντίζελ. Η PSA θεωρεί ότι οι απώλειες περιθωρίου που σχετίζονται με την υποκατάσταση των πωλήσεων πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων από τις πωλήσεις βενζινοκίνητων αυτοκινήτων στην ευρωπαϊκή αγορά θα είναι της τάξης των [500-700]* εκατ. ευρώ. Σε συνθήκες μείωσης της αγοραστικής δύναμης των νοικοκυριών και ενόψει των αυξανόμενων περιβαλλοντικών ανησυχιών των καταναλωτών, ο στόχος της διατήρησης της ανταγωνιστικότητας και της εικόνας των κινητήρων ντίζελ (σε σχέση με τους βενζινοκινητήρες) είναι ζωτικής σημασίας για τον όμιλο PSA. Επειδή τα επίπεδα τιμών των υφιστάμενων υβριδικών οχημάτων ντίζελ δεν ευνοούν τη μαζική διάθεση στην αγορά, απαιτούνται σημαντικές επενδύσεις σε E&A για να καταστεί η εν λόγω τεχνολογία προσίτη σε όσο το δυνατόν περισσότερους πελάτες. Επίσης, με την αποκατάσταση της ανταγωνιστικότητας και της εικόνας του καυσίμου ντίζελ, το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσε, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, να συμβάλει θετικά στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας, διατηρώντας όχι μόνο τις πωλήσεις πετρελαιοκίνητων οχημάτων του ομίλου PSA, αλλά και τα περιθώρια κέρδους του κατασκευαστή. Πέραν αυτού, εάν τελεσφορήσει το σχέδιο εκβιομηχάνισης, η τεχνολογία που προκύπτει από το έργο «50CO₂Cars» θα αποτελέσει, σε μία αναδυόμενη αγορά, σημαντικό μοχλό ανάπτυξης έως το 2020. Η ευκαιρία να αξιοποιηθούν οι πιθανές αγορές για τους κινητήρες mild-hybrid ντίζελ μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου αναδιάρθρωσης θα εξασφάλιζε την αύξηση του κύκλου εργασιών μέσω της διαφοροποίησης προς ένα ελπιδοφόρο τμήμα της αγοράς που αποτελεί κεντρικό στόχο του ομίλου (οχήματα μαζικής παραγωγής).
- (149) Σχετικά με την ανάγκη επενδύσεων, οι γαλλικές αρχές κάνουν διάκριση ανάμεσα στην προτεινόμενη μείωση των επενδύσεων «ως ανπισταθμιστικό μέτρο», που αποσκοπεί στον περιορισμό του εύρους των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προκαλεί η κρατική ενίσχυση και στη διατήρηση επενδύσεων E&A που απαιτούνται για την επιχείρηση για την «αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας». Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι, σύμφωνα με την πρακτική της κατά τη λήψη αποφάσεων, η Επιτροπή έχει αποδεχθεί επανειλημμένα ότι η αποκατάσταση της βιωσιμότητας μιας επιχείρησης μπορεί να βασίζεται στην προώθηση νέων προϊόντων, με στόχο να εξασφαλιστεί η αύξηση του κύκλου εργασιών ⁽³⁰⁾.
- (150) Οι αρχές εξηγούν ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η απουσία κρατικής ενίσχυσης ειδικά για το έργο «50CO₂Cars» δεν θα επέτρεπε στη PSA να υλοποιήσει ένα έργο αντίθετο προς τα δεδομένα. Στην αδυναμία του να υπερβεί μόνος το σύνολο των τεχνολογικών εμποδίων, και χωρίς πιθανότητα συνεργασίας με τους δυνητικούς εταίρους για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», ο όμιλος θα αναγκαζόταν να περιορίσει τις επενδύσεις του στο ελάχιστο, με μοναδικό σκοπό τη συμμόρφωση των πετρελαιοκίνητων του με τις νέες κανονιστικές διατάξεις. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι η παρέμβαση των δημόσιων αρχών δεν περιορίζεται μόνο στη χρηματοδότηση του ομίλου PSA για την ολοκλήρωση του έργου «50CO₂Cars» αλλά, αντιθέτως, επιτρέπει στον όμιλο να συγκροτήσει μια κοινοπραξία εταίρων (βιομηχανιών, ενώσεων, ερευνητικών εργαστηρίων κ.λπ.), οι συντονισμένες προσπάθειες των οποίων

⁽²⁹⁾ Πρόκειται για τη μείωση των εκπομπών CO₂ μέσω του περιορισμού του μεγέθους των κινητήρων και με την προσαρμοσμένη υπερτροφότητα του κινητήρα.

⁽³⁰⁾ Απόφαση της Επιτροπής της 1ης Δεκεμβρίου 2004, υπόθεση C-504/03, Bull, αιτιολογική σκέψη 51, απόφαση της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2004, υπόθεση C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, αιτιολογική σκέψη 236, απόφαση της 3ης Ιουλίου 2001, υπόθεση C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, αιτιολογική σκέψη 98.

θα ήταν αναγκαίες για να αρθούν τα τεχνολογικά εμπόδια για την ανάπτυξη ενός υβριδικού οχήματος ντίζελ με χαμηλό κόστος. Διευκρινίζουν ότι, κατά πάσα πιθανότητα, η μη έγκριση της κρατικής ενίσχυσης στον όμιλο PSA ως επικεφαλής του έργου «50CO₂Cars» θα υπονόμει την υλοποίηση του έργου, όχι μόνο για τον ίδιο, αλλά και για το σύνολο των εταιρών του. Η αντίθετη με τα τεκταινόμενα στρατηγική της υποκατάστασης των κινητήρων ντίζελ με βενζινοκινητήρες θα επέφερε πρόσθετες δαπάνες και θα ενείχε σημαντικό βιομηχανικό κίνδυνο: παραίτηση από εμπειρογνοσία στους κινητήρες ντίζελ, απώλεια πωλήσεων κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, δέσμευση πόρων για την προσαρμογή και την αναδιάρθρωση του παραγωγικού μηχανισμού του ομίλου προς τους βενζινοκινητήρες, πόρων που θα ήταν επίσης αναγκαίοι για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας.

- (151) Εν ολίγοις, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το έργο «50CO₂Cars» είναι αναγκαίο και για να διατηρηθεί η αποδοτικότητα της βασικής βιομηχανικής δραστηριότητας του ομίλου PSA (οι κινητήρες ντίζελ) και για να διασφαλιστεί η αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου, παρέχοντάς του δυνατότητες ανάπτυξης μετά το πέρας της αναδιάρθρωσης (νέα σειρά καινοτόμων και κερδοφόρων οχημάτων). Η επένδυση αυτή στην E&A είναι, κατά συνέπεια, απόλυτα συνεπής με τους στόχους του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

β) Σχετικά με τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας

- (152) Από την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας οι γαλλικές αρχές κατανοούν ότι η Επιτροπή, έχοντας ως βάση τη διαπίστωση της εικαζόμενης υστέρησης του ομίλου PSA στον τομέα της E&A, θεωρεί ότι το έργο «50CO₂Cars» «θα ήταν αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA μόνο εφόσον θα του επέτρεπε να καλύψει τη συσσωρευμένη υστέρηση στον τομέα της E&A έναντι των ανταγωνιστών του». Αμφισβητούν τον πυρήνα αυτής της ανάλυσης.

α) Πρώτον, οι γαλλικές αρχές επαναλαμβάνουν ότι το έργο «50CO₂Cars» μπορεί να συμβάλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου: αποκατάσταση της περιβαλλοντικής εικόνας των αυτοκινήτων ντίζελ, νέα δυναμική της καταπόνησης (αντίληψη για υβριδικά αυτοκίνητα προσιτά σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο αριθμό καταναλωτών), αποθεματικό ανάπτυξης μετά τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

β) Δεύτερον, το διαρθρωτικό μειονέκτημα στον τομέα της E&A, το οποίο στην κοινοποίηση παρουσιάστηκε ως στοιχείο που μπορεί να εξηγήσει ορισμένες δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο όμιλος PSA, αφορούσε μια υστέρηση στην τυποποίηση των συστατικών μερών, που ελαττώνει την παραγωγικότητα των προσπαθειών E&A σε σύγκριση με εκείνη των ανταγωνιστών (αποτέλεσμα κλίμακας). Όμως, το έργο «50CO₂Cars» θα επέτρεπε να επιλυθεί αυτό το πρόβλημα, στο μέτρο που:

— Πρώτον, το έργο «50CO₂Cars» θα βελτίωνε την τυποποίηση ορισμένων συστατικών μερών αυτοκινήτων, και ιδίως του συστήματος κίνησης.

— Κατά δεύτερο λόγο, οι όροι υλοποίησης του έργου «50CO₂Cars» θα βελτιώσουν την παραγωγικότητα των προσπαθειών E&A του ομίλου PSA, ιδίως χάρη στις συνέργειες που προσφέρει ο συντονισμός των εργασιών με διάφορους εταίρους, αλλά και με την παρακολούθηση από τις δημόσιες αρχές που χορηγούν την ενίσχυση.

γ) Τρίτον, και κατά κύριο λόγο, οι γαλλικές αρχές επικρίνουν τον «νομικώς καινοτόμο» χαρακτήρα του κριτηρίου που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 169 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, που βασίζεται στην ύπαρξη συσσωρευμένης υστέρησης του ομίλου PSA στον τομέα της E&A. Θεωρούν ότι τα επιχειρήματα που έχουν προβάλει έως τώρα είναι επαρκή για να αποδειχθεί η θετική συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA. Συνεπώς εξετάζουν το ερώτημα κατά πόσο ικανοποιείται ένα τέτοιο κριτήριο στην προκειμένη περίπτωση, μόνο ως δευτερεύον ζήτημα:

i) Η ύπαρξη τεχνολογικής υστέρησης για τις τεχνολογίες των υβριδικών οχημάτων

- (153) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το κριτήριο της ύπαρξης συσσωρευμένης υστέρησης στον τομέα της E&A ικανοποιείται για τους ακόλουθους τρεις λόγους:

α) Σε ένα πρώτο στάδιο, οι αρχές δηλώνουν ότι τα τρία τεχνολογικά στοιχεία του έργου «50CO₂Cars» αφορούν τεχνολογικούς τομείς στους οποίους ο όμιλος PSA παρουσιάζει συσσωρευμένη υστέρηση:

— Όσον αφορά τους κινητήρες ντίζελ, η καθυστέρηση αφορά τις τεχνολογίες των κινητήρων για τον περιορισμό της κατανάλωσης. Όμως, το έργο «50CO₂Cars» αφορά ακριβώς αυτόν τον τομέα.

— Όσον αφορά τα συστήματα κίνησης, ο όμιλος PSA παρουσιάζει συσσωρευμένη υστέρηση στα συστήματα κίνησης διπλού συμπλέκτη, τα επονομαζόμενα DCT («dual clutch transmissions»), η οποία οφείλεται κυρίως στην παραδοσιακή προτίμηση για τα κιβώτια ταχυτήτων με πλοήγηση ή ρομπότ «BVMF», τεχνολογία η οποία σημείωσε μικρότερη εμπορική επιτυχία από την τεχνολογία των ανταγωνιστών της. Το έργο «50CO₂Cars» θα επέτρεπε, συνεπώς, στην εταιρεία να καλύψει μια διπλή υστέρηση στον τομέα των συστημάτων κίνησης DCT και eDCT.

- Όσον αφορά τις υβριδικές τεχνολογίες, ο όμιλος PSA παρουσιάζει καθυστέρηση ως προς την ανάπτυξη μιας προσιτής υβριδικής τεχνολογίας, γενικής εφαρμογής, που να καθιστά εφικτή τη μαζική παραγωγή. Όμως, οι ανταγωνιστές κατασκευαστές, όπως η Toyota, η Honda ή η VAG ⁽³¹⁾ κατέχουν (ή θα έχουν προσεχώς πρόσβαση σε) βασικές τεχνολογίες γενικής εφαρμογής, οι οποίες είναι, συνεπώς, καλύτερα προσαρμοσμένες για μαζική παραγωγή. Ως προς αυτό, οι γαλλικές αρχές αποδέχονται την προκαταρκτική ανάλυση της Επιτροπής (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 187 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας), σύμφωνα με την οποία η σημερινή μικροϋβριδική τεχνολογία ⁽³²⁾ Stop & Start δεν επαρκεί για να κατακτήσει την πρωτοπορία στην «πλέον προηγμένη τεχνολογία όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών CO₂», η οποία απαιτεί τη γνώση μιας τεχνολογίας «mild-» ή/και «full-hybrid» (ήπιας ή πλήρως υβριδικής). Συνεπώς, η φιλοδοξία του έργου «50CO₂Cars» είναι να καλύψει την τεχνολογική υστέρηση στον τομέα των συστημάτων παραγωγής υβριδικών οχημάτων.
- β) Σε ένα δεύτερο στάδιο, θεωρούν ότι το έργο «50CO₂Cars» θα προσφέρει στον όμιλο PSA τα μέσα για να καλύψει την υστέρησή του, αίροντας ορισμένα τεχνολογικά εμπόδια στον τομέα της υβριδικής τεχνολογίας:
- Οι κινητήρες ντίζελ που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars» θα μπορούσαν να συμβάλουν στην επίτευξη εκπομπών CO₂ [50-70]* g/km για το τμήμα B (κινητήρες ισχύος μεταξύ 40 και 70 kW), και μόνο με την χρήση της τεχνολογίας Stop & Start, γεγονός που θα επέτρεπε στη PSA να διαθέτει, έως το 2017-2018, ένα φάσμα πετρελαιοκινητήρων χαμηλής κατανάλωσης με επίπεδα εκπομπών παρόμοια με αυτά των ανταγωνιστών της στην ευρωπαϊκή αγορά.
- Η έξυπνη μετάδοση κίνησης με διπλό συμπλέκτη eDCT θα επιτρέψει τη βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης του υβριδικού συστήματος κίνησης, ενώ παράλληλα θα είναι συμβατή με ένα ευρύ φάσμα ισχύος διαφορετικών ηλεκτρικών μηχανών. Η τυποποίηση θα επέτρεπε στον όμιλο PSA να καλύψει τη συσσωρευμένη τεχνολογική υστέρησή του.
- Τέλος, όσον αφορά το σύστημα υβριδισμού, το έργο «50CO₂Cars» θα αποτελέσει τομή, από την άποψη του κόστους, τόσο με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στο ελάχιστο (συσσωρευτής και ηλεκτρονικά συστήματα ελέγχου) όσο και με τη βελτιστοποίηση της μηχανικής αρχιτεκτονικής (σύζευξη της ηλεκτρικής μηχανής και του συστήματος κίνησης). Ομοίως, η τυποποίηση του συστήματος υβριδικής παραγωγής θα επέτρεπε να αυξηθεί ο όγκος των προϊόντων και, κατ' επέκταση, να καταστεί πιο προσιτό στο τμήμα B.
- γ) Τέλος, οι γαλλικές αρχές εξετάζουν το ενδεχόμενο μεταστροφής της στρατηγικής προς την ολοκλήρωση του έργου «50CO₂Cars» παράλληλα με την εγκατάλειψη των υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση («plug-in»). Στο πλαίσιο αυτό, υπογραμμίζουν ότι οι δύο τεχνολογίες («mild-hybrid» και «plug-in») δεν έχουν την ίδια εμβέλεια ούτε τον ίδιο εμπορικό αντίκτυπο. Ενώ η τιμή της δεύτερης τεχνολογίας ⁽³³⁾ θα την περιορίζει στα αυτοκίνητα «premium» (με σημαντικά αποτελέσματα από την άποψη της εικόνας του σήματος, ιδίως στους εταιρικούς πελάτες), η βελτίωση των δυνατοτήτων πρόσβασης στην πρώτη τεχνολογία θα της επέτρεπε να στοχεύσει σε ένα ευρύ φάσμα κοινωνικών ομάδων (χαμηλών και μεσαίων εισοδημάτων) και, ως εκ τούτου, να ικανοποιήσει μεγαλύτερο μέρος της πελατείας του ομίλου. Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι αυτές οι δύο τεχνολογικές λύσεις δεν αλληλοαποκλείονται και ότι η αρχική επιθυμία του ομίλου PSA ήταν να προωθήσει και τις δύο, με σκοπό να προστεθούν οι πωλήσεις υβριδικών αυτοκινήτων υψηλών προδιαγραφών (premium) εξωτερικής φόρτισης («plug-in») στις πωλήσεις προσιτών υβριδικών αυτοκινήτων στις κατηγορίες B και Γ. Συνεπώς, η εγκατάλειψη της υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση ως αντισταθμιστικό μέτρο δεν θα συνιστούσε «μεταστροφή στρατηγικής», αλλά διακοπή μιας εμπορικά βιώσιμης δραστηριότητας που δεν υπονομεύει τη δυνατότητα αποκατάστασης της βιωσιμότητας του ομίλου. Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», αυτό εντάσσεται πλήρως στο σχέδιο αναδιάρθρωσης και οι γαλλικές αρχές θεωρούν απολύτως συνεκτική τη στρατηγική για την υβριδική τεχνολογία που προτείνεται στο σχέδιο αναδιάρθρωσης.
- ii) Η συνοχή των μέσων που τίθενται σε εφαρμογή για το έργο «50CO₂Cars» με το υπόλοιπο μέρος του σχεδίου αναδιάρθρωσης
- (154) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η προσαρμογή των βιομηχανικών μέσων του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» εντάσσεται στη λογική του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ειδικότερα, η τυποποίηση των συστημάτων κίνησης και μετάδοσης της κίνησης των πετρελαιοκινητών οχημάτων του ομίλου θα συμβάλει στον εξορθολογισμό και τη βελτιστοποίηση του παραγωγικού μηχανισμού:
- α) Στον τομέα των κινητήρων ντίζελ, οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις Trémery και Dounrin ανέρχονται σε [100-200]* εκατ. ευρώ, ήτοι στο [0-5]* % των επενδύσεων [10-20] δισεκατ. ευρώ που προβλέπονται για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, αναλογία την οποία οι γαλλικές αρχές χαρακτηρίζουν ως «εξαιρετικά περιορισμένη, αν όχι αμελητέα». Εξάλλου, αυτός ο χρηματοοικονομικός αντίκτυπος ενσωματώθηκε στο μεσοπρόθεσμο σχέδιο του ομίλου PSA ήδη τον Νοέμβριο του 2012 και περιλαμβάνεται στην ενημερωμένη έκδοση του εγγράφου και οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επενδύσεις αυτές εντάσσονται σαφώς στη λογική του κοινοποιηθέντος σχεδίου

⁽³¹⁾ Ο όμιλος VAG παρουσίασε, στην τελευταία διάσκεψη, της Βιέννης μια παραλλαγή σπονδυλωτής δομής («assembly kit») της υβριδικής του τεχνολογίας, που θα επέτρεπε την προσαρμογή μιας υβριδικής τεχνολογίας για όλους τους τύπους οχημάτων του ομίλου με ελάχιστο κόστος. Πηγή: Εισαγωγική έκθεση του ομίλου VAG στο 34ο συμπόσιο της Βιέννης, 26 Απριλίου 2013, σ. 28.

⁽³²⁾ Η «μικρή ισχύς υβριδικών κινητήρων» αντιστοιχεί σε ισχύ 2 έως 4 kW· η «μέτρια ισχύς υβριδικών κινητήρων» σε ισχύ από 8 έως 15 kW και η «πλήρως υβριδική τεχνολογία», σε ισχύ άνω των 20 kW.

⁽³³⁾ Οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι ο όμιλος PSA κατέχει ήδη την τεχνολογία υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση («plug-in»), στον βαθμό που αυτή θα μπορούσε να αξιοποιηθεί σε βιομηχανική κλίμακα με οικονομικά αποδεκτούς όρους.

αναδιάρθρωσης. Σε όρους βιομηχανικού αντίκτυπου, τα μέτρα αποσκοπούν στην τροποποίηση ⁽³⁴⁾ της υφιστάμενης ικανότητας παραγωγής κινητήρων ντίζελ σε σταθερή βάση: δεν θα υπάρξει αύξηση της παραγωγικής ικανότητας, που κρίνεται επαρκής για τα [100 000 – 200 000] αυτοκίνητα που έχουν προβλεφθεί σε αυτό το στάδιο μετά την ολοκλήρωση του έργου «50CO₂Cars», αλλά αναπροσανατολισμός ενός μέρους του παραγωγικού μηχανισμού από ένα τμήμα με πλεονάζουσα ικανότητα προς ένα τμήμα με δυνητικά ελλειμματική ικανότητα, εφόσον είναι σε ανάπτυξη (εσωτερική αναδιάταξη υπέρ ελκυστικών προϊόντων).

β) Όσον αφορά τα συστήματα κίνησης, οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν την ανάλυση στην αιτιολογική σκέψη 202 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας: εάν επιτύχει το έργο «50CO₂Cars», η παραγωγή που έχει ανατεθεί επί του παρόντος σε εξωτερικό φορέα θα πραγματοποιείται εσωτερικά ⁽³⁵⁾. Οι αναγκαίες επενδύσεις, που έχουν ήδη προβλεφθεί στο κοινοποιηθέν σχέδιο αναδιάρθρωσης, διατηρούνται στο επικαιροποιημένο ΜΠΣ. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν αυτή τη στρατηγική εσωτερικής παραγωγής συμβατή με την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου. Από οικονομική άποψη, η πράξη θα επέτρεπε να εσωτερικευθεί το περιθώριο και να ξεπεραστεί ο συναλλαγματικός κίνδυνος με την Ιαπωνία ⁽³⁶⁾ και ο κίνδυνος κόστους/προθεσμιών εφοδιαστικής, χωρίς να μειωθεί η ικανότητα ταχείας προσαρμογής του ομίλου PSA στη ζήτηση.

γ) Τέλος, οι επενδύσεις που αφορούν τα συστήματα παραγωγής υβριδικών οχημάτων θα ανέλθουν σε [40-50] εκατ. ευρώ για την περίοδο εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή σε ποσοστό [0-5] % κατώτερο από προβλεφθέν σύνολο, ποσοστό που οι γαλλικές αρχές θεωρούν πολύ χαμηλό. Αφορούν επίσης μια αναδυόμενη αγορά (και συνεπώς χωρίς πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα). Εντάσσονται, συνεπώς, στη λογική του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.

iii) Θετικός αντίκτυπος στις πωλήσεις και την αποδοτικότητα του ομίλου

(155) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, το έργο «50CO₂Cars» θα δώσει ώθηση, μετά το πέρας του σχεδίου αναδιάρθρωσης, στις πωλήσεις και την κερδοφορία του ομίλου PSA.

α) Απαντώντας στις ανησυχίες της Επιτροπής που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 210 και 211 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας (σχετικά με τη βασιμότητα μιας στρατηγικής που ευνοεί τους κινητήρες ντίζελ έναντι των βενζινοκινητήρων), και στην αιτιολογική σκέψη 216 (σχετικά με το επιχειρηματικό σχέδιο του έργου «50CO₂Cars» και την αξιοπιστία των παραδοχών στις οποίες βασίζεται), οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η ακολουθούμενη στρατηγική δεν είναι μόνο θεμιτή από βιομηχανική άποψη, αλλά θα είχε και θετικές επιπτώσεις στις πωλήσεις του ομίλου. Αντί της ανάπτυξης μιας υβριδικής τεχνολογίας χαμηλού κόστους για βενζινοκινητήρες, θα ήταν προτιμότερο να γίνουν επενδύσεις για τη βελτίωση του οικολογικού και ενεργειακού ισοζυγίου του ντίζελ, ώστε να ξεπεραστούν, σε ένα πρώτο στάδιο, «οι επιφυλάξεις των καταναλωτών» και να προβλεφθεί, σε ένα δεύτερο στάδιο, η προσαρμογή ⁽³⁷⁾ των αποτελεσμάτων του έργου «50CO₂Cars» για τους βενζινοκινητήρες, τα οποία θα μπορούσαν να διαδοθούν από τους κατασκευαστές εξοπλισμού αυτοκινήτων σε παγκόσμια κλίμακα αυξάνοντας την αποδοτικότητα των επενδύσεων που πραγματοποιούνται χάρη στα αποτελέσματα κλίμακας. Εξάλλου, η βασιμότητα της προτεινόμενης από την PSA στρατηγικής επιβεβαιώνεται από μελέτες της αγοράς που προβλέπουν, κατά συγκρίνοντας τρόπο ⁽³⁸⁾, αύξηση των πωλήσεων οχημάτων ντίζελ κατά τα επόμενα έτη.

β) Όσον αφορά τον οικονομικό αντίκτυπο του έργου «50CO₂Cars», οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν ένα επιχειρηματικό σχέδιο στηριζόμενο σε παραδοχές οι οποίες είναι σε μεγάλο βαθμό αποδεκτές από διάφορα άρθρα στον τύπο και το οποίο ενσωματώνει τις ροές που προβλέπονται έως το 2026 (αυτό δικαιολογείται σε σχέση με τις μελλοντικές επικαιροποιήσεις και με την αντικατάσταση των προτύπων EURO VI εκείνη την χρονική περίοδο). Τα έργα E&A που εντάσσονται στο έργο «50CO₂Cars» εκτείνονται μεταξύ 2013 και 2017, κατά τρόπον που οι πρώτοι κινητήρες θα μπορούσαν να διατεθούν στο εμπόριο από τα μέσα του 2016 έως τις αρχές του 2017, και στη συνέχεια σε ένα οικονομικό υβριδικό σύστημα. Για τους υπολογισμούς της αποδοτικότητας χρησιμοποιήθηκαν δύο προεξοφλητικά επιτόκια ([10-13]* % και [13-15]* % αντίστοιχα), το δεύτερο από τα οποία συνεκτιμά καλύτερα την αύξηση του κόστους χρηματοδότησης που διαπιστώθηκε πρόσφατα. Κανένα έσοδο δεν έχει διεκδικηθεί βάσει κατοχύρωσης ορισμένων αποτελεσμάτων του έργου «50CO₂Cars» με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Τέλος, εκτιμήθηκαν οι όγκοι και οι τιμές πώλησης νέων κινητήρων ντίζελ και υβριδικών κινητήρων στο πλαίσιο διαφορετικών σεναρίων: ενός σεναρίου «Α» για την εφαρμογή του έργου «50CO₂Cars» με την κρατική ενίσχυση, βάσει του οποίου η πώληση ενός υβριδικού οχήματος θα δημιουργούσε πρόσθετο περιθώριο που εκτιμάται μεταξύ [200-300]* ευρώ και [300-400]* ευρώ, ανάλογα με την επιλογή τεχνολογίας (επιπλέον του περιθωρίου των [2 000 – 3 000]* ευρώ προς όφελος του

⁽³⁴⁾ Η λέξη «τροποποίηση» υπογραμμίζεται στο αρχικό κείμενο που διαβίβασαν οι γαλλικές αρχές.

⁽³⁵⁾ Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι αυτή η εσωτερικευση μπορεί να είναι μόνο μερική, σε συνάρτηση με τα αποτελέσματα του έργου «50CO₂Cars».

⁽³⁶⁾ Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η συναλλαγματική ισοτιμία μεταξύ του ευρώ και του yen εξελίχθηκε αρνητικά κατά 30 % περίπου μεταξύ 2009 και 2012 και επανήλθε στο επίπεδο του 2009 από το τέλος του 2012 έως τον Μάιο του 2013. Αυτή η μεταβλητότητα θα καθιστά επισφαλές το κόστος προμήθειας αυτόματων κιβωτίων ταχυτήτων. Πρέπει, εξάλλου, να προστεθούν και οι δασμοί τους οποίους η Γαλλία θεωρεί υψηλούς.

⁽³⁷⁾ Τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία του συστήματος «50CO₂Cars» θα αφορούν ειδικά το ντίζελ. Ωστόσο, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η στροφή προς τους βενζινοκινητήρες ισοδύναμης ισχύος θα απαιτούσε μόνο «περιορισμένες επενδύσεις E&A σε πολύ σύντομο χρόνο».

⁽³⁸⁾ Πηγή που παρατίθεται: <http://www.pikersearch.com/research/clean-diesel-vehicles>

κατασκευαστή από την πώληση ενός οχήματος του τμήματος Β)· ενός σεναρίου «Β» για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» χωρίς την κρατική ενίσχυση, βάσει του οποίου τα περιθώρια είναι τα ίδια με αυτά του σεναρίου Α. Οι αρχές διευκρινίζουν, ωστόσο, ότι πρόκειται για θεωρητικό σενάριο το οποίο δεν θα μπορούσε να υλοποιήσει ο όμιλος PSA (παρέχεται καθαρά για λόγους θεωρητικής σύγκρισης): ενός αντιπαραδείγματος «Γ» που συνίσταται, σε περίπτωση δεν υλοποιηθεί το έργο «50CO₂Cars», στην υλοποίηση ενός εναλλακτικού έργου για το οποίο τα πρόσθετα περιθώρια θα ήταν μειωμένα (από [100-200]* ευρώ έως [200-300]* ευρώ). Με βάση τις υποθέσεις αυτές, οι διαφορικές ⁽³⁹⁾ καθαρές παρούσες αξίες («ΚΠΑ») που υπολογίζονται για τα προϊόντα «eDCT» και «εξοπλισμός» είναι οι ακόλουθες:

Πίνακας 15

Χρηματοοικονομικοί δείκτες του έργου «50CO₂Cars»

Όμιλος PSA (συγκρίσεις σε σχέση με το «αντιπάρδειγμα» Γ)		Σενάριο Α* («50CO ₂ Cars» με ενίσχυση)	Σενάριο Β* («50CO ₂ Cars» χωρίς ενίσχυση)
eDCT	ΚΠΑ [10-13]* %	[0-10] εκατ. ευρώ	- [60-70] εκατ. ευρώ
	ΚΠΑ [13-15]* %	- [50-60] εκατ. ευρώ	- [90-100] εκατ. ευρώ
Σε επίπεδο εξοπλισμού	ΚΠΑ [10-13]* %	+ [30-40] εκατ. ευρώ	- [20-30] εκατ. ευρώ
	ΚΠΑ [13-15]* %	- [20-30] εκατ. ευρώ	- [60-70] εκατ. ευρώ

Οι γαλλικές σΟΟι γαλλικές αρχές συνάγουν ότι, ανεξάρτητα από την εναλλακτική τεχνολογική λύση που θα προκριθεί, η αποδοτικότητα του σεναρίου Β θα είναι πάντοτε αρνητική σε σχέση με το σενάριο Γ και, ως εκ τούτου, χωρίς τη στήριξη του κράτους, το έργο «50CO₂Cars» θα ήταν «απλά και κατηγορηματικά ανέφικτο». Η πολύ περιορισμένη ΚΠΑ που προκύπτει από το σενάριο Α (ελαφρώς θετική σε σχέση με το σενάριο Γ, με προεξοφλητικό επιτόκιο 10-13]* %, αρνητική με προεξοφλητικό επιτόκιο [13-15]* %) αποδεικνύει ότι τα επίπεδα κερδοφορίας για να είναι ανάλογα με τον στόχο ανάπτυξης μιας καινοτομίας πρώτης γενιάς.

γ) Τέλος, το έργο «50CO₂Cars» ενέχει τεσσάρων ειδών κινδύνους, τους οποίους η προγραμματισμένη κρατική ενίσχυση θα μπορούσε να περιορίσει σε μεγάλο βαθμό:

- κινδύνους όσον αφορά τις κανονιστικές ρυθμίσεις, που σχετίζονται με τον νέο κύκλο πιστοποίησης των πετρελαιοκίνητων οχημάτων,
- τεχνολογικούς κινδύνους για την άρση των πολλών τεχνικών εμποδίων για την ανάπτυξη μιας προσιτής τεχνολογίας «ήπιων υβριδικών εφαρμογών»,
- εμπορικούς κινδύνους, που σχετίζονται με τη συμπεριφορά των καταναλωτών και την ευαισθησία τους για τα περιβαλλοντικά προβλήματα,
- οικονομικούς κινδύνους, ιδίως ενόψει των περιορισμών για τη διαθέσιμη ρευστότητα του ομίλου PSA.

⁽³⁹⁾ Σε υπόμνημα της 11ης Ιουλίου 2013, οι γαλλικές αρχές εξήγησαν ότι, ενώ είναι δυνατόν να υπολογιστούν το μερίδιο του κόστους ανάπτυξης και η τιμή κόστους κατασκευής των συστατικών μερών του οχήματος, δεν είναι δυνατόν να υπολογιστεί σε απόλυτες τιμές το μερίδιο του κινητήρα στην τιμή πώλησης ενός οχήματος. Πρότειναν, επίσης μια «οριακή» μέθοδο που συνίσταται στη σύγκριση των σεναρίων Α και Γ (καθώς και Β και Γ) όσον αφορά τις διαφορές των εκροών των διαφόρων έργων (έξοδα Ε&Α και βιομηχανικές επενδύσεις) και τις διαφορές των εισροών (έσοδα από τις πωλήσεις οχημάτων ή την αξιοποίηση των πρόσθετων παροχών). Ο παρεχόμενος δείκτης επιτρέπει τη σύγκριση της σχετικής αποδοτικότητας των σεναρίων για τα εξεταζόμενα συστατικά μέρη.

4.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

4.4.1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΩΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥΣ.

- (156) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή δεν προτείνει καμία ακριβή αξιολόγηση των εικαζόμενων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια, τα αντισταθμιστικά μέτρα που πρότεινε ο όμιλος PSA είναι ήδη υπεραρκετά. Κάθε πρόσθετη επιβάρυνση θα ήταν αντίθετη με την απαίτηση περί αναλογικότητας που ορίζει το σημείο 47 των κατευθυντηρίων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».
- (157) Εξάλλου, θεωρούν ότι τα προτεινόμενα αντισταθμιστικά μέτρα αφορούν τις κατηγορίες οχημάτων Β και Γ, σε αντίθεση με όσα αναφέρονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση του μέτρου περιορισμού του βαθμού διείσδυσης της χρηματοδότησης της BPF η οποία αφορά κατά κύριο λόγο αυτές τις δύο κατηγορίες. Αυτό συμβαίνει επίσης με την πρόωρη διακοπή της παραγωγής του Citroën C6 και τη μη ανανέωση των μοντέλων C6 και Peugeot 607 στο πλαίσιο των προσκλήσεων υποβολής προσφορών. Τέλος, σκοπός του μέτρου σχετικά με την παραίτηση από την παραγωγή των κινητήρων άνω των 2 λίτρων και την εγκατάλειψη της ανάπτυξης και της παραγωγής της υβριδικής τεχνολογίας *plug in*, θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στο τμήμα Γ.
- (158) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα που πρότεινε η PSA είναι σημαντικά: αποτυπώνονται στη μείωση του μεριδίου αγοράς κατά $[0-2]^*$ % στο τέλος της περιόδου.

4.4.2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΡΟΤΑΘΕΝΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

α) Σχετικά με τη μείωση των πρόσθετων επενδύσεων του ομίλου PSA

i) Πρόωρη παύση της έκδοσης του μοντέλου Citroën C6 και μη ανανέωση των μοντέλων Citroën C6 και Peugeot 607

- (159) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι, μολονότι έχει μειωθεί ο όγκος των πωλήσεων αυτών των οχημάτων, το καθαρό περιθώριο που προέκυψε ήταν μεγαλύτερο από αυτό που προκύπτει από την πώληση οχημάτων άλλων τύπων, και ιδίως από την πώληση οχημάτων του τμήματος Β. Παραδέχονται ότι η αποδοτικότητα του προγράμματος ήταν ανεπαρκής αλλά, για να αντισταθμίσει αυτή την ανεπάρκεια, ο όμιλος PSA προέβλεψε εταιρική σχέση με την DPCA, με στόχο να διαθέσει στην αγορά της Κίνας τα μοντέλα C6 και 607.
- (160) Τέλος, οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν ότι ο όμιλος PSA δεν είχε ποτέ την πρόθεση να εγκαταλείψει τα οχήματα υψηλών προδιαγραφών από το 2009. Η PSA εγκατέλειψε μόνο το έργο E&A ενός νέου οχήματος, το οποίο θα μπορούσε να προστεθεί στο C6 και το 607.

ii) Πρόωρη παύση της παραγωγής και μη ανανέωση του μοντέλου Biprer/Nemo

- (161) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το εν λόγω μέτρο θα εμποδίσει τον όμιλο PSA να αποκομίσει τα οφέλη από τις προηγούμενες επενδύσεις του και θα μειώσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητά του στο τμήμα της αγοράς των ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης.
- (162) Πράγματι, τα μοντέλα Biprer/Nemo ήταν μέχρι τώρα προϊόντα σύμπραξης με τη Fiat και την Τοφας. Η εν λόγω εταιρική σχέση έφθασε σε στάδιο ωριμότητας που παρείχε στην PSA καλύτερη γνώση της αγοράς, του προϊόντος και της παραγωγικής ικανότητας που συγκεντρώθηκε. Εάν δεν λάβει η Επιτροπή απόφαση που καθιστά δεσμευτική αυτή την πρόταση αντισταθμιστικού μέτρου, η γνώση του συνόλου αυτών των πληροφοριών θα παρείχε στην PSA πολύ μεγαλύτερο περιθώριο διαπραγμάτευσης για τις τιμές μεταβίβασης για μια δεύτερη γενιά αυτών των μοντέλων, που θα ήταν εξ' υποθέσεως αποδοτικότερη. Η αποδοτικότητα αυτή θα ενταθεί από τις πρόσφατες εξελίξεις και μελλοντικές εξελίξεις της οργάνωσης των αστικών μεταφορών που ευνοούν τα ελαφρά οχήματα επαγγελματικής χρήσης.

iii) Η εγκατάλειψη των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων

- (163) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι αυτό το αντισταθμιστικό μέτρο είναι ιδιαίτερα σημαντικό, εφόσον ο όμιλος PSA κατέχει ηγετική θέση στην αγορά παραδοσιακών κινητήρων ντίζελ.

- (164) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι οι εν λόγω κινητήρες είναι σημαντικοί για τις κατηγορίες Δ και Ε, που έχουν καίρια σημασία για το εμπορικό σήμα του κατασκευαστή και τη δυνατότητα συμμετοχής του σε διαδικασίες υποβολής προσφορών.
- (165) Όσον αφορά την εκτίμηση του αντίκτυπου της ανάπτυξης μιας προσφοράς υβριδικού ντίζελ plug-in, ιδίως στις πωλήσεις των οχημάτων με κινητήρα κυβισμού άνω των 2 λίτρων, ο όμιλος PSA θεωρεί ότι αυτό επιβεβαιώνεται από τις πρόσφατες εξελίξεις στην αγορά των υβριδικών plug-in και, ειδικότερα, με την αναγγελία της απόφασης της Volvo να διπλασιάσει την παραγωγή του μοντέλου V60 ντίζελ plug-in σε 10 000 μονάδες το 2014 λόγω της εμπορικής επιτυχίας που σημείωσε.

β) Σχετικά με την εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή

- (166) Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν καταρχήν ότι το μέτρο αυτό συμβάλλει στον περιορισμό της παρουσίας του ομίλου PSA στην αγορά προς άμεσο όφελος των ανταγωνιστών του, εφόσον:
- ο όμιλος PSA θα μειώσει περίπου κατά 30 % την παραγωγική ικανότητα της εγκατάστασης Sevelnord προς όφελος της Toyota,
 - η εν λόγω συμφωνία επιτρέπει σε έναν μεγάλο ανταγωνιστή, την Toyota, να εισέλθει σε μία αγορά στην οποία δεν ήταν μέχρι τότε παρούσα, και επίσης να διευρύνει τη σειρά των αυτοκινήτων της επαγγελματικής χρήσης,
 - η συμφωνία αυτή παρέχει άμεσο και σίγουρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην Toyota, εφόσον της επιτρέπει να αποσπάσει σημαντικό μέρος του περιθωρίου για τα οχήματα που αφορά η συμφωνία, καθώς και να αποκτήσει και να διατηρήσει σταθερούς πελάτες σε μια αγορά από την οποία είναι απύσχα,
 - το μέτρο αυτό αφορά μια αγορά στην οποία ο όμιλος PSA κατέχει ιδιαίτερα σημαντική θέση (21 % στη ζώνη Europe 30 το 2011).
- (167) Οι γαλλικές αρχές σημειώνουν επίσης ότι, λαμβάνοντας υπόψη τον οικονομικό απολογισμό του έργου (θετικό τρέχον λειτουργικό περιθώριο [0-5] %, σύμφωνα με τις συνήθεις προσδοκίες της PSA), ο όμιλος είχε την πρόθεση να υλοποιήσει το έργο βάσει σεναρίου αναφοράς χωρίς εταίρο. Συνεπώς, η PSA θεωρεί βιώσιμη και αποδοτική την εκμετάλλευση της εγκατάστασης Sevelnord χωρίς εταίρο.
- (168) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι το δελτίο τύπου της 31ης Αυγούστου 2012 πρέπει να αναγνωσθεί πολύ προσεκτικά, λόγω της μεγάλης κοινωνικής έντασης εκείνη τη χρονική στιγμή.

γ) Σχετικά με την παραίτηση από την ανάπτυξη και την παραγωγή της υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση (plug-in)

- (169) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν, καταρχήν, ότι είναι άσκοπη η συζήτηση για τον χρόνο της εφαρμογής του μέτρου αυτού, προκειμένου να χαρακτηριστεί ως αντισταθμιστικό μέτρο ή μέτρο αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Κατά την άποψή τους, αυτό που έχει σημασία για να μπορούν να χαρακτηριστούν τα μέτρα αυτά ως αντισταθμιστικά μέτρα είναι ότι μπορούν πράγματι να περιορίσουν τις ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλεί η ενίσχυση.
- (170) Στη συνέχεια, οι γαλλικές αρχές δεν επιθυμούν να απαντήσουν στα ερωτήματα της Επιτροπής σχετικά με τη βασιμότητα της εκτίμησης του αντίκτυπου του εν λόγω μέτρου, διότι οι κρίσεις της για το θέμα αυτό δεν έχουν εξηγηθεί αρκετά. Σε κάθε περίπτωση, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι παραδοχές για την εκτίμηση του αντίκτυπου του εν λόγω μέτρου είναι συνεπείς με τις πιο πρόσφατες εξελίξεις της αγοράς υβριδικών οχημάτων plug-in.
- (171) Εξάλλου, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, δεν είναι δυνατή η χορήγηση άδειας γι' αυτή την τεχνολογία σε έναν κατασκευαστή ή προμηθευτή εξοπλισμού, λαμβάνοντας υπόψη το στάδιο ανάπτυξης της αγοράς και τη σημασία αυτής της τεχνολογίας ως παράγοντα διαφοροποίησης στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, εάν επαληθευτεί αυτή η υπόθεση, ο όμιλος PSA θα ήταν πρόθυμος να δεσμευθεί να μην αποκτήσει την άδεια από τρίτους για τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (172) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επιπτώσεις αυτού του μέτρου δεν εξουδετερώνονται από το έργο «50CO₂Cars», δεδομένου ότι αυτό αφορά μια διαφορετική αγορά και πελατεία (υψηλών προδιαγραφών) από αυτές που αφορά το αντισταθμιστικό μέτρο και τα οφέλη που αποφέρει από τη μείωση των εκπομπών CO₂ είναι διαφορετικά από εκείνα που αποφέρει η υβριδική τεχνολογία plug-in.

δ) Σχετικά με τον καθορισμό ενός ανώτατου ορίου διείσδυσης της BPF

- (173) Οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι, σε ένα πρώτο στάδιο, το μέτρο αυτό συνιστά το πλέον στοχευμένο αντισταθμιστικό μέτρο και το καταλληλότερο για να διορθωθούν όλες οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα προέκυπταν άμεσα από τη χορήγηση της κρατικής ενίσχυσης υπό μορφή εγγύησης προς όφελος της BPF.
- (174) Θεωρούν ότι η επιλογή του ανώτατου ορίου για το ποσοστό διείσδυσης, το οποίο αντιστοιχεί στο ποσοστό του δευτέρου τριμήνου του 2012, προσαυξημένο κατά ένα ποσοστό ευελιξίας 1 %, είναι αναγκαίο για να καταστεί δυνατή μια εξέλιξη του δείκτη διείσδυσης της BPF σύμφωνα με τις ανάγκες του ομίλου και για να μπορέσει η BPF να εκπληρώσει τον συστημικό ρόλο της όσον αφορά τη δραστηριότητα αυτοκινήτων της PSA. Στον βαθμό που αναμένεται ότι η αυξητική τάση του ποσοστού διείσδυσης που διαπιστώθηκε μεταξύ του 2001 και του 2012 θα συνεχιστεί το 2012 και το 2013, το ανώτατο όριο που υιοθετήθηκε περιορίζει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της BPF.
- (175) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η προβλεπόμενη ευελιξία δεν συνεπάγεται καμία μείωση της αποτελεσματικότητας και του δεσμευτικού χαρακτήρα τον οποίο θα έχει το προτεινόμενο αντισταθμιστικό μέτρο. Πράγματι, βάσει της εξέλιξης της αγοράς, ο βαθμός διείσδυσης της BPF θα υστερεί συστηματικά κατά ένα έτος και, κατά συνέπεια, είναι χαμηλότερος από εκείνο των πλέον συγκρίσιμων ανταγωνιστών.
- (176) Εξάλλου, για να απαντήσουν σε ερώτηση της Επιτροπής, οι γαλλικές αρχές είναι έτοιμες να εντάξουν τις δέσμιες τράπεζες των ομίλων Fiat και Ford στο δείγμα των επιλεγμένων τραπεζών για την προσαρμογή του βαθμού διείσδυσης της BPF.
- (177) Τέλος, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, ο καθολικός χαρακτήρας της δέσμευσης της PSA (για τις χώρες της ζώνης G10 και χωρίς να γίνεται διάκριση του τμήματος της αγοράς) δεν θα του επιτρέψει να αναπτύξει μια επιθετική εμπορική πολιτική για ορισμένες χώρες και ορισμένα τμήματα, εξουδετερώνοντας με αυτό τον τρόπο τα οφέλη του αντισταθμιστικού μέτρου. Πράγματι, εκτός από το γεγονός ότι ο όμιλος PSA δεν μπορεί να υποχρεώσει την BPF να τροποποιήσει την πολιτική κινδύνου, το μέτρο περιορισμού της χρηματοδότησης του βαθμού διείσδυσης της BPF αφορά κυρίως τα τμήματα Β και Γ, περιοριστικό λόγω του σχετικού βάρους του στο πλαίσιο του μέσου σταθμισμένου όρου διείσδυσης (άνω του [...] * % των χρηματοδοτήσεων που χορήγησε η BPF κατά τα τελευταία έτη και κατά μέσο όρο [...] * % των χρηματοδοτήσεων που χορήγησε η BPF το 2012 στη Γαλλία, τη Μεγάλη Βρετανία, τη Γερμανία, την Ισπανία και την Ιταλία).

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

- (178) Μετά την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πέντε ενδιαφερομένους, συγκεκριμένα από τον όμιλο PSA, μια επιχείρηση που ζήτησε να τηρηθεί η ανωνυμία της (εφεξής «ανώνυμος τρίτος»), τη Fiat, την GM και την Toyota.

5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΡΙΤΟΥ

- (179) Ο ανώνυμος τρίτος ενημέρωσε την Επιτροπή για τις ανησυχίες του όσον αφορά ορισμένες εμπορικές πρακτικές της PSA. Πράγματι, θεωρεί ότι η PSA ευνοούσε τους γάλλους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού σε βάρος των αλλοδαπών εταιρειών. Η συμπεριφορά της PSA έναντι της κατασκευάστριας αρχικού εξοπλισμού Agrati France είναι, κατά την άποψη του ανώνυμου τρίτου, αποκαλυπτική: η PSA απέτρεψε την επικείμενη δικαστική εκκαθάριση της, αγοράζοντας προϊόντα της σε τιμές σημαντικά υψηλότερες από τις τιμές της αγοράς. Ακόμη, κατά την άποψη του ανώνυμου τρίτου, παρά τη ζημία που θα υφίστατο εξαιτίας ενδεχόμενης διακοπής του εφοδιασμού, η PSA δεν άσκησε προσφυγή κατά της Agrati France, με σκοπό να μην αυξηθούν οι οικονομικές δυσχέρειες της επιχείρησης αυτής που βρισκόταν ήδη σε δυσχερή θέση.
- (180) Στις παρατηρήσεις του, ο ανώνυμος τρίτος ισχυρίζεται ότι οι σχέσεις μεταξύ της PSA και της γαλλικής κυβέρνησης, καθώς και η δημόσια στήριξη που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας, παραβιάζουν τους κανόνες της εσωτερικής αγοράς, ιδίως σε ότι αφορά την ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων που προβλέπεται στο άρθρο 34 της ΣΛΕΕ.
- (181) Θεωρεί ότι, για να βοηθήσει την Agrati France, η PSA χρησιμοποίησε τη συμμετοχή της στο ταμείο εκουχρονισμού των κατασκευαστών αρχικού εξοπλισμού αυτοκινήτων (εφεξής «FMEA»), χορηγώντας της με αυτό τον τρόπο έμμεση ενίσχυση ύψους 17 εκατ. ευρώ.
- (182) Ως αντισταθμιστικό μέτρο, ο ανώνυμος τρίτος ζητεί, τέλος, να αποσυρθεί η PSA από το FMEA και να παραιτηθεί από κάθε χρηματοδοτική συμμετοχή σε εταιρείες προμηθευτών ή διανομικών σταθερού εξοπλισμού αυτοκινήτων για όσο διάστημα θα συνεχίσει να λαμβάνει κρατικές ενισχύσεις, να αξιώσει την ανάκτηση των ποσών που έχει χορηγήσει στην Agrati France και να θέσει σε εφαρμογή ένα διαφανές και χωρίς διακρίσεις σύστημα επιλογής προμηθευτών.

5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ OPEL (ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ GM)

- (183) Όσον αφορά τις προβλέψεις της αγοράς, η GM επισημαίνει ότι οι περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες χρησιμοποιούν τα στοιχεία ιδρυμάτων όπως το Global Insight ή POLK.
- (184) Όσον αφορά το έργο E&A «50CO₂Cars», η GM υπενθυμίζει ότι όλοι οι κατασκευαστές επενδύουν σε τεχνολογίες που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων. Γενικά, θα ήταν δύσκολο να προβλεφθούν οι μελλοντικές επιτυχίες αυτών των ερευνών σε βιομηχανικό επίπεδο. Μπορεί να προβλεφθεί ότι θα υπάρξουν πολλές τεχνικές λύσεις, μεταξύ άλλων και στο πεδίο της υβριδικής τεχνολογίας. Εξάλλου, πρόκειται για έναν τομέα στον οποίο μπορεί να υπάρξουν συνεργασίες μεταξύ κατασκευαστών, με σκοπό να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Η GM πιστεύει ακόμη ότι το ποσό της ενίσχυσης των 85 εκατ. ευρώ που χορηγήθηκε για το έργο «50CO₂Cars» δεν είναι μεγάλο σε σχέση με τις δαπάνες E&A στον εξεταζόμενο τομέα. Αντίθετα, το ποσό αυτό δεν θα ήταν αμελητέο για ένα έργο E&A που αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός συστήματος «mild hybridation». Η GM θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο δεν θα μπορούσε να εμποδίσει έναν ανταγωνιστή κατασκευαστή να αναπτύξει το δικό του πρόγραμμα E&A σε αυτόν τον τομέα, λαμβανομένων υπόψη των αβεβαιοτήτων των υφιστάμενων τεχνολογιών.
- (185) Όσον αφορά τον ρόλο των δέσμιων τραπεζών των κατασκευαστών αυτοκινήτων, η GM θεωρεί ότι αυτές αναμφίβολα διευκολύνουν τις πωλήσεις οχημάτων, προσφέροντάς τους πελάτες τους συμφέροντες λύσεις χρηματοδότησης. Παρέχουν στους κατασκευαστές μεγάλη ευελιξία για να προκαλέσουν ταχεία αντίδραση στην αγορά αυτοκινήτων.
- (186) Τέλος, η GM θεωρεί ότι η PSA έχει εισέλθει σε διαδικασία σημαντικής μείωσης της παραγωγικής ικανότητας, που αναγνωρίζει ότι είναι δύσκολη και περίπλοκη.

5.3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ FIAT

5.3.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

- (187) Όσον αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, η Fiat παραπέμπει στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν ορισμένοι αναλυτές, ειδικότερα τις προβλέψεις του Ινστιτούτου η Global Insight, οι οποίοι αναμένουν πτώση των πωλήσεων και στη συνέχεια πιθανή ανάκαμψη, αλλά περιορισμένη και πολύ σταδιακή, κατά τα έτη 2015/2016.
- (188) Κατά την άποψη της, τα αίτια της σημερινής κρίσης στην αγορά αυτοκινήτων είναι:
- α) η ισχυρή ανταγωνιστική πίεση στην αγορά, ιδίως στα μαζικά τμήματα της αγοράς, σε συνδυασμό με την είσοδο στην αγορά νέων ανταγωνιστών από την Κορέα και, δυνητικά, από την Ιαπωνία και την Ινδία·
 - β) ο διπολισμός της αγοράς, που περιορίζει τις δυνατότητες κερδών μόνο στα οχήματα premium·
 - γ) η τάση των καταναλωτών να προσανατολίζονται όλο και περισσότερο προς φθηνότερα προϊόντα·
 - δ) η έλλειψη διαφάνειας ως προς την προοπτική της επανόδου στα επίπεδα των πωλήσεων πριν από την κρίση· και, τέλος,
 - ε) η διαρθρωτική πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των ευρωπαϊών κατασκευαστών.

5.3.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΡΓΟ «50CO₂CARS»

- (189) Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», αν και οι πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της είναι περιορισμένες, η Fiat πιστεύει ότι ο στόχος φαίνεται εφικτός. Τονίζει, ωστόσο, ότι το μοναδιαίο κόστος ανά όχημα αυτής της τεχνολογίας θα μπορούσε να περιορίσει την παρουσία του στην αγορά, είτε λόγω της υψηλής τιμής πώλησης είτε των δυσκολιών του κατασκευαστή να αποκομίσει κέρδος κατά τη στιγμή της πώλησης. Κατά την άποψη της Fiat, τα επίπεδα εκπομπών CO₂ που καθόρισε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για το 2020 συνιστούν εξαιρετικά φιλόδοξο στόχο για όλους τους κατασκευαστές. Για να είναι σε θέση οι κατασκευαστές να τα τηρήσουν, απαιτείται η υιοθέτηση μιας πολύπλευρης προσέγγισης E&A, που δεν εστιάζεται σε ένα μόνο έργο E&A το οποίο θα αποσκοπεί στην ανάπτυξη μίας και μόνης τεχνολογίας, όπως φαίνεται να συμβαίνει με το έργο «50CO₂Cars» (όπως το αντιλαμβάνεται η Fiat).
- (190) Η Fiat δεν γνωρίζει αν και άλλοι κατασκευαστές λαμβάνουν κρατικές ενισχύσεις για τη στήριξη έργων E&A. Κατά την άποψη της, δεν υπάρχουν εμπόδια εξόδου από τις διεργασίες καινοτομίας, με εξαίρεση τις δαπάνες, τις αναγκαίες επενδύσεις και τον χρόνο που απαιτείται για τη διόρθωση των τεχνολογικών επιλογών. Η τεχνολογική πρόοδος την οποία καθιστά εφικτή το έργο «50CO₂Cars» δεν εμποδίζει ούτε την είσοδο στην αγορά. Παρόλα αυτά, η Fiat θεωρεί ότι η δυνατότητα λήψης ενισχύσεων και, ως εκ τούτου, μείωσης του τελικού κόστους της ανάπτυξης νέων τεχνολογιών σε σχέση με τους ανταγωνιστές, αναμφίβολα παρέχει πλεονέκτημα στον δικαιούχο της ενίσχυσης.

5.3.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΓΥΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

- (191) Κατά την άποψη της Fiat, η δημόσια εγγύηση που δόθηκε στην BPF αντιστοιχεί στο ένα τρίτο των χρεών της δέσμιας τράπεζας της PSA. Επιπλέον, η συναλλαγή δεν προβλέπει την καταβολή αμοιβής για τη δέσμευση κεφαλαίου («commitment fee»). Η Fiat έκρινε ότι, θα πρέπει να προστεθούν τουλάχιστον 100 μονάδες βάσης ώστε το κόστος της εγγύησης να είναι σύμφωνο με την πρακτική της αγοράς.
- (192) Τέλος, πιστεύει ότι η κρατική εγγύηση θα νοθεύσει τον ανταγωνισμό έναντι των άλλων δέσμιων τραπεζών που δραστηριοποιούνται στις αγορές. Πράγματι, χάρη στην εγγύηση, οι μετοχές που εκδίδει η BPF θα διαβαθμίζονται με τον ίδιο τρόπο όπως αυτές του γαλλικού κράτους (Aa1/AA), και όχι με βάση την αξία τους. Η Fiat συμπεραίνει ότι η αξιολόγηση της BPF θα παρέμενε η ίδια μέχρι το 2016.
- (193) Κατά τη Fiat, η διαφορά του κόστους της χρηματοδότησης μεταξύ του ομίλου PSA και της BPF, εκτιμώμενο σε 40 μονάδες βάσης, εξηγείται σαφώς με τη χορήγηση της εν λόγω εγγύησης. Η Fiat θεωρεί ότι η BPF θα μπορούσε να λάβει χρηματοδότηση στη δευτερογενή αγορά με «νέα απόκλιση» 360/380 μονάδων βάσης, δεδομένου ότι η απόκλιση ενός ομολόγου του ομίλου PSA θα ήταν περίπου 400 μονάδες βάσης για ημερομηνία λήξης το 2016. Κατά την έκδοση αξίας 1,2 δισεκατ. ευρώ με την κάλυψη της εγγύησης του κράτους, από την BPF τον Μάρτιο του 2013, το συνολικό κόστος χρηματοδότησης ήταν περίπου 270 μονάδες βάσης.
- (194) Η Fiat θεωρεί επίσης ότι η κρατική εγγύηση θα επέτρεπε στη BPF να επαναδιαπραγματευτεί τους όρους των δανείων της με τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα με σκοπό να εναρμονιστούν οι όροι με τους όρους που επιβάλλει το γαλλικό κράτος.
- (195) Τέλος, η κρατική εγγύηση θα είχε θετικό αντίκτυπο στη διαβάθμιση της BPF. Παρά την υποβάθμιση της πιστοληπτικής της ικανότητας στις αρχές του 2013 από τους βασικούς οργανισμούς διαβάθμισης, η BPF θα συνέχιζε να απολαμβάνει ένα καλύτερο επίπεδο διαβάθμισης, ισοδύναμο ενός notch, από εκείνο που θα μπορούσε να προσδοκά χωρίς την εγγύηση. Η Fiat βασίζεται κυρίως στις δηλώσεις της Standard and Poor's της 28ης Ιανουαρίου, της 14ης Φεβρουαρίου και της 18ης Απριλίου 2013. Εξάλλου, η Fiat τονίζει ότι είναι κοινώς αποδεκτό ότι η ανάληψη υποχρέωσης για τη χορήγηση εγγύησης ή οποιασδήποτε χρηματοδότησης βελτιώνει *per se* τη χρηματοοικονομική κατάσταση του δικαιούχου, ανεξάρτητα από τον βαθμό χρησιμοποίησης της χρηματοδότησης που έχει τεθεί στη διάθεσή της.
- (196) Γενικότερα, η Fiat πιστεύει ότι οι δέσμιες τράπεζες των αυτοκινητοβιομηχανιών συνιστούν εξαιρετικά αποδοτικά εργαλεία πωλήσεων και μάρκετινγκ,
- α) για να προσελκύσουν νέους πελάτες, προτείνοντας πολύ ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης ⁽⁴⁰⁾.
 - β) για να στηρίξουν τη διαδικασία πώλησης, ιδίως λόγω της αποδέσμευσης των «κλασικών» χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων από την αγορά των δανείων στους καταναλωτές και τους εμπόρους· και
 - γ) για να αυξήσουν την αφοσίωση των καταναλωτών που είναι ήδη πελάτες τους.
- (197) Η Fiat θεωρεί ότι μια αύξηση του κόστους χρηματοδότησης της BPF κατά 100 μονάδες βάσης θα έχει άμεσο και εξαιρετικά αρνητικό αντίκτυπο στα κέρδη του Ομίλου PSA στις ευρωπαϊκές χώρες.

5.3.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (198) Κατά τη Fiat, οι μειώσεις της παραγωγικής ικανότητας είχαν αποφασιστεί βάσει προγενέστερου σχεδίου που αποσκοπούσε στο κλείσιμο των μη αποδοτικών εγκαταστάσεων. Ως εκ τούτου, τα αναγγελθέντα κλεισίματα δεν είχαν ζωτική σημασία για την PSA, ενόψει της αποκατάστασης της βιωσιμότητας (τα ποσοστά χρησιμοποίησης παραμένουσ αμετάβλητα). Ο αντίκτυπός τους θα περιοριζόταν στη μείωση των γενικών εξόδων.
- (199) Όσον αφορά τις μειώσεις των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX), η Fiat θεωρεί ότι η PSA θα χρησιμοποιούσε το σχέδιο αναδιάρθρωσης της για να δικαιολογήσει ευκαιριακά τις στρατηγικές αποφάσεις της για αναδιάρθρωση της θέσης της στα τμήματα αγοράς Β και Γ και για να αποκρύψει άλλα λιγότερο αποτελεσματικά μέτρα που έλαβε πρόσφατα. Η εξαγγελθείσα εγκατάλειψη των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων συνδεόταν πιθανώς με την τρέχουσα τάση των κατασκευαστών να μειώσουν την ισχύ των κινητήρων τους («downsizing»). Όσον αφορά το Sevelnord, η Fiat έχει την άποψη ότι το εν λόγω μέτρο δεν συνιστά πραγματική μείωση της παραγωγικής ικανότητας, αλλά μόνο μια προσωρινή παραχώρηση ικανότητας σε έναν ανταγωνιστή, που αφήνει στην PSA τη δυνατότητα να την ανακτήσει σχετικά εύκολα, ανάλογα με τις ανάγκες της.

⁽⁴⁰⁾ Η Fiat παραθέτει το παράδειγμα της δικής της δέσμιας τράπεζας, το ποσοστό διείσδυσης της οποίας αυξήθηκε από 23,3 % το 2012 σε 39,6 % το 2013 λόγω τροποποίησης της επιχειρηματικής στρατηγικής της, με σκοπό να προτείνει στους πελάτες της πιο ανταγωνιστικές οικονομικές προσφορές.

- (200) Τέλος, όσον αφορά το τελευταίο αντισταθμιστικό μέτρο, η Fiat αναγνωρίζει τη δυσκολία να αναλύσει τις επιπτώσεις της εγκατάλειψης της υβριδικής τεχνολογίας «plug-in» αποκλειστικά βάσει των πληροφοριών που παρέχονται. Αυτή η παραίτηση δικαιολογείται, κατά την άποψή της, από την αναδιάρθρωση της PSA στην αγορά. Θα μπορούσε επίσης να ερμηνευθεί ως μέσο επανόρθωσης για μια κακή τεχνολογική επιλογή. Η Fiat αμφισβητεί ότι είναι δυνατό να επικεντρωθεί σε μία μόνο τεχνολογία για να επιτύχει τους στόχους μείωσης των εκπομπών που επιβάλλει η Ευρωπαϊκή Ένωση.
- (201) Όσον αφορά το αντισταθμιστικό μέτρο σε σχέση με το ποσοστό διείσδυσης, η Fiat επισημαίνει ότι κανένα αντισταθμιστικό μέτρο δεν θα μπορούσε να περιορίσει τον αντίκτυπο των στρεβλώσεων που προκάλεσε η εγγύηση.

5.4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ TOYOTA

- (202) Η Toyota θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να σχολιάσει το σχέδιο αναδιάρθρωσης της PSA. Δεν είναι, εξάλλου, αυτός ο ρόλος της. Η Toyota επιβεβαιώνει ότι οι υποθέσεις στις οποίες βασίζεται το σχέδιο της PSA είναι αξιόπιστες. Γενικά, οι πολλαπλοί παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά των αυτοκινήτου καθιστούν πολύ δύσκολη κάθε πρόβλεψη.
- (203) Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», η Toyota θεωρεί ότι η ανάπτυξη κάθε περιβαλλοντικής τεχνολογίας θα αποτελέσει βασικό παράγοντα των πωλήσεων για τους κατασκευαστές. Κατά την άποψή της, οι πωλήσεις υβριδικών βενζινοκίνητων οχημάτων θα υπερβαίνουν στο μέλλον τις πωλήσεις υβριδικών πετρελαιοκίνητων, αν και παραδέχεται ότι μπορεί να υπάρχει αγορά για τα υβριδικά ντίζελ. Ωστόσο, οι πωλήσεις τους θα είναι σε χαμηλότερα επίπεδα από τις πωλήσεις των βενζινοκίνητων υβριδικών οχημάτων λόγω του υψηλότερου κόστους αυτής της τεχνολογίας. Η Toyota δεν θεωρεί ότι αυτό το έργο E&A μπορεί να εμποδίσει τους ανταγωνιστές της PSA να εισέλθουν στην αγορά «mild-hybrid».
- (204) Όσον αφορά τον ρόλο των δέσμιων τραπεζών, η Toyota θεωρεί ότι, κατά κανόνα, συμβάλλουν στη βελτίωση της εμπιστοσύνης των καταναλωτών στο εμπορικό σήμα («customer loyalty») περίπου κατά 15 %. Τα ποσοστά διείσδυσης είναι, εξάλλου, υψηλότερα στις κατηγορίες των μικρών μοντέλων.
- (205) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, η Toyota διερωτάται για τη δυνατότητα απόδοσης αυτού του νομικού χαρακτηρισμού σε ένα μέτρο που αποσκοπεί στη διακοπή της παραγωγής μοντέλων με ελάχιστες πωλήσεις. Θεωρεί ότι η συνεργασία μεταξύ της Toyota και της PSA στην εγκατάσταση SevelNord δεν αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την επιβίωση του ομίλου PSA. Επιπλέον, η τεχνολογία «hybrid plug-in» δεν είναι, κατά την άποψή της, ακόμη πλήρως ανεπτυγμένη, λόγω των δαπανών που θα συνεπαγόταν και των υποδομών που θα απαιτούσε. Σύμφωνα με η Toyota, η τεχνολογία «full hybrid» θα παραμείνει η μοναδική τεχνολογική λύση μεσοπρόθεσμα.
- (206) Τέλος, η Toyota θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να αξιολογήσει την καταλληλότητα των αντισταθμιστικών μέτρων που προτείνει ο όμιλος PSA.

5.5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (207) Καταρχήν, ο όμιλος PSA συμμαρύνεται πλήρως τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές.
- (208) Η PSA υπενθυμίζει τη στρατηγική της για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας, η οποία αποβλέπει στην προσαρμογή του παραγωγικού μηχανισμού της στη νέα πραγματικότητα της αγοράς. Η προσαρμογή αυτή θα εκφραστεί κυρίως με τη σημαντική μείωση της παρουσίας του ομίλου στην αγορά. Η PSA επιθυμεί επίσης να υπενθυμίσει ότι τα εν λόγω μέτρα αναδιάρθρωσης χρηματοδοτούνται σχεδόν αποκλειστικά από ίδιους πόρους που προέρχονται από μεταβιβάσεις περιουσιακών στοιχείων. Τα μέτρα αυτά θα ήταν, κατά την άποψή του, επαρκή, εάν η BPF δεν επιβαρυνόταν αδικαιολόγητα λόγω των κανόνων των οργανισμών αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας, εφόσον οι δυσκολίες της δέσμιας τράπεζας οφείλονται αποκλειστικά στις σχέσεις της με τον όμιλο PSA. Ως εκ τούτου, πάντοτε κατά τη PSA, η κρατική παρέμβαση κατέστη αναγκαία μόνο εξαιτίας των κανόνων των οργανισμών αξιολόγησης της πιστοληπτικής ικανότητας. Η PSA καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο αντίκτυπος της δημόσιας εγγύησης ήταν τελικά περιορισμένος, εφόσον μάλιστα δεν χορηγήθηκε στην PSA καμία άμεση κρατική επιχορήγηση.
- (209) Εξάλλου, η PSA υπογραμμίζει ότι τα μέτρα αναδιάρθρωσης συνοδεύονται με αναπροσανατολισμό της εμπορικής πολιτικής της. Αυτή βασίζεται σε έργα E&A με στόχο τη μείωση του κόστους των τεχνολογικών καινοτομιών για τον τελικό καταναλωτή και στην αυξανόμενη διεθνοποίηση του ομίλου, με σκοπό να μειώσει την έκθεσή του σε διακυμάνσεις της ευρωπαϊκής αγοράς, και ειδικότερα στις χώρες της Νότιας Ευρώπης.
- (210) Η PSA διευκρινίζει ότι, εάν η κατάσταση της ευρωπαϊκής αγοράς αυτοκινήτων επιδειωνόταν σε σχέση με τις προβλέψεις που έχουν υιοθετηθεί, θα λάμβανε όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.

- (211) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, η PSA θεωρεί ότι αυτά αντιπροσωπεύουν εξαιρετικά σημαντικές προσπάθειες, οι οποίες πλήττουν έντονα την ανταγωνιστικότητά της σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων. Κατά την άποψη της PSA, η έκτασή τους φαίνεται πολύ σημαντική σε σχέση με το ποσό της ενίσχυσης, και ιδίως σε σχέση με το εύρος των κεφαλαίων που δέσμευσε η PSA για να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωσή της. Επιπλέον, εφόσον η διάρθρωση του ισολογισμού της BPF ελαχιστοποιεί την πιθανότητα χρησιμοποίησης της εγγύησης, οι επιπτώσεις της ενίσχυσης στους ανταγωνιστές του ομίλου PSA θα ήταν, εν τέλει, εξαιρετικά περιορισμένες.
- (212) Όμως, τα προβλεπόμενα αντισταθμιστικά μέτρα θα έχουν ιδιαίτερα σημαντικό αντίκτυπο. Όσον αφορά τη βιομηχανία, η εγκατάλειψη της υβριδικής τεχνολογίας «plug-in» θα είχε σημαντικά αρνητικό αντίκτυπο στην ευρωπαϊκή αγορά. Επιπλέον, εκχωρώντας παραγωγική ικανότητα σε έναν άμεσο ανταγωνιστή της στην εγκατάσταση Sevelnord, η PSA θεωρεί ότι αυτό θα τον βοηθούσε να εισέλθει σε μια αγορά. Εξάλλου, η μείωση των επενδύσεων θα επηρεάσει την εικόνα της PSA στην αγορά. Αυτό συνέβη κατ' εξοχή στην περίπτωση της εγκατάλειψης δύο μοντέλων στο τμήμα των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, στο οποίο η PSA κατέχει υψηλό μερίδιο αγοράς. Τέλος, η μη ανανέωση των οχημάτων υψηλών προδιαγραφών και των ισχυρών κινητήρων θα μείωνε τις δυνατότητες προκήρυξης διαγωνισμών για εταιρικούς πελάτες και θα επηρέαζε την εικόνα του ομίλου, για διάστημα σαφώς μεγαλύτερο από την περίοδο αναδιάρθρωσης.
- (213) Σύμφωνα πάντοτε με την PSA, η επιβολή ανώτατων ποσοστών διείσδυσης της BPF και η αναπροσαρμογή τους στην εξέλιξη των δέσμιων τραπεζών των κύριων ανταγωνιστών, αντισταθμίζει σε μεγάλο βαθμό την υποθετική επίπτωση της ενίσχυσης στην αγορά.
- (214) Τέλος, η PSA υπενθυμίζει ότι η έγκριση της ενίσχυσης από την Επιτροπή θα έχει καθοριστική σημασία για τη γαλλική οικονομία, λόγω της σημασίας του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας στη Γαλλία (περισσότερες από 2 εκατομμύρια άμεσες ή έμμεσες θέσεις απασχόλησης). Η εξυγίανση της ΔΣΣ έχει επίσης μεγάλη σημασία για τη ζωτικότητα και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτό, η PSA επισημαίνει ότι ορισμένοι ανταγωνιστές ωφελήθηκαν (ή εξακολουθούν να ωφελούνται) μαζικά από τη στήριξη των κυβερνήσεων τους, μέσω της διατήρησης συναλλαγματικών ισοτιμιών που ευνοούν ιδιαίτερα τις εξαγωγές ή μέσω προσωρινών εθνικοποιήσεων των δέσμιων τραπεζών τους. Άλλοι κατασκευαστές εκτός της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα ωφεληθούν από συμφωνίες ελεύθερων συναλλαγών που συνάπτονται προς όφελός τους, γεγονός που θα τους επιτρέψει να αναπτύξουν μια επιθετική εμπορική πολιτική στην ευρωπαϊκή αγορά.

6. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

6.1. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΡΙΤΟΥ

- (215) Καταρχήν, οι γαλλικές αρχές αναφέρουν ότι η χορήγηση ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση του ομίλου PSA δεν φαίνεται να αποτελεί θέμα μείζονος ενδιαφέροντος για τους παράγοντες της ευρωπαϊκής αγοράς αυτοκινήτου: παρενέβησαν μόνο τέσσερα ενδιαφερόμενα μέρη (παρά τη δημοσιότητα που δόθηκε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας).
- (216) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις του ανώνυμου τρίτου (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 179 έως 182 στο τμήμα 5.1 ανωτέρω), οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ότι δεν έχουν καμία σχέση με την παρούσα διαδικασία εξέτασης της ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, αλλά αφορούν μάλλον την καταγγελία που υπέβαλε ο ανώνυμος τρίτος στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
- (217) Ως επικουρικό καθαρά επιχείρημα, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι εν λόγω παρατηρήσεις δεν παρέχουν καμία συγκεκριμένη απόδειξη των εικαζόμενων πράξεων της PSA έναντι της Agrati France και ότι η PSA, ως ιδιωτική επιχείρηση, παραμένει ελεύθερη να χειρίζεται τις εμπορικές της σχέσεις με τους προμηθευτές της κατά την κρίση της. Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο της συμμαχίας της με την GM, η PSA θα έθεσε σε εφαρμογή μια πολιτική εξορθολογισμού των αγορών της από τις 25 Φεβρουαρίου 2013, που προϋποθέτει ιδίως τη συστηματική οργάνωση διαγωνισμών για να συγκεντρώσει τις καλύτερες τιμές της αγοράς. Οι γαλλικές αρχές επιμένουν για το γεγονός ότι μόνο ένα μέτρο που μπορεί να καταλογιστεί σε κράτος μέλος μπορεί να παραβιάσει το άρθρο 34 της ΣΛΕΕ· αυτό δεν συμβαίνει με τις αποφάσεις που λαμβάνουν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις, όπως η PSA. Τέλος, η υποτιθέμενη συμπεριφορά της FMEA δεν έχει καμία σχέση με την παρούσα διαδικασία.
- (218) Οι γαλλικές αρχές εξάγουν το συμπέρασμα ότι η εξέταση της εν λόγω ενίσχυσης δεν θα πρέπει να καθυστερήσει εξαιτίας ενός ατεκμηρίωτου ισχυρισμού ότι υπάρχει παράβαση του άρθρου 34 της ΣΛΕΕ, ο οποίος αφορά γεγονότα που δεν έχουν σχέση ούτε με την εξεταζόμενη ενίσχυση, ούτε με την αναδιάρθρωση του ομίλου PSA.

6.2. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ GM

- (219) Οι γαλλικές αρχές δεν διατύπωσαν κανένα σχόλιο σχετικά με τις παρατηρήσεις του ομίλου GM (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 183 έως 186 στο τμήμα 5.2 ανωτέρω).

6.3. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ FIAT

6.3.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (220) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι παρατηρήσεις της Fiat σχετικά με το θέμα αυτό [που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 187 έως 188ε) στο τμήμα 5.3.1 ανωτέρω] παρουσιάζουν μια υπόθεση εξέλιξης της αγοράς πιο αισιόδοξη από αυτήν του ομίλου PSA, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι το σενάριο που υιοθέτησε ο όμιλος PSA ήταν αξιόπιστο και επαρκώς συντηρητικό. Υπενθυμίζουν επίσης ότι η Fiat (όπως και η Opel) επιβεβαίωσε τη συνάφεια των δεδομένων του Ινστιτούτου IHS Global Insight για να αξιολογήσει τις προοπτικές εξέλιξης της αγοράς. Τέλος, η Fiat εκτίμησε ότι δεν ήταν σε θέση να κρίνει την αποκατάσταση της βιωσιμότητας σε σχέση με τις διαθέσιμες πληροφορίες. Για τον λόγο αυτό, οι γαλλικές αρχές θεωρούν περιττό να αντικρούσουν το κάθε σημείο που έθιξαν οι αναλυτές στους οποίους αναφέρεται Fiat.

6.3.2. ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΓΥΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

- (221) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι, στις παρατηρήσεις της σχετικά με το θέμα αυτό [που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 191 έως 196γ) στο τμήμα 5.3.3 ανωτέρω], η Fiat αποτιμά το στοιχείο κρατικής ενίσχυσης σε περίπου 100 έως 110 μονάδες βάσης, που αντιστοιχεί σε ποσό ενίσχυσης ύψους 231 εκατ. ευρώ, πολύ χαμηλότερο από το κατώτερο άκρο της κλίμακας τιμών που αναφέρει η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η αξιολόγηση της Fiat αποδεικνύει ότι το ποσό της ενίσχυσης που επέλεξε η Επιτροπή αποτελούσε πιθανώς υπερεκτίμηση.
- (222) Όσον αφορά τη συνεκτίμηση της αμοιβής για την ανάληψη δέσμευσης («commitment fee»), οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι η προμήθεια εγγύησης που κατέβαλε ο όμιλος PSA στο κράτος θα υπολογιζόταν με βάση το συνολικό κόστος («all-in») των τραπεζών μελών του New club deal (440 μονάδες βάσης) που λαμβάνεται από το κόστος της ρευστότητας (εκτιμάται σε 180 μονάδες βάσης σε σχέση με αναφορά στο Itraxx Senior Financial για 5 έτη κατά μέσον όρο σε ένα μήνα). Το κόστος αυτό περιλαμβάνει τα έξοδα φακέλου («up-front») ύψους 120 μονάδων βάσης και αμοιβή για την ανάληψη δέσμευσης ύψους 40 % του περιθωρίου, δηλαδή ανώτερη από αυτήν που η Fiat θεωρεί ως πρακτική της αγοράς. Συνεπώς, οι παρατηρήσεις της Fiat επιβεβαιώνουν, κατά τις γαλλικές αρχές, ότι η εν λόγω προμήθεια ήταν υπερεκτιμημένη σε σχέση με το πρότυπο της αγοράς.
- (223) Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι θα ήταν λογικό να μη ληφθούν υπόψη τα έξοδα φακέλου («up-front») και η αμοιβή για την ανάληψη δέσμευσης, επειδή το κράτος δεν βαρύνεται με το κόστος ευκαιρίας, δηλαδή το κόστος που προκύπτει για την συγκέντρωση του κεφαλαίου, για την οποία θα έπρεπε, εφόσον πρόκειται για τράπεζας, να καταβληθεί αμοιβή.
- (224) Οι γαλλικές αρχές τονίζουν ότι η Fiat ισχυρίζεται πως η εγγύηση έχει εξαιρετικά μεγάλες επιπτώσεις στην αγορά, χωρίς να εξηγήσει ποιες είναι αυτές οι επιπτώσεις. Σύμφωνα με τη Γαλλία, η Fiat θεωρεί ότι η εγγύηση παρέχει στην BPF πλεονέκτημα που αναλύθηκε από την Επιτροπή, το οποίο προκύπτει από τη διατήρηση του κόστους χρηματοδότησής της σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο ανεξάρτητα από τις εξελίξεις της αγοράς. Οι γαλλικές αρχές εκφράζουν την έκπληξή τους γι' αυτό το επιχείρημα, εφόσον η εικαζόμενη επίπτωση συνδέεται προφανώς με την ίδια την ύπαρξη της εγγύησης, αντικείμενο της οποίας είναι ακριβώς η σταθεροποίηση των δαπανών αναχρηματοδότησης της τράπεζας εντός του ανωτάτου ορίου των 7 δισεκατ. ευρώ. Επιπλέον, το πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στη BPF και στον όμιλο PSA θα πρέπει προφανώς να αναλυθεί κατά τον χρόνο αναγγελίας της εγγύησης.

6.3.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

- (225) Εκ προοιμίου, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι παρατηρήσεις της Fiat για το θέμα αυτό (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 200 στο τμήμα 5.3.4 ανωτέρω) είναι άκρως απλοϊκές και αβάσιμες.
- (226) Όσον αφορά τις μειώσεις CAPEX, η Fiat δεν παρουσίασε κανένα συγκεκριμένο και τεκμηριωμένο στοιχείο που θα μπορούσε να θέσει υπό αμφισβήτηση τον ιδιαίτερα δεσμευτικό χαρακτήρα της παραίτησης από την παραγωγή οχημάτων υψηλών προδιαγραφών.
- (227) Σχετικά με το μέτρο που αφορά το Sevelnord, η Fiat το θεωρεί ως μια απλή εκχώρηση ικανότητας την οποία η PSA θα μπορούσε να ανακτήσει ανά πάσα στιγμή το επιθυμούσε. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν αυτή την κριτική παντελώς αβάσιμη, διότι το επιχείρημα της Fiat αγνοεί τον υποχρεωτικό χαρακτήρα των μέτρων που επιβλήθηκαν με τις αποφάσεις της Επιτροπής. Σύμφωνα με τη Γαλλία, το μέτρο αυτό έχει, αντιθέτως, μη αναστρέψιμο χαρακτήρα, διότι θα επέτρεπε στην Toyota να εισέλθει σε μια αγορά με τους καλύτερους δυνατούς όρους.

- (228) Η Fiat επικρίνει επίσης την παραίτηση από την υβριδική τεχνολογία «plug-in» με την αιτιολογία ότι η καταλληλότερη στρατηγική που θα έπρεπε να εφαρμοστεί ήταν, αντιθέτως, ο πολλαπλασιασμός των διαφόρων μέσων για τη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών. Οι γαλλικές αρχές απαντούν ότι αυτήν ακριβώς τη στρατηγική υιοθέτησε εξαρχής η PSA. Επίσης, παραιτούμενος από την παραγωγή υβριδικών οχημάτων με εξωτερική φόρτιση («plug-in»), ο όμιλος PSA περιέκοψε σημαντικά την ανταγωνιστική ικανότητά του στην αγορά έναντι κατασκευαστών που μπορούν να πολλαπλασιάσουν τις τεχνολογίες μείωσης των ρυπογόνων εκπομπών. Επιπλέον, η κριτική της Fiat σχετικά με την «κακή επιλογή τεχνολογίας» της PSA να επενδύσει στα υβριδικά «plug-in» θα πρέπει, κατά τις γαλλικές αρχές, να συνεκτιμηθεί με τις τεχνολογικές επιλογές της ίδιας της Fiat. Σε αντίθεση με το σύνολο των κατασκευαστών, που επέλεξαν να επενδύσουν στη συγκεκριμένη τεχνολογία, στους οποίους περιλαμβάνονται και εκείνοι με τις καλύτερες επιδόσεις, η Fiat είναι ένας από τους ελάχιστους που δεν το έπραξαν.
- (229) Τέλος, οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν ότι η Fiat δεν λαμβάνει θέση απευθείας για το αντισταθμιστικό μέτρο που περιορίζει το ποσοστό διείσδυσης της BPF. Εξ αυτού συνάγουν το συμπέρασμα ότι θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη η ανάληψη δεσμεύσεων ανά χώρα και ανά τμήμα της αγοράς. Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ακόμη ότι οι εξελίξεις της αγοράς που κοινοποιήθηκαν από τη Fiat επιβεβαιώνουν την αποχώρηση των παραδοσιακών τραπεζών από την αγορά και την αντίστοιχη αύξηση των ποσοστών διείσδυσης των δέσμιων τραπεζών. Τέλος, η νέα εμπορική πολιτική που έθεσε σε εφαρμογή η Fiat το πρώτο τρίμηνο του 2013, που θα της επέτρεπε να επιτύχει ποσοστό διείσδυσης 39,6 %, δείχνει σαφώς, κατά τις γαλλικές αρχές, τον κατ' εξοχή δεσμευτικό χαρακτήρα του προταθέντος αντισταθμιστικού μέτρου. Περιορίζοντας την αύξηση του ποσοστού διείσδυσης της στην αγορά, η BPF θα μείωνε σημαντικά την ικανότητά της να υποβάλλει προσφορές και, κατ' επέκταση, τη δυναμική επίπτωση της κρατικής ενίσχυσης στην αγορά.

6.3.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΕΡΓΟ «50CO₂CARS»

- (230) Κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, οι παρατηρήσεις της Fiat (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 189 έως 190 στο τμήμα 5.3.2 ανωτέρω) αφορούν, αφενός, τη συμβολή του έργου στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας και, αφετέρου, τον αντίκτυπο του εν λόγω έργου στην αγορά.
- (231) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι επικρίσεις της Fiat δεν έχουν καμία απολύτως συνάφεια και αντιπαρέχονται το καθαυτό αντικείμενο του έργου, το οποίο ακριβώς αποσκοπεί στη συνένωση διαφόρων ικανοτήτων και τεχνολογιών, με την υποστήριξη των δημόσιων αρχών, προκειμένου να μπορέσουν οι εταίροι να αναπτύξουν μια υβριδική τεχνολογία με χαμηλό κόστος.
- (232) Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, η Fiat έχει αναγνωρίσει ότι δεν υφίσταται κανένα αποτέλεσμα παραγκωνισμού, επιβεβαιώνοντας ότι το σύνολο των κατασκευαστών θα επένδυε σημαντικά σε έργα που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών ρύπων.
- (233) Τέλος, όσον αφορά την επίδραση στην αγορά, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι οι παρατηρήσεις της Fiat είναι αντιφατικές. Το ίδιο το έργο αποτελεί απάντηση στις αντιρρήσεις της Fiat: η προτεινόμενη σημαντική τεχνολογική τομή θα μπορούσε να μειώσει σημαντικά το κόστος των υβριδικών τεχνολογιών, ώστε να διαδοθούν αρκετά για να εξασφαλιστεί η αποδοτικότητά τους. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι επικρίσεις της Fiat σχετικά με τις περιορισμένες πιθανότητες εμπορικής επιτυχίας του έργου «50CO₂CARS» είναι αλυσιτελείς. Τέλος, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η Fiat δεν εξηγεί πώς μια ενίσχυση ύψους 86 εκατ. ευρώ θα μπορούσε να επηρεάσει την τελική τιμή των οχημάτων που αναπτύσσονται, ενώ εκτιμά ότι οι κατασκευαστές θα πραγματοποιούσαν μαζικές επενδύσεις για να επιτευχθούν οι στόχοι μείωσης των εκπομπών ρύπων που επιβάλλει η νομοθεσία της ΕΕ.

6.4. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ TOYOTA

- (234) Γενικά, οι παρατηρήσεις της Toyota (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 202 έως 206 στο τμήμα 5.4 ανωτέρω) επιβεβαιώνουν συνολικά, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, την αξιοπιστία των παραδοχών και τη καταλληλότητα των επιλογών στις οποίες βασίζεται το σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA. Όσον αφορά το έργο «50CO₂Cars», η Toyota επιβεβαίωσε ότι οι φιλικές προς το περιβάλλον τεχνολογίες αποτελούν τη βασική κινητήρια δύναμη της αγοράς στο μέλλον. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, από τις παρατηρήσεις της Toyota συνάγεται ότι η ενίσχυση του κράτους στο έργο «50CO₂Cars» δεν επηρεάζει την ανταγωνιστική ικανότητα ή την ανταγωνιστικότητα των ανταγωνιστών στο τμήμα της αγοράς «mild-hybrid».
- (235) Όσον αφορά τα αντισταθμιστικά μέτρα, και ιδίως σε απάντηση στα ερωτήματα της Toyota σχετικά με τον πραγματικά αντισταθμιστικό χαρακτήρα ενός μέτρου που αποσκοπεί στην παύση της παραγωγής οχημάτων που διατίθενται σε μικρούς αριθμούς, οι γαλλικές αρχές επιβεβαιώνουν ότι η εμπορία των μοντέλων υψηλών προδιαγραφών παράγει πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα για το σύνολο των οχημάτων που διατίθενται στο εμπόριο με το ίδιο εμπορικό σήμα.
- (236) Όσον αφορά την μονάδα Sevelnord, η Toyota δήλωσε ότι η συμφωνία της με την PSA θα της επιτρέψει να συνεχίσει να είναι παρούσα στο τμήμα των ελαφρών οχημάτων επαγγελματικής χρήσης. Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν εκ νέου ότι η παρουσία της Toyota στο Sevelnord θα επηρεάσει σημαντικά την ανταγωνιστική της ικανότητα, από την άποψη ότι θα της επιτρέψει να αναπτύξει μια πραγματική και ουσιαστική παρουσία σε αυτό το τμήμα της αγοράς.

- (237) Τέλος, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, οι παρατηρήσεις της Τογοτα είναι αντίθετες με τη συμπεριφορά της στην αγορά. Η διάθεση στην αγορά μιας υβριδικής εκδοχής του Prius «plug-in», το οποίο η Τογοτα παρουσιάζει ως «κόσμημα» του στόλου των υβριδικών αυτοκινήτων της, έρχεται σε αντίθεση με τις αρνητικές εκτιμήσεις όσον αφορά τις προοπτικές της αγοράς γι' αυτόν τον τύπο κινητήρα.

6.5. ΣΧΟΛΙΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΤΟΥΤΑ

- (238) Οι γαλλικές αρχές δεν έκαναν κανένα σχόλιο σχετικά με τις παρατηρήσεις του ομίλου PSA (που συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 207 έως 214 στο τμήμα 5.5 ανωτέρω).

7. ΑΛΛΑΓΕΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΓΑΛΛΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

- (239) Στο υπόμνημα της 16ης Ιουλίου 2013, όπως τροποποιήθηκε με την επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013 (εφεξής «επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013» ή «επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013»), οι γαλλικές αρχές επέφεραν τροποποιήσεις στην κοινοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης της 12ης Μαρτίου 2013 και ανέλαβαν τις ακόλουθες δεσμεύσεις: Οι δεσμεύσεις αυτές αντικαθιστούν τα αντισταθμιστικά μέτρα που προτάθηκαν αρχικά από τις γαλλικές αρχές.
- (240) Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν ότι, εάν δεν υπάρχει αντίθετη διάταξη, οι δεσμεύσεις που επαναλαμβάνονται στο παρόν τμήμα⁷ θα ισχύουν έως την πλήρη εφαρμογή του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

7.1. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΤΟΥ ΧΡΕΟΥΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (241) Για κάθε έτος εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το καθαρό ενοποιημένο χρέος του ομίλου PSA από τις βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες, που διαπιστώνεται στους ετήσιους λογαριασμούς οι οποίοι ελέγχονται με το ισχύον λογιστικό πλαίσιο, στις 31 Δεκεμβρίου κάθε έτους («καθαρό χρέος»), δεν πρέπει να υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α» όπως αναφέρεται στον πίνακα 16 κατωτέρω.

Πίνακας 16

Ανώτατα όρια καθαρού χρέους του ομίλου PSA

(σε εκατ. ευρώ)

	2013	2014	2015	2016
Μέγιστο καθαρό χρέος Α	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *
Μέγιστο καθαρό χρέος Β	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *

- (242) Εάν το καθαρό χρέος υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α» στο τέλος ενός δεδομένου έτους (N), ο όμιλος PSA θα πρέπει να λάβει όλα τα μέτρα χρηματοοικονομικής ή/και βιομηχανικής αναδιάρθρωσης που είναι αναγκαία και επαρκή, ώστε το επόμενο έτος (N+1), το καθαρό χρέος του ομίλου PSA να μην υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α», εξαιρουμένου του κόστους που σχετίζεται με την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων από την PSA («τα διορθωτικά μέτρα»).
- (243) Τα διορθωτικά μέτρα και τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα θα πρέπει να είναι λεπτομερή και ποσοτικά προσδιορισίμα σε ατομική βάση και να συνοδεύονται από ακριβές και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα εφαρμογής. Τα μέτρα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν, συνολικά ή εν μέρει, τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή από πρόβλεψη μετά τις 31 Ιουλίου 2013, με την προϋπόθεση ότι τα μέτρα αυτά θα προσδιορίζονται και περιγράφονται ξεχωριστά και ότι θα προσδιορίζονται ποσοτικά οι αναμενόμενες οικονομικές επιπτώσεις στην εναπομένουσα διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Τα διορθωτικά μέτρα, τα οποία περιέχουν επίκαιρες προβλέψεις ταμειακών ροών του ομίλου PSA, θα πρέπει να υποβάλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνοδευόμενα από γνώμη του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, όπως ορίζεται στο τμήμα 7.6 κατωτέρω, εντός ενός μηνός από τη δημοσίευση των ενοποιημένων ετήσιων λογαριασμών που ελέγχθηκαν, από τους οποίους προκύπτει ότι το καθαρό χρέος του ομίλου PSA υπερέβη το ανώτατο όριο του αντίστοιχου έτους. Είναι καθήκον της Επιτροπής να επαληθεύσει κατά πόσο ο ποσοτικός προσδιορισμός των οικονομικών αποτελεσμάτων αυτών των διορθωτικών μέτρων είναι επαρκής, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη βιωσιμότητα του ομίλου PSA. Στην αντίθετη περίπτωση, θα πρέπει να προταθούν και να εγκριθούν από την Επιτροπή άλλα διορθωτικά μέτρα.
- (244) Το σχέδιο αναδιάρθρωσης θα θεωρηθεί ότι έχει εκτελεστεί σωστά και οι δεσμεύσεις που παρασχέθηκαν από τις γαλλικές αρχές θα θεωρηθεί ότι πληρούνται εάν, στο τέλος του έτους N + 1, τα διορθωτικά μέτρα ή κάθε άλλο μέτρο χρηματοοικονομικής ή/και βιομηχανικής αναδιάρθρωσης που λαμβάνονται από τον όμιλο PSA μετά τις 31 Ιουλίου 2013, θα έχουν αποφέρει τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα ως προς το καθαρό χρέος ή αν το καθαρό χρέος δεν υπερβαίνει το ανώτατο όριο «Α» για το έτος N+1. Σε αντίθετη περίπτωση, οι γαλλικές αρχές πρέπει να κοινοποιήσουν

στην Επιτροπή τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, εντός των ορίων της εφαρμογής της αρχής της «εφάπαξ ενίσχυσης», έτσι ώστε η Επιτροπή να μπορεί να επανεξετάσει την παρούσα απόφαση η οποία κηρύσσει την κρατική ενίσχυση αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

- (245) Το ίδιο θα συμβεί εάν το καθαρό χρέος του ομίλου PSA υπερβεί το ανώτατο όριο «B» επί δύο συναπτά έτη κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Στην περίπτωση αυτή, και με τον ίδιο τρόπο, οι γαλλικές αρχές θα πρέπει να κοινοποιήσουν τροποποιημένο σχέδιο αναδιάρθρωσης στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να προβεί σε νέα ανάλυση του συμβιβάσιμου της κρατικής ενίσχυσης αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.
- (246) Σε κάθε περίπτωση, η παρούσα δέσμευση θα θεωρηθεί ότι έχει επιτευχθεί για ολόκληρη την περίοδο αναδιάρθρωσης, εφόσον τα διορθωτικά μέτρα που έχει θέσει σε εφαρμογή ο όμιλος PSA, όπως ανακοινώθηκαν στην Επιτροπή με τους όρους που προβλέπονται στην αιτιολογική σκέψη 243 ανωτέρω, θα έχουν σωρευτικές οικονομικές επιπτώσεις στο καθαρό χρέος ύψους [0-5] δισεκατ. ευρώ.

7.2. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗΣ ΤΗΣ BPF

- (247) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται να επιφέρουν τις τροποποιήσεις που περιγράφονται στις σκέψεις 248 έως 250 κατωτέρω στην προμήθεια εγγύησης που προβλέπεται στο άρθρο 3.3 του πρωτοκόλλου της 5ης Μαρτίου 2013 μεταξύ της Peugeot SA, της Banque PSA και του γαλλικού κράτους («το πρωτόκολλο») σχετικά με την αμοιβή της αυτόνομης εγγύησης σε πρώτη ζήτηση («η εγγύηση») που θα συναφθεί μεταξύ του κράτους και της Banque PSA, παρουσία της Peugeot SA και της Banque de France («η προμήθεια εγγύησης»).
- (248) Για όσο διάστημα υπάρχει ανεξόφλητο υπόλοιπο «εγγυημένων τίτλων» που εκδίδονται και καλύπτονται από την εγγύηση (όπως ορίζονται στο πρωτόκολλο), η προμήθεια εγγύησης των 260 μονάδων βάσης που προβλέπεται στο άρθρο 3.3 του πρωτοκόλλου θα αυξάνεται με τους όρους που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 249 και 250 κατωτέρω, όταν το ποσοστό διείσδυσης της Banque PSA στη γεωγραφική ζώνη G10 (Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ελβετία, Γαλλία και Μεγάλη Βρετανία) υπερβεί το [26-29]* %.
- (249) Η αύξηση της προμήθειας εγγύησης:
- α) θα εξαρτάται από το ποσοστό διείσδυσης της Banque PSA στη ζώνη G10, όπως ορίζεται στον πίνακα 17 στην αιτιολογική σκέψη 250 κατωτέρω, με τη διευκρίνιση ότι, εάν το ποσοστό διείσδυσης για μια δεδομένη περίοδο περιλαμβάνει ένα ή περισσότερα δεκαδικά ψηφία μετά το κόμμα, η αύξηση της προμήθειας εγγύησης θα υπολογίζεται με γραμμική παρεμβολή μεταξύ της προμήθειας εγγύησης που πρέπει να καταβληθεί για το ποσοστό διείσδυσης χωρίς μικρότερο δεκαδικό ψηφίο και εκείνης που πρέπει να καταβληθεί για το ποσοστό διείσδυσης χωρίς μεγαλύτερο δεκαδικό ψηφίο που αναφέρεται στον πίνακα 17, αιτιολογική σκέψη 250 κατωτέρω.
- β) δεν θα υπερβαίνει τις 231 μονάδες βάσης, έτσι ώστε η προμήθεια εγγύησης να μην υπερβαίνει τις 491 μονάδες βάσης, που αντιστοιχεί στην αγοραία αξία της εγγύησης, κατά την εκτίμηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.
- (250) Το ποσοστό διείσδυσης θα μετράται σε ετήσια βάση έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους. Η αύξηση της προμήθειας εγγύησης θα υπολογίζεται έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους για τους τελευταίους 12 μήνες, επί του αθροίσματος του κεφαλαίου των μέσων υπολοίπων κατά την περίοδο αυτή των διαφόρων «εγγυημένων τίτλων» που εκδίδονται και καλύπτονται από την εγγύηση (όπως ορίζονται στο πρωτόκολλο αυτοί οι εγγυημένοι τίτλοι). Η πρώτη αύξηση της προμήθειας εγγύησης πρέπει να υπολογιστεί στις 30 Ιουνίου 2013 σύμφωνα με το ποσοστό διείσδυσης της περιόδου από την 1η Ιουλίου 2012 έως τις 30 Ιουνίου 2013.

Πίνακας 17

Αύξηση της προμήθειας εγγύησης

Βαθμός διείσδυσης (%)	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *	[...] *
Αύξηση της προμήθειας εγγύησης (μονάδες βάσης)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230] *	231

7.3. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

- (251) Ο όμιλος PSA δεν θα αποκτήσει καμία συμμετοχή σε άλλες επιχειρήσεις ούτε θα εξαγοράσει στοιχεία ενεργητικού επιχειρήσεων, κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης του, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015. Η απαίτηση αυτή δεν καλύπτει: i) την εξαγορά συμμετοχών ή στοιχείων ενεργητικού επιχειρήσεων, όταν το ονομαστικό ποσό που δεσμεύει ο όμιλος PSA για την πραγματοποίηση της προβλεφθείσας εξαγοράς είναι κατώτερο από 100 εκατ. ευρώ ετησίως, και ii) την εξαγορά συμμετοχής σε επιχείρηση ή περιουσιακών στοιχείων επιχείρησης, με έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εάν η εν λόγω εξαγορά είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα του ομίλου PSA και για να μπορέσει ο όμιλος να επιτύχει τους στόχους του σχεδίου αναδιάρθρωσής του. Η πρόθεση να υλοποιηθεί μια εξαγορά που αναφέρεται στο σημείο ii) του παρόντος εδαφίου, πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή σε εύλογο χρονικό διάστημα, ώστε να μπορεί να εκτιμήσει την προβλεπόμενη απόκτηση συμμετοχής, με βάση λεπτομερή χρηματοοικονομικά στοιχεία που αφορούν την επιδιωκόμενη απόκτηση συμμετοχής, την αποτίμησή της και τον αντίκτυπο της στα ίδια κεφάλαια του ομίλου PSA.
- (252) Εξάλλου, ο όμιλος PSA θα μπορεί, με έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, να αποκτήσει i) συμμετοχή έναντι εισφοράς συμμετοχών ή δραστηριοτήτων στο πλαίσιο μιας πράξης εκποίησης ή διάθεσης στοιχείων ενεργητικού (μέσω συγχώνευσης ή χρηματοδότησης) περιουσιακών στοιχείων ή δραστηριοτήτων· ii) τίτλους ή στοιχεία ενεργητικού ή παθητικού για ταυτόχρονη μεταπώληση με όρους που δεν αυξάνουν το επίπεδο καθαρού χρέους του ομίλου PSA. Οι εν λόγω εξαγορές δεν θα συνεκτιμηθούν στο ποσό των 100 εκατ. ευρώ που αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο. Η πρόθεση να υλοποιηθεί μια εξαγορά που αναφέρεται στα σημεία i) και ii) του παρόντος εδαφίου, πρέπει να γνωστοποιείται στην Επιτροπή σε εύλογο χρονικό διάστημα, ώστε να μπορεί να εκτιμήσει τη φύση των προβλεπόμενων πράξεων.
- (253) Οι αποκτήσεις συμμετοχών ή περιουσιακών στοιχείων εταιρειών από την Faurecia ή άλλη θυγατρική της κατά τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015, πέραν του ανώτατου ορίου των 100 εκατ. ευρώ ετησίως που προβλέπεται ανωτέρω, θα υπόκειται σε προηγούμενη έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία θα αντιμετωπίζει θετικά τις εξαγορές που i) συμβάλλουν, άμεσα ή έμμεσα, στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA με θετικό αντίκτυπο στην προβλεπόμενη απόδοση του ομίλου PSA και ii) δεν καταστρατηγούν την υποχρέωση περιορισμού των επιπτώσεων της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA. Η αναφερόμενη στο παρόν εδάφιο πρόθεση εξαγοράς πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, ώστε να μπορεί να αξιολογήσει την απόκτηση συμμετοχής με βάση και τα δύο προαναφερθέντα κριτήρια.
- (254) Στην περίπτωση που το καθαρό χρέος του ομίλου PSA (όπως ορίζεται ανωτέρω) μειωθεί, κατά τη διάρκεια ενός έτους (N), σε επίπεδο χαμηλότερο από εκείνο που προβλέπεται για το ίδιο αυτό έτος από το ΜΠΣ 2013 ν 1 στις 31 Μαΐου 2013, όπως κοινοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές στις 3 Ιουνίου 2013, τα ανώτατα όρια των 100 εκατ. ευρώ ετησίως που προβλέπονται στην παρούσα δέσμευση θα αυξηθούν αυτόματα, για το επόμενο έτος (N+1), μέχρι του ποσού της διαφοράς, εκφρασμένης σε εκατ. ευρώ, μεταξύ του επιπέδου του καθαρού χρέους του ομίλου PSA, που πραγματοποιήθηκε το έτος (N) και αυτής που προβλέπεται για το ίδιο έτος από το ΜΠΣ 2013 ν 1 στις 31 Μαΐου 2013, όπως κοινοποιήθηκε από τις γαλλικές αρχές στις 3 Ιουνίου 2013.

7.4. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ

- (255) Ο όμιλος PSA δεν θα μειώσει το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο των χρηματοδοτήσεων που χορηγήθηκαν στους αντιπροσώπους του δικτύου του (υπόλοιπα εταιρικού δικτύου, όπως παρουσιάζονται στην ετήσια έκθεση της Banque PSA) σε επίπεδο χαμηλότερο από το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο που διαπιστώθηκε για τους 12 τελευταίους μήνες έως τις 30 Ιουνίου 2013 για όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.

7.5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΟ «50CO₂CARS»

- (256) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ώστε, στο πλαίσιο του έργου «50CO₂Cars», όπως ορίζεται στο τμήμα 1.2 της κοινοποίησης των γαλλικών αρχών της 12ης Μαρτίου 2013, η επιδότηση ύψους 24,5 εκατ. ευρώ που προβλεπόταν αρχικά προς όφελος του ομίλου PSA να λάβει τη μορφή επιστρεπτέων προκαταβολών, σύμφωνα με όρους, προϋποθέσεις και λεπτομέρειες εξόφλησης, *mutatis mutandis*, ανάλογες με εκείνες που προβλέπονται για τα 61,4 εκατ. ευρώ των επιστρεπτέων προκαταβολών που προβλέπονται ήδη για το έργο 50CO₂Cars. Το χρονοδιάγραμμα εξόφλησης που προβλεπόταν αρχικά διατηρείται. Τα ποσά που πρέπει να επιστραφούν σε κάθε ημερομηνία οφειλής αυξάνονται κατ' αναλογία της αύξησης του ποσού των προκαταβολών.

7.6. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

- (257) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ότι ο όμιλος PSA θα αναθέσει σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα την ευθύνη να ελέγχει ενδελεχώς την εφαρμογή των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 («ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας») για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή έως την 31 Δεκεμβρίου 2015, με τους όρους που ορίζονται στο παράρτημα.

8. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

8.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

- (258) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, «οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη μέλη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές».
- (259) Βάσει αυτής της διάταξης, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο χαρακτηρισμός ενός εθνικού μέτρου ως κρατική ενίσχυση προϋποθέτει ότι πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθοι όροι: i) το μέτρο αποφέρει οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο του ii) το πλεονέκτημα προέρχεται από το κράτος iii) το εν λόγω πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό iv) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (260) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η κρατική εγγύηση στην BPF και οι επιστρεπτές προκαταβολές υπέρ του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου E&A «50CO₂Cars» συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ για τους ακόλουθους λόγους.

8.1.1. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΘΥΓΑΤΡΙΚΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (261) Η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι στην απόφασή της της 11ης Φεβρουαρίου 2013, που επιτρέπει προσωρινά μια πρώτη δόση της εγγύησης ως ενίσχυση διάσωσης, είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο αποτελούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Γαλλία δεν αμφισβήτησε αυτή την απόφαση και κοινοποίησε το παρόν μέτρο ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

8.1.1.1. Σχετικά με την ύπαρξη κρατικών πόρων

- (262) Όσον αφορά τη μεταφορά κρατικών πόρων, πρέπει να τονιστεί ότι η εγγύηση θα χορηγηθεί από τη Γαλλία κατ' εφαρμογή του άρθρου 85 του νόμου αριθ. 2012-1510 της 29ης Δεκεμβρίου 2012 του διορθωτικού προϋπολογισμού.
- (263) Το γεγονός αυτό από μόνο του αρκεί για να αποδείξει ότι το μέτρο έχει κρατική προέλευση.

8.1.1.2. Σχετικά με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος

- (264) Όσον αφορά την ύπαρξη πλεονεκτήματος, κατά πάγια νομολογία προκύπτει ότι, για να διαπιστωθεί αν ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί κατά πόσον η δικαιούχος επιχείρηση αντλεί κάποιο οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα ελάμβανε σε κανονικές συνθήκες αγοράς. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει αν η αμοιβή για την εγγύηση που χορηγήθηκε στην BPF είναι η συνήθης της αγοράς.
- (265) Στην κοινοποίηση της 12ης Μαρτίου 2013, οι γαλλικές αρχές υπολόγισαν το στοιχείο ενίσχυσης μεταξύ 453 και 480 εκατ. ευρώ για ανώτατο ποσό εγγυήσεων ύψους 7 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο. Ο υπολογισμός βασίστηκε σε παρεμβολή των αποδόσεων των ομολόγων της BPF διάρκειας 3 ετών. Στις παρατηρήσεις της Γαλλίας σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, που συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 128 ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι το ποσό της ενίσχυσης που προκύπτει από την εγγύηση είναι 396 εκατ. ευρώ, λαμβάνοντας υπόψη ασφάλιστρο κινδύνου 40 μονάδων βάσης και την περίοδο αναφοράς των τριών μηνών. Σε περίπτωση που θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη ασφάλιστρο κινδύνου 24 μονάδων βάσης (όπως αυτό που διαπιστώθηκε στις εκδόσεις που πραγματοποιήθηκαν δυνάμει της ενίσχυσης διάσωσης), το ύψος της ενίσχυσης θα ανερχόταν σε 429 εκατομμύρια ευρώ.
- (266) Εξάλλου, οι γαλλικές αρχές επέμειναν στο γεγονός ότι οι εκδόσεις από την BPF στις 25 Μαρτίου 2013 πραγματοποιήθηκαν σε ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες αγοράς: τα spreads σε σχέση με τα ΟΑΤ που διαπιστώθηκαν τότε ήταν κατά τα φαινόμενα σε πολύ χαμηλά επίπεδα (24 μονάδες βάσης). Συνεπώς, κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, η παραδοχή ότι το πρόσθετο κόστος για την BPF είναι της τάξης των 40 μονάδων βάσης είναι απολύτως βάσιμη.

- (267) Τέλος, η περίοδος αναφοράς που λαμβάνουν υπόψη οι γαλλικές αρχές εκτείνεται από τις 12 Ιουλίου έως τις 16 Οκτωβρίου 2013, διότι, κατά την άποψή τους, η περίοδος αυτή επιτρέπει να ληφθεί υπόψη η ανακοίνωση σχετικά με τις δυσκολίες του ομίλου στις 12 Ιουλίου με την αναγγελία του σχεδίου αναδιοργάνωσης και να αντιμετωπιστούν οι επιπτώσεις που συνδέονται με τις πρώτες φήμες για τη χορήγηση της εγγύησης, στις 16 Οκτωβρίου 2012.
- (268) Καταρχήν, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, βάσει των περιστατικών που παρουσιάζονται στην αιτιολογική σκέψη 30, το ποσό της ενίσχυσης που εμπεριέχεται στην εγγύηση ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ, και εγκρίθηκε προσωρινά στις 11 Φεβρουαρίου 2013, είχε εκτιμηθεί για πρώτη φορά στην απόφαση διάσωσης, βάσει της οποίας το στοιχείο ενίσχυσης θα μπορούσε να κυμαίνεται μεταξύ 91,8 εκατ. ευρώ και του ονομαστικού ποσού της εγγύησης, δηλαδή 1,2 δισ. ευρώ. Εφαρμόζοντας την ίδια μεθοδολογία για την εκτίμηση της μείωσης της ενίσχυσης (spread 24 μονάδων βάσης και περίοδος αναφοράς ενός μηνός) το στοιχείο ενίσχυσης που εμπεριέχεται στην εγγύηση ύψους 7 δισεκατ. ευρώ που κοινοποιήθηκε από τη Γαλλία ανέρχεται συνεπώς σε 486 εκατ. ευρώ, όπως παρατίθεται στον πίνακα 18 κατωτέρω.

Πίνακας 18

Υπολογισμός του στοιχείου ενίσχυσης στα καλυμμένα ομόλογα

	16.10.2012	12.7 – 16.10	16.9 – 16.10
Τριετές ομόλογο γαλλικού δημοσίου (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread (απόκλιση απόδοσης) έναντι του κράτους μετά την εγγύηση	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Επιτόκιο BPSA μετά την εγγύηση α)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Κόστος της εγγύησης β)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Εκτιμώμενο συνολικό κόστος των εγγυημένων εκδόσεων α) + β)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Απόδοση στη δευτερογενή αγορά BPSA με εκτίμηση βάσει παρεμβολής σε περίοδο 3 ετών	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Συναγόμενο ποσό κρατικής ενίσχυσης (σε εκατ. ευρώ)	401	429	486

- (269) Όσον αφορά τις παραδοχές που ελήφθησαν υπόψη για την επίτευξη αυτού του υπολογισμού, η Επιτροπή θα ήθελε να διευκρινίσει τα ακόλουθα.
- (270) Στην αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης διάσωσης, η Επιτροπή υπολόγισε το στοιχείο ενίσχυσης για το ποσό των εκδόσεων ύψους 1,2 δισεκατ. ευρώ σε τουλάχιστον 91,8 εκατ. ευρώ. Για τις εκδόσεις ποσού 7 δισεκατ. ευρώ, το αντίστοιχο ποσό είναι 535 εκατ. ευρώ.
- (271) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 26 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, διαπιστώθηκε απόκλιση της απόδοσης κατά 24 μονάδες βάσης σε σχέση με τα OAT κατά την έκδοση ομολόγων 1,2 δισεκατ. ευρώ. Η Επιτροπή επιβεβαιώνει, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 119 και 120 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, ότι αυτή η διαπιστωθείσα απόκλιση, η οποία κατά τη Γαλλία οφείλεται στο γεγονός ότι η ρευστότητα των εγγυημένων ομολόγων είναι χαμηλότερη σε σχέση με τα OAT, πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό του στοιχείου ενίσχυσης με τη μείωση του.
- (272) Όσον αφορά την **περίοδο αναφοράς**, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προθεσμία του ενός μηνός (16 Σεπτεμβρίου – 16 Οκτωβρίου) είναι αρκετά μεγάλη για να εξομαλυνθεί η ενδεχόμενη μεταβλητότητα που συνδέεται με τις επιπτώσεις της ανακοίνωσης. Για να εκτιμηθεί το στοιχείο της ενίσχυσης με ακρίβεια, η περίοδος αναφοράς πρέπει, πράγματι, να είναι κοντινή στον χρόνο αναγγελίας, ώστε οι πληροφορίες σχετικά με τις δυσκολίες του ομίλου να αποτυπώνονται καλύτερα στις αποδόσεις της αγοράς. Τέλος η δευτερογενής αγορά που ελήφθη υπόψη είναι μια αγορά ρευστή και, κατά συνέπεια, συνάγεται αναγκαστικά το συμπέρασμα ότι απαιτείται μεγαλύτερη διάρκεια, διότι η αναγγελία του σχεδίου αναδιάρθρωσης της PSA τον Ιούλιο 2012 καθώς και οι τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες για τις πωλήσεις οχημάτων είχαν ενσωματωθεί πλήρως από τις αγορές. Εξάλλου, η Επιτροπή κρίνει ότι, βάσει αυτών, το στοιχείο ενίσχυσης έχει υπολογιστεί σωστά και δεν πρέπει να υπολογιστεί εκ νέου με βάση τα επίπεδα απόδοσης των ομολόγων της τράπεζας στη δευτερογενή αγορά κατά τον χρόνο των επιμέρους εκδόσεων. Αυτό συμβαίνει, αφενός, διότι η Γαλλία θεωρεί ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας και ότι η εγγύηση θα χρησιμοποιηθεί στο σύνολό της σύμφωνα με τη Γαλλία και, αφετέρου, διότι η αντιπροσωπευτική τιμή αγοράς είναι το επίπεδο των δευτερευουσών υποχρεώσεων πριν την αναγγελία του μέτρου ενίσχυσης. Η ενίσχυση παρέχει στην PSA τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει την εγγύηση σε οποιαδήποτε στιγμή αφότου τεθεί σε ισχύ.

- (273) Στην αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης διάσωσης η Επιτροπή θεώρησε ότι το ποσό της ενίσχυσης θα μπορούσε να ανέρχεται έως το ονομαστικό ποσό των εκδόσεων ομολόγων. Ενόψει των γεγονότων που παρουσιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 105 και 106 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας όσον αφορά την ύπαρξη πλεονάσματος ρευστότητας που κυμαίνεται από [1-3]* δισεκατ. ευρώ έως [2-4]* δισεκατ. ευρώ βάσει σεναρίου ακραίων καταστάσεων σε διαδικασία εκκαθάρισης, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το πλεονέκτημα ως προς την τιμή έκδοσης των ομολόγων που ανέρχεται σε 486 εκατ. ευρώ στην κρατική εγγύηση των 7 δισ. ευρώ σε κεφάλαιο στην αιτιολογική σκέψη 33. Πρόκειται για το πλεονέκτημα από το οποίο επωφελείται ο όμιλος σε περίπτωση που θα συνεχίσει τη δραστηριότητά του. Εάν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση και η τράπεζα είχε τεθεί σε διαδικασία εκκαθάρισης, δεν θα είχε εισπραχθεί κανένα πρόσθετο πλεονέκτημα είτε από τους πιστωτές είτε από τους μετόχους (τον όμιλο PSA).
- (274) Η Επιτροπή σημειώνει ότι, από τους ενδιαφερόμενους φορείς, μόνο η Fiat υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τον υπολογισμό της ενίσχυσης, εκτιμώντας στην αιτιολογική σκέψη 191 ανωτέρω ότι, για να είναι το κόστος της εγγύησης σύμφωνο με τους όρους της αγοράς θα έπρεπε να προστεθούν τουλάχιστον 100 μονάδες βάσης. Μία από τις παρατηρήσεις της Fiat αφορά την πληρωμή αμοιβής για τη δέσμευση κεφαλαίου («commitment fee»). Στο σημείο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 272, το στοιχείο ενίσχυσης προσδιορίζεται ποσοτικά με βάση την υπόθεση ότι η εγγύηση θα χρησιμοποιηθεί στο σύνολό της, δεδομένου ότι η ενίσχυση περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου. Εξάλλου, το εκτιμώμενο από την Επιτροπή στοιχείο ενίσχυσης είναι μεγαλύτερο από το στοιχείο ενίσχυσης κατά την εκτίμηση της Fiat, ακόμη κι αν προσαρμοστεί με αμοιβή για τη δέσμευση κεφαλαίου, εφόσον η Επιτροπή θεωρεί ότι η τιμή που καταβάλλεται είναι κατώτερη κατά 231 μονάδες βάσης σε σχέση με την τιμή της αγοράς, ενώ η Fiat θεωρεί ότι η τιμή είναι κατώτερη κατά 100 μονάδες βάσης σε σύγκριση με την τιμή της αγοράς.
- (275) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι το στοιχείο ενίσχυσης της κρατικής εγγύησης των 7 δισεκατ. ευρώ σε κεφάλαιο ανέρχεται σε 486 εκατ. ευρώ.

8.1.1.3. Σχετικά με τον επιλεκτικό χαρακτήρα του πλεονεκτήματος

- (276) Εφόσον η BPF και, κατά συνέπεια, ο όμιλος PSA είναι οι μόνοι δικαιούχοι της εγγύησης, διαπιστώνεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του πλεονεκτήματος.

8.1.1.4. Σχετικά με τους όρους επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών και τη νόθευση του ανταγωνισμού

- (277) Όσον αφορά τις επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τον επηρεασμό των συναλλαγών, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, κατά πάγια νομολογία, όταν μια επιχείρηση δραστηριοποιείται σε έναν τομέα όπου υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός εκ μέρους παραγωγών από διάφορα κράτη μέλη, κάθε ενίσχυση την οποία λαμβάνει η εν λόγω επιχείρηση εκ μέρους των δημοσίων αρχών δύναται να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, στο μέτρο όπου η διατήρησή της στην αγορά εμποδίζει τους ανταγωνιστές να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς τους και μειώνει τις δυνατότητές τους να αυξήσουν τις εξαγωγές τους ⁽⁴¹⁾.
- (278) Πράγματι, ο μηχανισμός με τον οποίο επέρχεται η στρέβλωση του ανταγωνισμού επιβεβαιώθηκε από την ανάλυση της Επιτροπής, τις παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων και δημοσιεύσεις αναλυτών. Η κρατική εγγύηση έχει ως άμεσο επακόλουθο τη μείωση του κόστους χρηματοδότησης της BPF (σε σύγκριση με το αντίστροφο σενάριο κατά το οποίο η τράπεζα δεν λαμβάνει ενίσχυση). Πρώτον, μειώνοντας το κόστος χρηματοδότησης, η BPF θα μπορέσει να βελτιώσει τις προσφορές χρηματοδότησης και να προωθήσει με τον τρόπο αυτό την πώληση των αυτοκινήτων Peugeot και Citroën. Ωστόσο, η σημασία του ρόλου των δέσμιων τραπεζών για τη στήριξη και την ανάπτυξη των πωλήσεων αυτοκινήτων έχει αναγνωριστεί και επισημανθεί ομόφωνα τόσο από τον όμιλο PSA όσο και από τρίτους.
- (279) Στις παρατηρήσεις τους, οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν την άμεση σχέση μεταξύ της δραστηριότητας της δέσμιας τράπεζας και των πωλήσεων αυτοκινήτων. Για παράδειγμα, η GM αναφέρει ότι η χρηματοδότηση από τις δέσμιες τράπεζες είναι «ζωτικής σημασίας» και παρέχει «ευελιξία» στους παραγωγούς αυτοκινήτων για να αντιδράσουν βραχυπρόθεσμα στις συνθήκες της αγοράς. Ο όμιλος Fiat έχει περιγράψει εκτενώς τον αντίκτυπο της χρηματοδότησης των πωλήσεων από τις δέσμιες τράπεζες των αυτοκινητοβιομηχανιών. Κατά την άποψή τους, η εν λόγω χρηματοδότηση έχει τρεις βασικές επιπτώσεις: την προσέλκυση νέων πελατών, τη στήριξη του μηχανισμού πωλήσεων και την αύξηση της εμπιστοσύνης των πελατών. Η Fiat επικαλείται εσωτερική μελέτη της σχετικά με την ελκυστικότητα του μοντέλου «Punto», που εξαρτάται κυρίως από τους όρους χρηματοδότησης (όπως τα χαμηλά επιτόκια). Οι πελάτες έδειχναν μικρότερη προτίμηση για τους ανταγωνιστές που δεν πρόσφεραν ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης (π.χ. η Peugeot). Σύμφωνα με άλλη εσωτερική έρευνα σχετικά με τη σειρά «Eco», οι περισσότεροι από τους ερωτηθέντες πελάτες δήλωσαν ότι δεν θα είχαν αγοράσει το

⁽⁴¹⁾ Βλ. ιδίως απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-305/89, Συλλογή σ. I-1603.

αυτοκίνητο τους (ή θα καθυστερούσαν την αγορά τους) χωρίς προσφορά χρηματοδότησης με μηδενικό επιτόκιο. Η Fiat συμπεραίνει, συνεπώς, ότι μια επιδότηση που αποσκοπεί στη στήριξη της δραστηριότητας μιας δέσμιας τράπεζας θα είχε «άμεσο» αποτέλεσμα στις επιδόσεις της όσον αφορά τις πωλήσεις αυτοκινήτων. Η προσφυγή σε δέσμια τράπεζα θα είχε επίσης, σύμφωνα με άλλη εσωτερική έρευνα της Fiat, επίπτωση στους υπάρχοντες πελάτες της εταιρείας που θα επιθυμούσαν να αντικαταστήσουν το όχημά τους. Πράγματι, το ποσοστό των πελατών που αποφάσισαν να αγοράσουν και πάλι αυτοκίνητο Fiat ήταν υψηλότερο μεταξύ των πελατών που ωφελήθηκαν από χρηματοδότηση της δέσμιας τράπεζας κατά την προηγούμενη αγορά τους.

- (280) Όσον αφορά την επίπτωση μιας μεταβολής του κόστους χρηματοδότησης μιας δέσμιας τράπεζας, η Fiat υπέβαλε ορισμένα ποσοτικά στοιχεία, αναφέροντας ότι μια αύξηση του κόστους χρηματοδότησης κατά 100 μονάδες βάσης θα μπορούσε να προκαλέσει μείωση του ποσοστού διείσδυσης κατά 5 % έως 10 %. Έτσι, η πείρα της Fiat στην ευρωπαϊκή αγορά μέσω της FGA Capital φαίνεται ότι επιβεβαιώνει μια άμεση και αρνητική σχέση μεταξύ του κόστους χρηματοδότησης της δέσμιας τράπεζας και του ποσοστού διείσδυσης της. Ως εκ τούτου, η μείωση του κόστους χρηματοδότησης της BPF που προκαλείται από την κρατική εγγύηση μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση του βαθμού διείσδυσης.
- (281) Από την πλευρά της, η Toyota επιβεβαιώνει τη σημασία του ρόλου των δέσμιων τραπεζών για την ενίσχυση της εμπιστοσύνης των πελατών στο σήμα και την αύξηση των πωλήσεων: η Toyota εκτιμά ότι η εμπιστοσύνη στις δέσμιες τράπεζες έχει αυξηθεί κατά 15 %, αλλά δήλωσε ότι δεν έχει τη δυνατότητα να προσδιορίσει ποσοτικά τον αντίκτυπο μιας αύξησης του κόστους χρηματοδότησης κατά 100 μ.β. στις πωλήσεις (διευκρινίζει, ωστόσο, ότι υπάρχει παρόμοιος αντίκτυπος).
- (282) Έτσι, από τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων τρίτων μερών συνάγεται ότι η μείωση του κόστους χρηματοδότησης μιας δέσμιας τράπεζας της επιτρέπει να προσφέρει στους δυνητικούς πελάτες της πιο ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης. Τέτοιες ανταγωνιστικές προσφορές δανείων έχουν άμεση επίπτωση στις πωλήσεις αυτοκινήτων και συνιστούν, ακόμη και σήμερα, έναν από τους βασικούς παράγοντες ανάπτυξης αυτών των πωλήσεων.
- (283) Ομοίως, δημοσίευση της Morgan Stanley, της 21ης Αυγούστου 2012, εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο το χαμηλό κόστος χρηματοδότησης από το οποίο επωφελείται ο κλάδος χρηματοδότησης ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων μπορεί να επιτρέψει στην εταιρεία να προσφέρει αυτοκίνητα το κόστος χρήσης των οποίων («Total Cost of Ownership» ή TCO) είναι μικρότερο από εκείνο των ανταγωνιστών. Γενικά, η μελέτη δείχνει ότι ο πρώτος παράγοντας κατά τον καθορισμό του κόστους χρήσης οχήματος είναι το κόστος χρηματοδότησης της δέσμιας τράπεζας του παραγωγού αυτοκινήτων⁽⁴²⁾. Μέσω των ελκυστικών προσφορών χρηματοδότησης, μια δέσμια τράπεζα συμβάλλει άμεσα στη μείωση του TCO των αυτοκινήτων της εταιρείας. Όμως, οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι ιδιαίτερα έντονες στα τμήματα Β και Γ της αγοράς, στα οποία συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεών του ομίλου PSA.
- (284) Πρόσφατη μελέτη της Moody's⁽⁴³⁾, της 5ης Φεβρουαρίου 2013, επιβεβαίωσε τον ρόλο των δέσμιων τραπεζών, χαρακτηρίζοντας τις «βασικά στοιχεία της στρατηγικής των αυτοκινητοβιομηχανιών». Επιπλέον, η μελέτη προβλέπει ότι, σε συνθήκες κρίσης και κάμψης των πωλήσεων, οι αυτοκινητοβιομηχανίες θα είχαν την τάση να χρησιμοποιούν περισσότερο τις δέσμιες τράπεζες για να προωθήσουν τις πωλήσεις τους. Η ανάλυση του κινδύνου στρέβλωσης της αγοράς από την υπό εξέταση κρατική ενίσχυση πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη αυτό το συγκεκριμένο πλαίσιο.
- (285) Σύμφωνα με το σχέδιο βιωσιμότητας της BPF που υπέβαλαν οι γαλλικές αρχές, ο ρόλος των δέσμιων τραπεζών αναμένεται να ενισχυθεί στο μέλλον για τέσσερις βασικούς παράγοντες (βλ. αιτιολογική σκέψη 116).
- (286) Ως εκ τούτου, η κρατική εγγύηση θα έχει άμεσο αντίκτυπο στην ανταγωνιστική συμπεριφορά της BPF, ο ήδη σημαντικός ρόλος της οποίας αναμένεται να ενταθεί σύμφωνα με τις τάσεις της αγοράς, όπως περιγράφονται στο σχέδιο βιωσιμότητας που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 285 ανωτέρω.
- (287) Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στο έδαφος της Ένωσης είναι παρόντα πολλά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και υπάρχει κυκλοφορία κεφαλαίων μεταξύ των κρατών μελών.
- (288) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το εξεταζόμενο μέτρο ενδέχεται να ενισχύσει τη θέση της BPF σε σχέση με τους ανταγωνιστές της στις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.
- (289) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η εν λόγω κρατική εγγύηση συνιστά κρατική ενίσχυση το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της οποίας ανέρχεται σε 486 εκατ. ευρώ. Ενώ άμεσος δικαιούχος της εν λόγω εγγύησης είναι BPF, σε τελική ανάλυση, θα ωφεληθεί ο όμιλος στο σύνολό του, εφόσον η δραστηριότητα της BPF είναι να χρηματοδοτεί τις πωλήσεις της κύριας δραστηριότητας του ομίλου, της κατασκευής αυτοκινήτων.

⁽⁴²⁾ Βλ. Morgan Stanley, 21 Αυγούστου 2012, «Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW».

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

8.1.2. ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ E&A «50CO₂CARS»

- (290) Οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις ⁽⁴⁴⁾ του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου E&A «50CO₂Cars» ανταποκρίνονται στον ορισμό της κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν το παρόν μέτρο ως ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

8.1.2.1. **Σχετικά με την ύπαρξη κρατικών πόρων**

- (291) Αυτές οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις προέρχονται από πιστώσεις του προϋπολογισμού που καταβάλλει το δημόσιο στον ADEME για τη δράση «όχημα του μέλλοντος» του μελλοντικού προγράμματος επενδύσεων. Πράγματι, οι δημόσιες χρηματοδοτήσεις που χορήγησε η Γαλλία στο έργο «50CO₂Cars» εντάσσονται στο πλαίσιο του προγράμματος των «μελλοντικών επενδύσεων» που τέθηκε σε εφαρμογή με τον διορθωτικό προϋπολογισμό αριθ. 2010-237 της 9ης Μαρτίου 2010. Αυτό επιβεβαιώνει την κρατική προέλευση αυτού του μέτρου.

8.1.2.2. **Σχετικά με την ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος**

- (292) Συμβάλλοντας στις δαπάνες E&A του ομίλου, η επιδότηση παρέχει στον όμιλο PSA οικονομικό πλεονέκτημα.

8.1.2.3. **Σχετικά με τον επιλεκτικό χαρακτήρα του πλεονεκτήματος**

- (293) Το μέτρο απευθύνεται ειδικά στους φορείς υλοποίησης του έργου E&A «50CO₂Cars», στο οποίο συμμετέχει ο όμιλος PSA, και δεν μπορεί συνεπώς να θεωρηθεί ως μέτρο γενικής εφαρμογής.

8.1.2.4. **Σχετικά με τους όρους επηρεασμού των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών και τη νόθευση του ανταγωνισμού**

- (294) Εφόσον ο όμιλος PSA δραστηριοποιείται στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, έναν οικονομικό τομέα ανοικτό στο ενδοευρωπαϊκό εμπόριο, το μέτρο μπορεί να επηρεάσει τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, να μεταβάλει τη θέση του ομίλου PSA στις σχετικές αγορές σε σχέση με τους ανταγωνιστές του και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.
- (295) Συνεπώς, η Επιτροπή είναι σε θέση να συμπεράνει ότι η χρηματοδοτική στήριξη που χορηγεί το γαλλικό κράτος στον όμιλο PSA υπό μορφή επιστρεπτών προκαταβολών για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» συνιστά σαφώς κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- (296) Τέλος, η Επιτροπή αναγνωρίζει την ιδιαίτερη φύση των επιστρεπτών προκαταβολών ως μέσο κρατικών ενισχύσεων. Εάν πρόκειται πράγματι για «δάνειο» υπέρ του ομίλου PSA για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», η εξόφληση του δανείου αυτού θα εξαρτηθεί από την ολοκλήρωση αυτού του έργου E&A. Δεδομένου ότι οι πιθανότητες επιτυχίας και αποτυχίας είναι άγνωστες εκ των προτέρων, είναι αδύνατο να υπολογίσει η Επιτροπή το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης των ενισχύσεων με τη μορφή επιστρεπτών προκαταβολών. Συνεπώς, με βάση τη δυσμενέστερη δυνατή προοπτική, δηλ. το να μην υπάρξει καμία επιστροφή, η Επιτροπή θα θεωρήσει για λόγους σύνεσης το σύνολο της επιστρεπτέας προκαταβολής ως προσαύξηση του ποσού της εν λόγω κρατικής ενίσχυσης.

8.2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

- (297) Το άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ προβλέπει εξαιρέσεις από τη γενική αρχή του ασυμβίβαστου που ορίζεται στην παράγραφο 1 του ίδιου άρθρου. Οι εξαιρέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ προφανώς δεν εφαρμόζονται στην προκειμένη περίπτωση.
- (298) Στην απόφασή της, η Επιτροπή είχε κηρύξει την ενίσχυση προσωρινά συμβιβάσιμη βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή έκρινε, ωστόσο, ότι η δημόσια εγγύηση, που αποσκοπούσε άμεσα στην αντιμετώπιση των προβλημάτων ρευστότητας της BPF, παρείχε επίσης όφελος στον όμιλο PSA. Άλλωστε, οι γαλλικές αρχές δεν έχουν αμφισβητήσει τη γνώμη αυτή. Η Επιτροπή υπογράμμισε ακόμη ότι τα προβλήματα ρευστότητας της τραπεζικής θυγατρικής απορρέουν από τα διορθωτικά προβλήματα του ομίλου. Στο πλαίσιο αυτό, οι γαλλικές αρχές δεσμεύθηκαν να υποβάλουν σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA στο σύνολό του, σύμφωνα με τις προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», που θα διασφαλίσει επίσης τη βιωσιμότητα της BPF. Σύμφωνα με τη δέσμευσή τους, οι γαλλικές αρχές κοινοποίησαν σχέδιο βιωσιμότητας της BPF και σχέδιο αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.

⁽⁴⁴⁾ Οι χρηματοδοτήσεις αυτές αρχικά κοινοποιήθηκαν ως επιδοτήσεις (ύψους 24,5 εκατ. ευρώ) και επιστρεπτές προκαταβολές (ύψους 61,4 εκατ. ευρώ). Λαμβάνοντας υπόψη το προτεινόμενο από τις γαλλικές αρχές αντισταθμιστικό μέτρο (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 256 ανωτέρω), τελικά θα λάβουν τη μορφή επιστρεπτέας προκαταβολής ύψους 85,9 εκατ. ευρώ.

- (299) Όσον αφορά το σχέδιο βιωσιμότητας της BPF, αυτό πρέπει να αναλυθεί υπό το πρίσμα του τμήματος 2 της ανακοίνωσης της Επιτροπής περί της αποκατάστασης της βιωσιμότητας και αξιολόγησης των μέτρων αναδιάρθρωσης στον χρηματοπιστωτικό τομέα στο πλαίσιο της παρούσας κρίσης βάσει των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Όσον αφορά το σχέδιο αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή έχει ήδη αποφανθεί στην αιτιολογική σκέψη 84 της απόφασης διάσωσης ότι το σχέδιο αυτό πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ και, ειδικότερα, των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης». Πράγματι, οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν με στόχο την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας μιας επιχείρησης και θα πρέπει, συνεπώς, να είναι σύμφωνες με τις κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», που θα αποτελέσουν τη νομική βάση της αξιολόγησης. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το συμπέρασμα αυτό δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι μέρος των ενισχύσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης έχει τη μορφή ενός έργου E&A. Πράγματι, η ενσωμάτωση μιας διάστασης E&A σε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης είναι αποδεκτή με τη διπλή προϋπόθεση ότι οι σχεδιαζόμενες δραστηριότητες είναι πραγματικά απαραίτητες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης και ότι όλα τα στοιχεία του σχεδίου αναδιάρθρωσης (συμπεριλαμβανομένης της προσπάθειας E&A) πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπουν οι προαναφερθείσες κατευθυντήριες γραμμές «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».
- (301) Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 21 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», οι όροι που επιβάλλονται για να κριθεί συμβίβαστη η δημόσια στήριξη της προσπάθειας E&A της προβληματικής επιχείρησης δεν πρέπει να οδηγούν σε καταστρατήγηση των αρχών των κανόνων του κοινού δικαίου για μια επιχείρηση σε καλή οικονομική κατάσταση.
- (302) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν επέκρινε την επιλογή των νομικών βάσεων.

8.3. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ

- (303) Για να επωφεληθεί από τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, η επιχείρηση πρέπει, καταρχήν, να μπορεί να θεωρηθεί προβληματική επιχείρηση, όπως ορίζεται στο μέρος 2.1 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν.
- (304) Στην αιτιολογική σκέψη 150 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή ανέφερε ότι ο όμιλος PSA ήταν προβληματικός κατά την έννοια του σημείου 11 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν. Πράγματι, οι συνήθεις δείκτες μιας προβληματικής επιχείρησης υπάρχουν στην προκειμένη περίπτωση, και ιδίως: αυξανόμενο επίπεδο ζημιών, μείωση του κύκλου εργασιών, ύπαρξη πλεονάζουσας ικανότητας, μείωση του ακαθάριστου περιθωρίου αυτοχρηματοδότησης, μείωση των μεριδίων αγοράς. Επιπλέον, το γεγονός ότι η BPF δεν μπόρεσε να οριστικοποιήσει το σχέδιο χρηματοδότησης της για την περίοδο 2013-2016 χωρίς την κρατική εγγύηση αποδεικνύει επαρκώς την αδυναμία του ομίλου να εξασφαλίσει την ανόρθωσή του με δικούς του πόρους ή με κεφάλαια από τους ιδιοκτήτες/μετόχους ή από πηγές της αγοράς.
- (305) Στην αιτιολογική σκέψη 151 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο όμιλος PSA, και έμμεσα και κατά συνέπεια, η BPF, είναι προβληματικές επιχειρήσεις κατά την έννοια του σημείου 2.1 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».
- (306) Στην αιτιολογική σκέψη 152 της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή σημείωσε επίσης ότι ούτε ο όμιλος PSA, ούτε η θυγατρική του BPF είναι νεοσύστατες επιχειρήσεις και, εφόσον ο δικαιούχος είναι όμιλος, δεν υπάρχει λόγος να θεωρηθεί ότι οι δυσκολίες της επιχείρησης είναι το αποτέλεσμα εσωτερικής κατανομής των δαπανών στο εσωτερικό του ομίλου. Πράγματι, όπως ανέφεραν οι γαλλικές αρχές, οι δυσκολίες του ομίλου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με λόγους που αφορούν τον όμιλο και με την κάμψη της αγοράς αυτοκινήτων στην Ευρώπη.
- (307) Η Επιτροπή εκτιμά, λοιπόν, ότι δεν συντρέχει λόγος επανεξέτασης της εκτίμησης που περιλαμβάνεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας σχετικά με την επιλεξιμότητα της εταιρείας βάσει των παραγράφων 11 και 13 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη δεν αμφισβήτησε αυτό το σημείο.
- (308) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στο τμήμα 2.1 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης».

⁽⁴⁵⁾ EE C 195 της 19.8.2009 σ. 9.

8.4. ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

8.4.1. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- (309) Ενόψει της μακροχρόνιας επιδείνωσης της κατάστασής του, ο όμιλος PSA έδωσε σε εφαρμογή, από το 2012, μέτρα που μπορούν να ευνοήσουν την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ομίλου στο πλαίσιο του σχεδίου «Rebond 2015». Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τα μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας του ομίλου στο τμήμα Β και τα προβλεπόμενα μέτρα εξοικονόμησης. Το σχέδιο «Rebond 2015» περιλαμβάνει:
- α) Αναδιοργάνωση της βιομηχανικής βάσης της Γαλλίας και μείωση του διαρθρωτικού κόστους για εκτιμώμενη επίπτωση 600 εκατ. ευρώ, που ανακοινώθηκε στις 12 Ιουλίου 2012. Το σχέδιο αυτό προβλέπει τη διακοπή της παραγωγής στο Aulnay το 2014, την προσαρμογή της βιομηχανικής υποδομής της Rennes και την ανάπλαση των εγκαταστάσεων Aulnay και Rennes και την προσαρμογή των δομών του ομίλου.
 - β) Μείωση των κεφαλαιουχικών δαπανών (CAPEX) κατά 550 εκατ. ευρώ, αισθητή ήδη από το 2013, όταν έπαψαν οι αυξήσεις των επενδύσεων σε παραγωγική ικανότητα στη Ρωσία, τη Λατινική Αμερική και την Κίνα.
 - γ) Βελτιστοποίηση του κόστους παραγωγής που είναι ιδίως αποτέλεσμα της συμμαχίας με GM για ποσό 350 εκατ. ευρώ, ενώ το ήμισυ των κερδών προέρχεται από τις πρώτες συνέργειες «Achats» της συμμαχίας και το υπόλοιπο 50 % από τα σχέδια δράσης για το ανά μονάδα κόστος σχεδιασμού και παραγωγής.
- (310) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε δύο είδη αμφιβολιών όσον αφορά την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης.
- α) Καταρχάς, η Επιτροπή έκρινε ότι οι υποθέσεις για την εξέλιξη της αγοράς θα μπορούσαν να αποδειχθούν υπερβολικά αισιόδοξες.
 - β) Κατά δεύτερο λόγο, η Επιτροπή θέλησε να εξακριβώσει κατά πόσο το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσε να συμβάλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης.

8.4.1.1. Σχετικά με τις παραδοχές για την εξέλιξη της αγοράς,

- (311) Οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων μερών δεν είναι αντίθετες με την ορθότητα της χρήσης των προβολών του IHS Global Insight όσον αφορά την εξέλιξη της αγοράς. Ειδικότερα, οι παρατηρήσεις της Fiat επιβεβαιώνουν ότι πρόκειται για τη βασική πηγή των χρηματοοικονομικών προβλέψεων για τις αυτοκινητοβιομηχανίες.
- (312) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι προβλέψεις αυτές είναι ωστόσο πιο αισιόδοξες από τις προβλέψεις άλλων πηγών της αγοράς, όπως οι προβλέψεις της Standard & Poor's ⁽⁴⁶⁾.
- (313) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η επικαιροποίηση των προβλέψεων του κύκλου εργασιών σε σχέση με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας απαντά εν μέρει στην αμφιβολία που είχε εκφράσει ως προς την αξιοπιστία των προβλέψεων που υπέβαλε η Γαλλία, κατά το προκαταρκτικό στάδιο της έρευνας. Επιπλέον, παρά τη μείωση του κύκλου εργασιών, οι δαπάνες για την προβλεπόμενη επένδυση κεφαλαίου δεν έχουν μειωθεί στις προβλέψεις προεξοφλημένων ταμειακών ροών, γεγονός που δεν θα επηρεάσει αρνητικά τις μελλοντικές πωλήσεις.
- (314) Οι ενδεχόμενες αποκλίσεις των διάμεσων προβλέψεων θα αναλυθούν υπό το πρίσμα των συνεπειών που θα μπορούσαν να έχουν στην ικανότητα της PSA να συνεχίσει τη δραστηριότητά της βάσει δυσμενούς σεναρίου. Οι δυσκολίες του ομίλου, που είχαν προκαλέσει την παρέμβαση του κράτους, συνδέονταν με την ικανότητα της BPF να αναχρηματοδοτηθεί σε ικανοποιητικό βαθμό στις αγορές, ώστε να είναι σε θέση να χρηματοδοτεί τις πωλήσεις αυτοκινήτων του ομίλου. Εξάλλου, ακόμη και μετά την απομείωση της συνολικής αξίας των στοιχείων ενεργητικού του τμήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας, που διαπιστώθηκε στους λογαριασμούς στις 31 Δεκεμβρίου 2012, για ποσό 3 888 εκατ. ευρώ, η Γαλλία δεν ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα ίδια κεφάλαια του ομίλου ήταν ανεπαρκή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα πρέπει να επικεντρώσει την ανάλυσή της στο επίπεδο του καθαρού βιομηχανικού χρέους του ομίλου με βάση το δυσμενές σενάριο.
- (315) Οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη βιωσιμότητα του ομίλου έχουν αρθεί με τη δέσμευση της Γαλλίας, που περιγράφεται στην ενότητα 7.1 ανωτέρω, να επιβληθεί στην PSA να θέσει σε εφαρμογή επαρκή μέτρα για να καλυφθεί κάθε διαφορά ρευστότητας που θα προέκυπτε από μια αρνητική εξέλιξη των πωλήσεων και η οποία θα ενείχε τον κίνδυνο εκτροχιασμού του καθαρού χρέους της PSA. Το επίπεδο του χρέους [...] * θα μειωθεί κάτω από [...] * δισεκατ. ευρώ, επίπεδο σύμφωνο με τις τρέχουσες προβλέψεις των αναλυτών. Η δέσμευση αυτή παρέχει στον όμιλο τη

⁽⁴⁶⁾ Η έκθεση «For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region», της 24ης Απριλίου 2013, δεν προβλέπει την επάνοδο της ευρωπαϊκής αγοράς όσον αφορά τους όγκους στο επίπεδο του 2011 πριν από το 2018, ενώ οι προβλέψεις του IHS προβλέπουν μια τέτοια επάνοδο ήδη από το 2014.

δυνατότητα να επιλέξει το πλέον κατάλληλο μέσο για να σταθεροποιήσει το καθαρό χρέος του, όπως, για παράδειγμα, η μείωση της παραγωγικής ικανότητας ή των πωλήσεων συμμετοχών. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Γαλλία έχει αναλάβει τη δέσμευση να κοινοποιήσει εκ νέου το σύνολο του σχεδίου σε περίπτωση αποτυχίας των διορθωτικών μέτρων ή υπέρβασης ενός στόχου σε σχέση με την καθαρή οφειλή επί δύο συναπτά έτη.

- (316) Βάσει των προαναφερθέντων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι έχουν αρθεί οι αμφιβολίες ως προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας που αναφέρονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας.

8.4.1.2. Σχετικά με τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA

- (317) Στην αιτιολογική σκέψη 167 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αναδιάρθρωση και την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA.

α) Εισαγωγική παρατήρηση σχετικά με την αμφισβήτηση από τη Γαλλία της προτεινόμενης μεθόδου ανάλυσης στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας

- (318) Από την αιτιολογική σκέψη 152 ανωτέρω προκύπτει ότι οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τη μεθοδολογία που προτείνει η Επιτροπή στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας για να εξακριβωθεί η ύπαρξη, και ενδεχομένως να εκτιμηθεί το μέγεθος της συμβολής του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της PSA. Σύμφωνα με τη Γαλλία, μετά την ολοκλήρωση της προκαταρκτικής της εξέτασης, οι αμφιβολίες της Επιτροπής βασίζονται στην υπόθεση ότι το έργο «50CO₂Cars» «θα ήταν αναγκαίο για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA μόνο εφόσον θα μπορούσε να του επιτρέψει να ανακτήσει τη συσσωρευμένη υστέρηση στον τομέα της E&A έναντι των ανταγωνιστών του». Εξάλλου, η μέθοδος που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή βασίζεται σε ένα «καινοτόμο από νομική άποψη» κριτήριο την αναγκαιότητα του οποίου αμφισβητούν οι γαλλικές αρχές, ενώ θεωρούν επαρκή τα άλλα επιχειρήματα που προβλήθηκαν για να αποδειχθεί η θετική συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου.

- (319) Η Επιτροπή αμφισβητεί ότι η μέθοδος που πρότεινε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας μπορεί να συνοψιστεί με τον τρόπο αυτό και επιθυμεί να διατυπώσει τις ακόλουθες διευκρινίσεις.

- (320) Η αιτιολογική σκέψη 17 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» ορίζει ότι «η αναδιάρθρωση [...] βασίζεται σε ένα εφικτό, συγκροτημένο και διεξοδικό πρόγραμμα για την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας μιας επιχείρησης». Η επίτευξη αυτού του στόχου της «αναδιοργάνωσης και του εξορθολογισμού των δραστηριοτήτων της επιχείρησης σε αποτελεσματικότερη βάση» μπορεί να υλοποιηθεί με μέτρα διαφόρων τύπων:

— «εγκατάλειψη ζημιογόνων δραστηριοτήτων»,

— «αναδιάρθρωση υφιστάμενων δραστηριοτήτων που μπορούν να καταστούν εκ νέου ανταγωνιστικές»,

— «διαφοροποίηση προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης νέων και αποδοτικών δραστηριοτήτων».

- (321) Η Επιτροπή πιστεύει ότι ο τρίτος πυλώνας της «διαφοροποίησης» είναι αυτός που μπορεί να δικαιολογήσει κατ' εξοχήν την ένταξη δραστηριοτήτων E&A σε ένα σχέδιο αναδιάρθρωσης. Η αιτιολόγηση αυτή θα στηριζόταν, κατά περίπτωση, στην ανάγκη να βοηθηθεί η προβληματική επιχείρηση να αποκτήσει νέες αποδοτικές αγορές με τον αναπροσανατολισμό της παραγωγής της μέσω της καινοτομίας.

- (322) Όπως προκύπτει από τις παρατηρήσεις τους (που συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 149 ανωτέρω), οι γαλλικές αρχές φαίνεται ότι συμερίζονται αυτή την ανάλυση και θεωρούν ότι η διατήρηση επενδύσεων E&A μπορεί να επιτρέψει σε μια προβληματική επιχείρηση να «ανακτήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της». Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα προηγούμενα που ανέφερε η Γαλλία στην υποσημείωση 30 στην αιτιολογική σκέψη 149 ανωτέρω δεν είναι συναφή με το θέμα. Πρέπει πράγματι να διαπιστωθεί ότι δεν αφορούσαν φακέλους για τους οποίους, όπως στην προκειμένη περίπτωση, η εφαρμογή ενός έργου έρευνας E&A στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης ήταν πιθανό να συμβάλει θετικά στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας μιας προβληματικής επιχείρησης, αλλά μάλλον περιπτώσεις για τις οποίες η Επιτροπή έκρινε ότι η αποκατάσταση της βιωσιμότητας θα μπορούσε να επιτευχθεί με την προώθηση νέων προϊόντων που είναι αποτέλεσμα «υφιστάμενων» γνώσεων (που δεν λαμβάνονται με την E&A). Συνεπώς, από την αιτιολογική σκέψη 51 της απόφασης της Επιτροπής της 1.12.2004 (Κρατική ενίσχυση — Γαλλία — Société Bull, υπόθεση C-504/03) συνάγεται ότι η νέα σειρά εξυπηρετητών, ο ρόλος των οποίων κρίθηκε πράγματι «πολύ σημαντικός» ως προς τον κύκλο εργασιών και το λειτουργικό περιθώριο, βασιζόταν σε μια τεχνολογία που κατέχει η Intel και δεν την ανέπτυξε ο δικαιούχος της ενίσχυσης. Επίσης, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 98 της απόφασης της Επιτροπής της 3.7.2001 (Κρατική ενίσχυση — Ισπανία — Babcock Wilcox Espana SA, υπόθεση C-33/98), η τεχνολογία επιτρέπει στη Newco να καλύψει ένα νέο τμήμα της ισπανικής αγοράς υπήρχε ήδη. Τέλος, η Επιτροπή δεν αντιλαμβάνεται τη

συνάφεια της αιτιολογικής σκέψης 236 της απόφασης της, της 18.2.2004 (Κρατική ενίσχυση — Γερμανία — Bankgesellschaft Berlin AG, υπόθεση C-28/02), από την οποία προκύπτει ότι αρνήθηκε να προβεί σε τελική αξιολόγηση του ρόλου των «νέων προϊόντων και των νέων δικτύων εμπορίας» στο πλαίσιο της αποκατάστασης της βιωσιμότητας της προβληματικής τράπεζας.

- (323) Η Επιτροπή θα ήθελε να υπογραμμίσει ότι δεν πρέπει να συγχέεται αυτός ο στόχος με τον πολύ διαφορετικό στόχο της προώθησης της E&A και της καινοτομίας⁽⁴⁷⁾ που επιδιώκονται με άλλα είδη δημόσιων χρηματοδοτήσεων που χορηγούνται σε επιχειρήσεις οι οποίες δεν βρίσκονται σε δυσχερή θέση. Στο σημείο αυτό, πρέπει να υπενθυμιστεί η αιτιολογική σκέψη 20 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν, το οποίο διευκρινίζει σαφέστατα:

«Δεδομένου ότι απειλείται η ίδια της η ύπαρξη, μια προβληματική επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρείται ως το ενδεδειγμένο μέσο για την προώθηση άλλων πολιτικών στόχων μέχρις ότου εξασφαλιστεί η βιωσιμότητά της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων χωρίς να επηρεάζουν τις συναλλαγές σε βάρος του κοινού συμφέροντος, μόνον εφόσον τηρούνται οι όροι που παρατίθενται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές [...]»

- (324) Η Επιτροπή θεωρεί ότι μία και η αυτή ενίσχυση δεν μπορεί να επιδιώκει αποτελεσματικά δύο διαφορετικούς στόχους και ότι, κατά συνέπεια, κάθε ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος στο πλαίσιο ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης, έστω και αν παρουσιάζεται από αυτό ως ικανή να έχει θετικό αντίκτυπο στην προώθηση της E&A, πρέπει να έχει ως σκοπό την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του δικαιούχου. Οι λογαριασμοί τους πρέπει να εξετάζονται με βάση αυτό τον στόχο προτεραιότητας.

- (325) Επιπλέον, στο μέτρο που πρόκειται για «επένδυση» E&A, το κράτος μέλος πρέπει να αποδεικνύει ότι οι χρηματοδοτούμενες δραστηριότητες είναι συνεπείς με το υπόλοιπο σχέδιο αναδιάρθρωσης (και αναγκαίες για την επιτυχία του). Πράγματι, η αιτιολογική σκέψη 45 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» ορίζει ότι:

«Η ενίσχυση δεν πρέπει με κανένα τρόπο να χρησιμεύει για τη χρηματοδότηση νέων επενδύσεων οι οποίες δεν είναι απαραίτητες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας της επιχείρησης».

- (326) Για να αναλυθεί κατά πόσον η προσπάθεια E&A που εκπροσωπείται από το έργο «50CO₂Cars» είναι (ή όχι) εσωτερικό μέτρο που αποσκοπεί στη βελτίωση της βιωσιμότητας της προβληματικής επιχείρησης το οποίο θα μπορούσε, ενδεχομένως, να περιλαμβάνεται ως τέτοιο στο σχέδιο αναδιάρθρωσης (αιτιολογική σκέψη 35 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης»), η ανάλυση που παρουσίασε η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 168 έως 217 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας συνδέεται άμεσα με τις διατάξεις του σημείου 36 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», από τις οποίες προκύπτει σαφώς ότι «οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης» πρέπει να αποτελούν τη βάση για να αξιολογηθεί κατά πόσον τα προτεινόμενα μέτρα είναι προσαρμοσμένα. Επίσης, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέτασε διαδοχικά:

α) στις αιτιολογικές σκέψεις 168 έως 192, εάν το έργο «50CO₂Cars» ήταν ικανό να βοηθήσει τον όμιλο PSA να ανακτήσει την υστέρηση στον τομέα της E&A, στοιχείο που υποβλήθηκε από τις γαλλικές αρχές ως μία από τις διαρθρωτικές δυσκολίες που αντιμετώπιζε ο όμιλος στην αιτιολογική σκέψη 16·

β) στις αιτιολογικές σκέψεις 193 και 194, εάν το έργο «50CO₂Cars» ήταν ικανό να βοηθήσει τον όμιλο PSA να οργανώσει ορθολογικά τον βιομηχανικό του εξοπλισμό και τη διάρθρωση του κόστους του, και ιδίως του κόστους εργασίας του, εφόσον οι παράγοντες αυτοί παρουσιάστηκαν στην αιτιολογική σκέψη 15 ως άλλα διαρθρωτικά μειονεκτήματα που πλήττουν τον όμιλο PSA·

γ) στις αιτιολογικές σκέψεις 208 έως 217, εάν οι νέες τεχνολογίες «mild-hybridation» που προβλέπονται από το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσαν να προσφέρουν τη λύση για τις δυσκολίες της PSA, οι οποίες δεν είναι μόνο συγκυριακές (συρρίκνωση της ευρωπαϊκής αγοράς που προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 11 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας), αλλά και διαρθρωτικές (επίπτωση «ψαλίδας» που προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 14 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας).

- (327) Η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας βασίζεται συνεπώς στα στοιχεία που ανέφεραν οι γαλλικές αρχές κατά το στάδιο της προκαταρκτικής έρευνας, όπως οι περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσκολίες της επιχείρησης. Σε καμία περίπτωση η Επιτροπή δεν προσκόμισε κατάλογο σωρευτικών ή/και αποκλειστικών κριτηρίων με σκοπό να εξακριβώσει κατά πόσον το έργο «50CO₂Cars» ήταν (ή όχι) «προσαρμοσμένο» για την αναδιάρθρωση του ομίλου.

⁽⁴⁷⁾ Όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 39 ανωτέρω, το πλαίσιο E&A&K δεν εφαρμόζεται στις προβληματικές επιχειρήσεις και αυτή η εξαίρεση ισχύει καθόλη τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσης, όπως διευκρινίζει η αιτιολογική σκέψη 16 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης»: «Μόλις υπάρξει σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης, για το οποίο ζητήθηκε ενίσχυση και μόλις αυτό εφαρμοστεί, κάθε περαιτέρω ενίσχυση θεωρείται ενίσχυση αναδιάρθρωσης».

- (328) Πρέπει να επισημανθεί ότι, κατά το προκαταρκτικό στάδιο της έρευνας, οι γαλλικές αρχές επικαλέστηκαν την τάση της αγοράς να υποκατασταθούν οι πωλήσεις πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων από τις πωλήσεις βενζινοκίνητων οχημάτων (που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 210 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας και επαναλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 147 ανωτέρω) όχι ως ένα από τα εμπόδια για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA, αλλά ως ένα απλό συγκυριακό στοιχείο, παρά το οποίο θα υπήρχε, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 214 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας, «σύμφωνα με τις μελέτες αγοράς που πραγματοποίησε η PSA, [...] ευκαιρίες στην αγορά για οικονομικά υβριδικά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα».
- (329) Σε κάθε περίπτωση, σκοπός της παρούσας επίσημης διαδικασίας είναι να παρέχεται η δυνατότητα στο κράτος μέλος να προσκομίζει όλα τα δικαιολογητικά στοιχεία που θεωρεί αναγκαία για το βάσιμο της υπό εξέταση ενίσχυσης, και ιδίως να παρέχει διευκρινίσεις για τις περιστάσεις που προκάλεσαν τις δυσχέρειες της επιχείρησης τις οποίες είχε ενδεχομένως παραλείψει να περιγράψει στην προκαταρκτική φάση. Αυτό ακριβώς έπραξαν οι γαλλικές αρχές στην προκειμένη περίπτωση.

β) Ανάλυση της συμβολής του έργου «50CO₂Cars» στην αναδιάρθρωση του ομίλου PSA

- (330) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών (οι οποίες συνοψίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 147 έως 151 ανωτέρω), σκοπός του έργου «50CO₂Cars» είναι η απόκτηση του ελέγχου μιας τεχνολογίας για τη μείωση της κατανάλωσης και των εκπομπών CO₂ των κινητήρων ντίζελ με «προσιτό» κόστος.
- i) Συμβολή στην υπέρβαση των διαρθρωτικών μειονεκτημάτων του ομίλου PSA
- (331) **Αντιστροφή της πτωτικής τάσης των πωλήσεων κινητήρων ντίζελ:** στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες στην αιτιολογική σκέψη 211 ως προς τη συνοχή μιας επένδυσης σε E&A σε μια τεχνολογία υβριδικών οχημάτων ντίζελ με το σχέδιο αναδιάρθρωσης, ενώ η τάση που διαπιστώθηκε πρόσφατα στην αγορά (και προβλέπεται για τα επόμενα έτη) θα ήταν μάλλον η υποκατάσταση των πωλήσεων κινητήρων ντίζελ με κινητήρες βενζίνης.
- (332) Ως προς το θέμα αυτό, σύμφωνα με τις αιτιολογήσεις της Γαλλίας στην αιτιολογική σκέψη 148 ανωτέρω ότι, όσον αφορά τη σημερινή διάρθρωση του παραγωγικού μηχανισμού του ομίλου PSA (που είναι κυρίως στραμμένη προς τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, που αντιπροσώπευαν το [60-80]* % των πωλήσεων στην Ευρώπη το 2012), μια στρατηγική «να αντισταθεί» ο όμιλος στη διαδικασία υποκατάστασης του ντίζελ από τη βενζίνη, αντί να ακολουθήσει μια «προορατική» στρατηγική θα μπορούσε να είναι λιγότερο κατάλληλη, βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στις παρατηρήσεις της στην αιτιολογική σκέψη 203 ανωτέρω, η κατασκευάστρια εταιρεία Toyota αναγνωρίζει ότι μπορεί να υπάρχει αγορά για τα υβριδικά ντίζελ, ακόμη και αν οι πωλήσεις τους είναι λιγότερες από τις πωλήσεις των βενζινοκίνητων υβριδικών λόγω του πρόσθετου κόστους για την τεχνολογία ντίζελ. Με την προοπτική αυτή, η ανάπτυξη μιας «προσιτής» υβριδικής λύσης ντίζελ την οποία προωθεί το έργο «50CO₂Cars» θα μπορούσε να συμβάλει, με την υλοποίηση του έργου, στην αντιμετώπιση της μείωσης των πωλήσεων πετρελαιοκίνητων οχημάτων που πλήττει σήμερα τον όμιλο PSA. Πιο μακροπρόθεσμα, και αν συνεχιστούν οι βασικές τάσεις που διαπιστώθηκαν μέχρι σήμερα (αν δηλαδή οι πωλήσεις υβριδικών οχημάτων με βενζινοκίνητο εξακολουθήσουν να είναι μεγαλύτερες από τις πωλήσεις υβριδικών ντίζελ), όπως προβλέπει η Toyota, τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία του υβριδικού συστήματος «50CO₂Cars» θα μπορούσαν να προσαρμοσθούν σε βάσεις βενζινοκίνητων (βλ. αιτιολογική σκέψη 50 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας).
- (333) Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεριζείται την άποψη των γαλλικών αρχών, ότι η στρατηγική της PSA για την ανάπτυξη μιας τεχνολογίας που θα μπορούσε να αποκαταστήσει την περιβαλλοντική εικόνα και να διατηρήσει την οικονομική ελκυστικότητα των κινητήρων ντίζελ για τους καταναλωτές, ιδίως τους Ευρωπαίους, θα μπορούσε να βελτιώσει βραχυπρόθεσμα/μεσοπρόθεσμα την αποδοτικότητα του βιομηχανικού μηχανισμού του ομίλου PSA και, ως εκ τούτου, να συμβάλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας έως τη λήξη του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (334) **Κάλυψη της συσσωρευμένης υστέρησης στον τομέα της E&A:** αν και οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν την ορθότητα του κριτηρίου αυτού, από την αιτιολογική σκέψη 152γ) ανωτέρω προκύπτει ότι το έργο «50CO₂Cars» θα επέτρεπε να καλυφθεί η υστέρηση του ομίλου στον τομέα της E&A, ιδίως όσον αφορά την παραγωγικότητα των ασκούμενων δραστηριοτήτων τεχνολογικής καινοτομίας (συγκέντρωση των μέσων σε μια ερευνητική κοινοπραξία υπό την αιγίδα του ADEME), την τυποποίηση ορισμένων συστατικών στοιχείων αυτοκινήτων (ιδίως του συστήματος κίνησης), τις τεχνολογίες μείωσης της κατανάλωσης / των εκπομπών των κινητήρων ντίζελ, τα συστήματα κίνησης DCT. Οι προσπάθειες αυτές αποσκοπούν στο να καταστούν τα υβριδικά αυτοκίνητα πιο «προσιτά» για τους καταναλωτές, από την άποψη ότι η αρχιτεκτονική του υβριδικού συστήματος κίνησης θα είναι σε μεγάλο βαθμό τυποποιημένη και βέλτιστη σε όρους ενεργειακής απόδοσης και κόστους παραγωγής.
- (335) Στην αιτιολογική σκέψη 184 ανωτέρω, η GM υπογραμμίζει ότι οι κατασκευαστές έχουν θέσει σε εφαρμογή σε γενική κλίμακα τεχνολογικά έργα για τη μείωση των εκπομπών αερίων και στην αιτιολογική σκέψη 189 ανωτέρω, η Fiat επιβεβαιώνει ότι η εφαρμογή των προτύπων για τις εκπομπές CO₂ που καθόρισε η ευρωπαϊκή νομοθεσία συνιστά πρόκληση στην οφείλει να ανταποκριθεί η κάθε αυτοκινητοβιομηχανία. Η Toyota, αφετέρου, θεωρεί ότι η ανάπτυξη των περιβαλλοντικών τεχνολογιών θα αποτελέσει βασικό παράγοντα των πωλήσεων για τους κατασκευαστές (βλ. αιτιολογική

σκέψη 203 ανωτέρω). Στο πλαίσιο αυτό της «τεχνολογικής άνηθης» για τη μείωση της κατανάλωσης/των εκπομπών CO₂, και χωρίς να παραβλέπει τη δυσκολία πρόβλεψης των δυνατοτήτων εμπορικής εκμετάλλευσης στο μέλλον των ερευνών που διεξάγονται σήμερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το να διατηρήσει ένας κατασκευαστής οχημάτων που αντιμετωπίζει δυσκολίες ένα επίπεδο τεχνολογικής φιλοδοξίας αποτελεί εγγύηση για την επιτυχία της αναδιάρθρωσης του. Η συσσώρευση καθυστερήσεων στον τομέα της E&A θα μπορούσε, αντιθέτως, να υπονομεύσει σημαντικά την προοπτική ανάκαμψης των πωλήσεων βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα και των προοπτικών αποκατάστασης της βιωσιμότητας της επιχείρησης.

- (336) Βάσει όλων των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το έργο «50CO₂Cars» μπορεί, πράγματι, να συμβάλει στη διόρθωση ορισμένων διαρθρωτικών μειονεκτημάτων του ομίλου PSA.

ii) Προσαρμογή του βιομηχανικού εξοπλισμού στις προκλήσεις της τεχνολογίας «mild-hybridation»

- (337) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το κατά πόσο τα προβλεπόμενα μέσα για την ανάπτυξη μιας τεχνολογίας «mild-hybridation» είναι συνεπή με τον εξορθολογισμό της παραγωγικής ικανότητας που προβλέπεται από στο υπόλοιπο σχέδιο αναδιάρθρωσης.

- (338) Από την αιτιολογική σκέψη 154 ανωτέρω συνάγεται ότι οι βιομηχανικές επενδύσεις που υπαγορεύονται από την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», και ιδίως η προσαρμογή της παραγωγικής ικανότητας στους νέους κινητήρες ντίζελ και στα υβριδικά συστήματα, θα παραμείνουν περιορισμένες σε σχέση με το σύνολο των προβλεπόμενων επενδύσεων για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Εξάλλου, η δημοσιονομική τους επίπτωση έχει ενσωματωθεί στα αριθμητικά στοιχεία που κοινοποίησαν οι γαλλικές αρχές. Τέλος, στον τομέα των συστημάτων κίνησης, η Επιτροπή συμπεριφέρει την άποψη των γαλλικών αρχών ότι η επαναφορά στο εσωτερικό του ομίλου της παραγωγής η οποία σήμερα ανατίθεται σε ιάπωνες προμηθευτές θα συμβάλει, σε περίπτωση επιτυχίας του έργου «50CO₂Cars», στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας της PSA, αποκαθιστώντας τα περιθώρια του κατασκευαστή και απαλλάσσοντάς τον τόσο από το κόστος υλικοτεχνικής οργάνωσης όσο και από τους συναλλαγματικούς κινδύνους.

- (339) Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προσαρμογή του βιομηχανικού εξοπλισμού της PSA στις προκλήσεις της τεχνολογίας «mild-hybridation» εντάσσεται στη λογική της αναδιάρθρωσης και της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του ομίλου.

iii) Στροφή της επιχείρησης σε νέες και αποδοτικές δραστηριότητες

- (340) Στις παρατηρήσεις της (που συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 189 ανωτέρω), η Fiat ανέφερε, κατ' ουσίαν, ότι ο κινητήρας τον οποίο αφορά το έργο «50CO₂Cars» φαίνεται από τεχνική άποψη «εφικτός», αλλά ενέχει τον κίνδυνο να αυξηθεί το κόστος ανά μονάδα των οχημάτων που είναι εξοπλισμένα με αυτόν, με αποτέλεσμα η ευρεία διάδοση της τεχνολογίας που αναπτύσσεται να είναι οικονομικά αδύνατη.

- (341) Ως προς αυτό, η Επιτροπή σημειώνει ότι η σημερινή υψηλή τιμή των τεχνολογιών «full-hybrid» εξηγεί γιατί αυτά έχουν αναπτυχθεί μόνο στα ανώτερα τμήματα της αγοράς (οχήματα «premium»). Η προβλεπόμενη στρατηγική και οι προσπάθειες E&A που καταβάλλουν η PSA και οι εταίροι της αποσκοπούν ακριβώς στην εξεύρεση μιας υβριδικής τεχνολογίας με καλύτερη σχέση κόστους/απόδοσης από τις διαθέσιμες επί του παρόντος λύσεις: μείωση κατά [10-20]* % των εκπομπών CO₂ σε σχέση με ένα ισοδύναμο μη υβριδικό αυτοκίνητο με κόστος κατά [70-80]* % χαμηλότερο από το κόστος του HY425

- (342) Στην αιτιολογική σκέψη 216 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε, ωστόσο, τις αντιρρήσεις της για το ότι δεν ήταν σε θέση να εκτιμήσει την επίπτωση των νέων τεχνολογιών «mild-hybridation» στις πωλήσεις και την κερδοφορία του ομίλου PSA, και δήλωσε ότι θα έπρεπε να έχει στη διάθεσή της χρηματοοικονομικούς δείκτες που χρησιμεύουν στην ανάλυση της καταλληλότητας αυτών των επενδύσεων σε E&A καθώς και στην ανάλυση των κινδύνων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την αποδοτικότητα του έργου.

- (343) Από την αιτιολογική σκέψη 150 ανωτέρω συνάγεται ότι, στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, χωρίς την κρατική ενίσχυση ειδικά για το έργο «50CO₂Cars» η PSA δεν θα μπορούσε να θέσει σε εφαρμογή ένα «αντίστροφο» έργο για να περιορίσει τις επενδύσεις στην E&A στο ελάχιστο, ώστε να συνεχίσει να τηρεί τις νέες κανονιστικές ρυθμίσεις όσον αφορά τις εκπομπές CO₂. Ο χρηματοοικονομικός δείκτης που κοινοποίησαν οι γαλλικές αρχές στον πίνακα 15 της

αιτιολογικής σκέψης 155β) ανωτέρω είναι μια καθαρή παρούσα αξία (εφεξής «ΚΠΑ») καλούμενη «διαφορική», η οποία, σε αντίθεση με τη «συνήθη» ΚΠΑ (η οποία αντιστοιχεί στο αναπροσαρμοσμένο ποσό των ταμειακών ροών —θετικών και αρνητικών— που προέρχονται από επενδύσεις), δεν επιτρέπει την αξιολόγηση της αναμενόμενης απόδοσης της επένδυσης, αλλά της διαφοράς απόδοσης μεταξύ δύο επενδύσεων, στην προκειμένη περίπτωση μεταξύ του έργου «50CO₂Cars» (με ή χωρίς κρατική ενίσχυση) και του «αντίστροφου» έργου.

(344) Λαμβάνοντας υπόψη ότι, ανεξάρτητα από το επιλεγόμενο προεξοφλητικό επιτόκιο ($[10-13]^*$ % ή $[13-15]^*$ %, το «αντίστροφο» έργο εξακολουθεί να εμφανίζει ΚΠΑ μεγαλύτερη από εκείνη του έργου «50CO₂Cars» χωρίς ενίσχυση (μεταξύ $[60-100]^*$ εκατ. ευρώ για την eDCT, μεταξύ $[60-100]^*$ εκατ. ευρώ για τον εξοπλισμό), οι γαλλικές αρχές συμπεραίνουν ότι, χωρίς την ενίσχυση, η εταιρεία θα ήταν φυσικό, να προβεί στην υλοποίηση του εναλλακτικού έργου αντί του «50CO₂Cars». Η Επιτροπή αμφισβητεί, ωστόσο, την εγκυρότητα αυτής της συλλογιστικής, επισημαίνοντας ότι η θα ήταν λογικό να θεωρηθεί ότι με ένα προεξοφλητικό επιτόκιο $[13-15]^*$ %, το οποίο οι γαλλικές αρχές άφησαν να εννοηθεί ότι θα αντανάκλασε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα τρέχοντα «θεμελιώδη μεγέθη» των όρων χρηματοδότησης της επιχείρησης, ακόμη κι αν το ποσοστό $[10-13]^*$ % φαίνεται ότι γενικά είναι αυτό που επιλέγεται για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας των επενδύσεων, η PSA θα στρεφόταν με μεγαλύτερη προθυμία προς το αντίστροφο έργο αντί του «50CO₂Cars», στο μέτρο που η σχετική αποδοτικότητα δύο συνιστωσών του θα ήταν ανώτερη: από $[50-60]^*$ εκατ. ευρώ για την eDCT και από $[20-30]^*$ εκατ. ευρώ για τον εξοπλισμό.

(345) Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι:

α) αφενός, τα συμπεράσματα που ο προτεινόμενος «διαφορικός» δείκτης θα επέτρεπε να συναχθούν εξαρτώνται σε υπερβολικό βαθμό από ad hoc παραδοχές για το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της «διαφορικής» ΚΠΑ·

β) αφετέρου, η δομή αυτού του δείκτη δεν επιτρέπει μια οικονομική αξιολόγηση του συνολικού αντίκτυπου του έργου «50CO₂Cars» στις πωλήσεις και τις δημοσιονομικές προοπτικές του ομίλου, αλλά μόνο να συγκριθούν, με σταδιακό τρόπο, το κέρδος (και η αντίστοιχη επιβάρυνση) από την υλοποίηση του «50CO₂Cars» σε σχέση με αυτό που θα επιτυγχάνονταν, για δύο μόνο από τις συνιστώσες, με το αντίστροφο έργο.

(346) Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που υπέβαλε η Γαλλία δεν επιτρέπουν να συνεκτιμηθούν τα αποτελέσματα του «συστήματος» του «mild-hybridation», το οποίο αφορά το έργο «50CO₂Cars». Ωστόσο, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, σε αντίθεση με το αντίστροφο έργο, το «50CO₂Cars» επιτρέπει, αφενός, να αντιμετωπιστούν διάφορα διαρθρωτικά μειονεκτήματα από τα οποία πάσχει ο όμιλος PSA σήμερα: το έργο αυτό θα του επιτρέψει να βελτιώσει την κατάσταση του σε θέματα τυποποίησης των συστατικών στοιχείων και να καλύψει ορισμένες υστερήσεις που είχε συσσωρεύσει ο όμιλος στον τομέα της E&A. Η περιορισμένη εμβέλεια του αντίστροφου έργου δεν δικαιολογεί μια τέτοια φιλοδοξία. Επιπλέον, οι σταδιακές εξελίξεις που προβλέπονται στο αντίστροφο έργο, ο διακηρυγμένος στόχος του οποίου είναι μόνο να τηρούνται τα κανονιστικά πρότυπα για τις εκπομπές CO₂, θα είναι πιθανώς ανεπαρκείς για την αποτελεσματική καταπολέμηση της συρρίκνωσης των πωλήσεων οχημάτων ντίζελ την οποία αντιμετωπίζει ο όμιλος. Τέλος, για να αξιολογηθεί η συνεκτικότητα των μέσων που είναι αναγκαία για καθένα από αυτά τα έργα με το υπόλοιπο του σχεδίου αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή συνέκρινε το συνολικό κόστος του έργου «50CO₂Cars» (ήτοι $[300-400]^*$ εκατ. ευρώ σύμφωνα με τον πίνακα 4 της αιτιολογικής σκέψης 41 ανωτέρω) και τις πρόσθετες δαπάνες και τους βιομηχανικούς κινδύνους που συνεπάγεται το αντίστροφο έργο: η πιθανή απώλεια περιθωρίου που προκαλείται από αυτό το φαινόμενο δεν είναι αμελητέα και εκτιμάται σε $[500-700]^*$ εκατ. ευρώ στην αιτιολογική σκέψη 148 ανωτέρω.

(347) Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αντίθεση με τις σταδιακές βελτιώσεις που προβλέπονται στο αντίστροφο έργο, η τεχνολογική τομή που επιφέρει το έργο «50CO₂Cars» ενδέχεται να προσφέρει, σε περίπτωση επιτυχίας, μια αναπτυξιακή δυναμική στην PSA με ορίζοντα το 2020, επιτρέποντας στον όμιλο PSA «να διαφοροποιηθεί, στρεφόμενος σε νέες και αποδοτικές δραστηριότητες». Επίσης το έργο «50CO₂Cars» συμβάλλει στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου καλύτερα από το αντίστροφο έργο.

iv) *Μερικό συμπέρασμα σχετικά με τη συμβολή του έργου «50CO₂Cars» στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA*

(348) Από την ανάλυση των ανωτέρω συνάγεται ότι, ως συνιστώσα του σχεδίου αναδιάρθρωσης, το έργο «50CO₂Cars» συμβάλλει θετικά στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA: η προσαρμογή του βιομηχανικού εξοπλισμού της που καθιστά αναγκαία η εφαρμογή του είναι σύμφωνη με τη στρατηγική και τα μέσα που διατίθενται για την αναδιάρθρωση και, σε περίπτωση επιτυχίας, το έργο θα συμβάλει όχι μόνο στο να διορθωθούν οι επιπτώσεις των διαρθρωτικών δυσκολιών της επιχείρησης (υψηλή ευπάθεια στις εξελίξεις των πωλήσεων αυτοκινήτων ντίζελ στην Ευρώπη και υστέρηση σε ορισμένους τομείς της E&A), αλλά θα επιτρέψει επίσης να διαφοροποιηθεί η παραγωγή του ομίλου με τη στροφή προς «νέες και αποδοτικές» δραστηριότητες που θα μπορούσαν να του δώσουν μια αναπτυξιακή ώθηση με ορίζοντα το 2020.

8.4.2. ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ BPF

- (349) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι δυσκολίες της BPF προέρχονται από τη σχέση αλληλεξάρτησης με τον όμιλο PSA που οδήγησε στην υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της τράπεζας στις 14 Φεβρουαρίου 2013 από την S&P σε BB +, σε μη κατάλληλη για επένδυση (non-investment grade), παρά την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης.
- (350) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παρατηρήσεις των γαλλικών αρχών σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας έχουν άρει τις αμφιβολίες της σχετικά με την αύξηση του μεγέθους του ισολογισμού και του ποσοστού επισφαλών απαιτήσεων της BPF.
- (351) Η Επιτροπή εμμένει κατά συνέπεια στο συμπέρασμα στο οποίο είχε καταλήξει στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας και το οποίο δεν έχει αμφισβητηθεί από κανένα ενδιαφερόμενο μέρος, δηλαδή ότι το πρόβλημα που αντιμετωπίζει η BPF είναι πρόβλημα ρευστότητας που οφείλεται αποκλειστικά στη σχέση της με τον όμιλο PSA. Ως εκ τούτου, εφόσον έχουν αρθεί οι αμφιβολίες ως προς την αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου, πρέπει να θεωρηθεί ότι το ίδιο ισχύει και όσον αφορά το σχέδιο βιωσιμότητας της BPF.

8.5. ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΑΘΕ ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΝΟΘΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

8.5.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (352) Το σημείο 38 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» προβλέπει ότι, για να είναι δυνατή η έγκριση των ενισχύσεων από την Επιτροπή, πρέπει να λαμβάνονται αντισταθμιστικά μέτρα για να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων στους όρους των συναλλαγών. Διαφορετικά, οι ενισχύσεις θα πρέπει να θεωρούνται «αντίθετες προς το κοινό συμφέρον» και να κηρύσσονται ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά. Ο όρος αυτός εκφράζεται συνήθως με περιορισμό της παρουσίας την οποία μπορεί να διατηρήσει η επιχείρηση στην ή στις αγορές της, μετά το πέρας της περιόδου αναδιάρθρωσης.
- (353) Υπενθυμίζεται ότι οι γαλλικές αρχές είχαν προτείνει αρχικά τα ακόλουθα μέτρα: πρόσθετες μειώσεις των CAPEX (κεφαλαιουχικών δαπανών), κατάργηση παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή, παραίτηση από την ανάπτυξη και την παραγωγή υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση και ένα μέτρο για τον καθορισμό ανώτατου ποσοστού διείσδυσης της BPF στην αγορά.
- (354) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με τον χαρακτηρισμό ορισμένων από τα μέτρα αυτά ως αντισταθμιστικών μέτρων, είτε ως προς την επάρκειά τους λόγω των όρων εφαρμογής τους.
- (355) Με το πέρας της παρούσας επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή έχει την άποψη ότι, τουλάχιστον για τα μέτρα που έχουν ήδη αποφασιστεί και τείνει σε εφαρμογή από την PSA πριν από την κοινοποίηση του σχεδίου αναδιάρθρωσης, τα μέτρα που περιγράφονται στο τμήμα 2.4.5 ανωτέρω δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «αντισταθμιστικά» σύμφωνα με τις παραγράφους 38 και επόμενες των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης», αλλά αντιστοιχούν περισσότερο σε στρατηγικές επιλογές «σε κάθε περίπτωση αναγκαίες για την αποκατάσταση της βιωσιμότητας» του ομίλου.
- (356) Ωστόσο, στο υπόμνημά τους της 23ης Ιουλίου 2013, οι γαλλικές αρχές αποφάσισαν να ανακαλέσουν το σύνολο των αντισταθμιστικών μέτρων που κοινοποιήθηκαν στις 12 Μαρτίου 2013, με εξαίρεση το μέτρο που αφορά τον καθορισμό ανώτατου ποσοστού διείσδυσης της BPF, το οποίο τροποποιείται προς την κατεύθυνση που περιγράφεται στο τμήμα 8.5.2 κατωτέρω.
- (357) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη αυτή την ανάκληση και θεωρεί ότι δεν χρειάζεται να αποφανθεί για τα ακόλουθα μέτρα:
- α) τις πρόσθετες μειώσεις των CAPEX («capital expenditures – κεφαλαιουχικών δαπανών»), ιδίως την παύση της παραγωγής των μοντέλων Citroën 6 – Peugeot 607, τη διακοπή και τη μη ανανέωση του μοντέλου Bipper/Nemo και την παύση της παραγωγής των κινητήρων ντίζελ άνω των 2 λίτρων·
 - β) την εγκατάλειψη της παραγωγικής ικανότητας του εργοστασίου Sevelnord προς όφελος ενός ανταγωνιστή·
 - γ) την ανάκληση της ανάπτυξης και της παραγωγής της υβριδικής τεχνολογίας με εξωτερική φόρτιση.
- (358) Στο πλαίσιο των «αντισταθμιστικών μέτρων», η Επιτροπή θα αναλύσει, συνεπώς, μόνο την πρόταση των γαλλικών αρχών που αποσκοπεί στην καθιέρωση, από ένα κατώτατο ποσοστό [26-29]* %, ενός μηχανισμού αύξησης του κόστους της εγγύησης σε συνάρτηση με το ποσοστό διείσδυσης της BPF.

8.5.2. ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΓΓΥΗΣΗΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΙΕΙΣΔΥΣΗΣ ΤΗΣ BPF

- (359) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή επισήμανε ότι ο περιορισμός του ποσοστού διείσδυσης φανόταν να αποτελεί κατάλληλο μέτρο για να περιοριστεί η επίπτωση της χρηματοδοτικής στήριξης της BPF στις πωλήσεις οχημάτων της PSA. Ωστόσο, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς τον πραγματικό αντίκτυπο των μέτρων αυτών και τους όρους εφαρμογής τους. Πράγματι, η PSA πρότεινε την ανάληψη δέσμευσης για το έτος 2013 για κάθε ευρωπαϊκή χώρα, να μην υπερβεί το ποσοστό ευελιξίας H2 2012 και + 1, ήτοι ανώτατο ποσοστό 33,4 %. Εντούτοις, το όριο αυτό φαίνεται ότι είχε ήδη ενσωματώσει την προβλεφθείσα αύξηση για το έτος 2013, δεδομένου ότι το ποσοστό ήταν 29,8 % το 2012. Εξάλλου, για τα έτη 2014 και 2015, οι γαλλικές αρχές πρότειναν το ποσοστό διείσδυσης να υπολογιστεί αδροιστικά για τη γεωγραφική ζώνη G10 της BPF του προηγούμενου έτους, προσαρμοσμένο κατά τη μεταβολή του δείκτη διείσδυσης των συγκρίσιμων τραπεζών που ανέφερε η PSA (δέσμιες τράπεζες των εταιρειών Renault, Ford, BMW, VW και Daimler) με την πρόβλεψη ενός «κατωφλίου». Αυτή η αλλαγή θα επέφερε ενδεχομένως μια ευελιξία για την PSA, που θα μείωνε πράγματι τον δεσμευτικό χαρακτήρα και, κατά συνέπεια, την αποτελεσματικότητα αυτού του μέτρου.
- (360) Παρέμεναν ερωτήματα όσον αφορά την ταυτότητα των συγκρίσιμων τραπεζών που πρότεινε η PSA (επί του παρόντος μόνο τα ποσοστά διείσδυσης των δέσμιων τραπεζών της Renault και της Volkswagen, ενώ άλλοι παραγωγοί, όπως η Ford ή η Fiat είναι επίσης άμεσοι ανταγωνιστές). Δεδομένου ότι τα ποσοστά διείσδυσης παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές από τη μια χώρα στην άλλη, η BPF θα μπορούσε να συγκεντρώσει τις δυνατότητες χορήγησης δανείων στα τμήματα της αγοράς στα οποία έχει τη μεγαλύτερη παρουσία και να αναπτύξει μια επιθετική εμπορική στρατηγική έναντι των ανταγωνιστών.
- (361) Οι γαλλικές αρχές απάντησαν στα επιχειρήματα της Επιτροπής στις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 173). Συμφώνησαν, ιδίως, να διευρυνθεί το πεδίο των συγκρίσιμων τραπεζών, ώστε να περιληφθούν οι δέσμιες τράπεζες της Fiat και της Ford. Κατά τα λοιπά, διατήρησαν τις αρχές του μηχανισμού που προτάθηκε στην κοινοποίηση. Κατά την άποψή τους, όσον αφορά τον βαθμό ανάλυσης των ποσοστών διείσδυσης, κανένας κατασκευαστής δεν κοινοποιεί τα ποσοστά διείσδυσης του ανά τμήμα αγοράς. Όσον αφορά την ευελιξία του μηχανισμού, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι είναι απαραίτητη προκειμένου να καταστεί δυνατή η προσαρμογή της BPF στην προβλεπόμενη εξέλιξη της αγοράς και δεν επιφέρει καμία μείωση της αποτελεσματικότητας και του δεσμευτικού χαρακτήρα του εν λόγω μέτρου. Η Επιτροπή σημειώνει την παρατήρηση των γαλλικών αρχών ως προς την πιθανή ευελιξία που επέφερε η χρήση συνολικού ποσοστού διείσδυσης για το αντισταθμιστικό μέτρο που επιβλήθηκε στην BPF: από την αιτιολογική σκέψη 177 ανωτέρω συνάγεται ότι το [...] % των χρηματοδοτήσεων που χορήγησε η BPF αφορούσε τα τμήματα αγοράς Β και Γ και τις ακόλουθες πέντε χώρες: Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία, Ισπανία και Ιταλία. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα στατιστικά στοιχεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι μπορεί να αποκλειστεί ο κίνδυνος το αντισταθμιστικό μέτρο να είναι αναποτελεσματικό λόγω της υπερβολικής ευελιξίας που επιτρέπει η χρήση ενός συνολικού ποσοστού διείσδυσης.
- (362) Προκαταρκτικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τις γαλλικές αρχές, το αντισταθμιστικό μέτρο σχετικά με το ποσοστό διείσδυσης συνιστά το «πλέον στοχευμένο και το καταλληλότερο για να διορθωθούν οι ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα προέκυπταν άμεσα από τη χορήγηση της ενίσχυσης υπό μορφή εγγύησης προς όφελος της τράπεζας BPF. Πράγματι, το μέτρο αυτό επιτρέπει την ικανοποιητική κατανόηση της σχέσης μεταξύ των συνεπειών της παροχής της εγγυήσεως του δημοσίου στη δραστηριότητα της Τράπεζας PSA και των πωλήσεων οχημάτων ⁽⁴⁸⁾».
- (363) Εξάλλου, η Επιτροπή παρατηρεί ότι όλοι οι κατασκευαστές επιβεβαίωσαν στα σχόλιά τους τον σημαντικό ρόλο μιας δέσμιας τράπεζας στη χρηματοδότηση των πωλήσεων αυτοκινήτων. Η Toyota τονίζει ότι μια δέσμια τράπεζα επιτρέπει να βελτιωθεί η εμπιστοσύνη των καταναλωτών στο εμπορικό σήμα περίπου κατά 15 % και το ποσοστό διείσδυσης είναι υψηλότερο στις κατηγορίες των μικρών μοντέλων. Η Fiat πιστεύει ότι οι δέσμιες τράπεζες των αυτοκινητοβιομηχανιών συνιστούν εξαιρετικά αποδοτικά μέσα πωλήσεων και μάρκετινγκ. Συμμερίζεται τα σχόλια της Toyota όσον αφορά τον ρόλο τους στην οικοδόμηση της εμπιστοσύνης των πελατών και προσθέτει ότι διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για τη στήριξη της διαδικασίας πωλήσεων, κυρίως με το να υποκαθιστούν τα «κλασικά» χρηματοπιστωτικά ιδρύματα που αποδεσμεύονται από αυτό το είδος των δανείων. Η Fiat θεωρεί ότι η δημόσια εγγύηση υπέρ της BPF θα έχει άμεσο και εξαιρετικά αρνητικό αντίκτυπο στους ανταγωνιστές του ομίλου PSA.
- (364) Δεδομένης της ομόφωνης γνώμης των ενδιαφερόμενων μερών όσον αφορά τον κεντρικό ρόλο μιας δέσμιας τράπεζας στη χρηματοδότηση των πωλήσεων των αυτοκινητοβιομηχανιών και τις ιδιαίτερα αρνητικές συνέπειες για τον ανταγωνισμό που προκύπτουν άμεσα από την παροχή της εγγύησης προς όφελος της BPF, η Επιτροπή θεωρεί ότι επιβεβαιώνεται η καταλληλότητα του μέτρου που αποσκοπεί στον περιορισμό της δυνατότητας της BPF να χρησιμοποιεί τη δημόσια εγγύηση για να αυξήσει αδικαιολόγητα τη χρηματοδοτική της ικανότητα σε βάρος των δέσμιων τραπεζών των ανταγωνιστών της που δεν λαμβάνουν τη δημόσια στήριξη.
- (365) Στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013, οι γαλλικές αρχές δεσμεύτηκαν να επιφέρουν τις τροποποιήσεις που περιγράφονται στο τμήμα 7.2 ανωτέρω, για να αντισταθμίσουν τις στρεβλώσεις που προκάλεσε στον ανταγωνισμό η εγγύηση του κράτους στην BPF.

⁽⁴⁸⁾ Παράγραφος 234 των παρατηρήσεων.

- (366) Για να περιοριστούν οι στρεβλωτικές επιπτώσεις που θα προκαλούσε η εγγύηση στον ανταγωνισμό, αλλά και για να δοθεί στην BPF σχετική ευελιξία ώστε να αποκρίνεται στις πιθανές εξελίξεις της αγοράς, η προτεινόμενη δέσμευση έχει τη μορφή πρόσθετης αμοιβής για την εγγύηση σε συνάρτηση με το ποσοστό διείσδυσης της BPF. Η δέσμευση βασίζεται στην ακόλουθη αρχή: προβλέπεται αύξηση της αμοιβής για την εγγύηση όταν η BPF υπερβεί ένα κατώτατο ποσοστό διείσδυσης που καθορίζεται στο $[26-29]^*$ % στη ζώνη G 10. Η Επιτροπή παρατηρεί αφενός ότι η έκταση αυτής της ζώνης (Γερμανία, Αυστρία, Βέλγιο, Ιταλία, Ισπανία, Κάτω Χώρες, Πορτογαλία, Ελβετία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία) φαίνεται ότι είναι η πλέον αντιπροσωπευτική, από τους διαθέσιμους δείκτες, της ευρωπαϊκής αγοράς ⁽⁴⁹⁾. Εξάλλου, ένας τέτοιος μηχανισμός φαίνεται κατάλληλος προκειμένου να τηρηθεί η αρχή των αντισταθμιστικών μέτρων (που αποσκοπούν στον περιορισμό όλων των στρεβλώσεων ανταγωνισμού) εξασφαλίζοντας παράλληλα την αποκατάσταση της βιωσιμότητας. Πράγματι, συνδέοντας την αύξηση του συντελεστή διείσδυσης με αύξηση της προμήθειας εγγύησης, η ικανότητα της BPF να προσφέρει ιδιαίτερα ελκυστικούς όρους χρηματοδότησης χάρη στην εγγύηση θα περιοριστεί στο αναγκαίο για τη διασφάλιση της βιωσιμότητάς της, με ταυτόχρονο περιορισμό των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού. Ο όμιλος δεν θα καταβάλει αμοιβή μεγαλύτερη από αυτήν που μπορεί να χρηματοδοτήσει η κεφαλαιακή του κατάσταση, εφόσον ο όμιλος θα έχει τη δυνατότητα να διατηρήσει το ποσοστό διείσδυσης σε επίπεδο που αντιστοιχεί σε ένα ορισμένο επίπεδο αμοιβής. Η αμοιβή θα αυξάνεται με το ποσοστό διείσδυσης έως ότου ανέλθει στις 491 μονάδες βάσης (εκτιμώμενο ποσοστό της αγοράς). Το κατωτέρω Διάγραμμα 2 παρουσιάζει τη σύνδεση μεταξύ της προμήθειας εγγύησης και του ποσοστού διείσδυσης της PSA (για τα ακριβή στοιχεία, βλ. πίνακα 17 αιτιολογική σκέψη 250 ανωτέρω).

Διάγραμμα 2

Σχέση μεταξύ της προμήθειας εγγύησης (σε μονάδες βάσης) και του ποσοστού διείσδυσης G10 (%)

[...] *

- (367) Η ανάλυση του αντίκτυπου του εν λόγω μέτρου θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να λαμβάνει υπόψη το θεωρητικό ποσοστό διείσδυσης που θα μπορούσε να επιτύχει η PSA χωρίς την ενίσχυση («αντιπαράδειγμα ποσοστού διείσδυσης»). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, χωρίς την εγγύηση του κράτους, η υποβάθμιση της πιστοληπτικής ικανότητας της BPF και η μείωση της χρηματοδοτικής ικανότητάς της θα οδηγούσε σε αντιστοιχη μείωση της παραγωγής δανείων, η οποία θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση κατά $[5-20]^*$ % των πωλήσεων της αυτοκινητοβιομηχανίας ⁽⁵⁰⁾. Έτσι, ο κύκλος εργασιών του τμήματος αυτοκινήτων της PSA, που επιτεύχθηκε χάρη στις χρηματοδοτήσεις της δέσμιας τράπεζας, θα ανερχόταν, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, σε $[6\ 000 - 7\ 000]^*$ εκατ. ευρώ χωρίς την ενίσχυση και $[35\ 000 - 40\ 000]^*$ εκατ. ευρώ με την ενίσχυση (λαμβάνομένης υπόψη εκτιμώμενης μείωσης περίπου $[10-20]$ % των πωλήσεων). Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει συνεπώς ότι το θεωρητικό ποσοστό διείσδυσης της BPF θα ήταν περίπου $[15-20]^*$ %. Με διαφορετικούς όρους, χωρίς την κρατική εγγύηση, η ικανότητα χρηματοδότησης της η BPF θα μειωνόταν σε βαθμό που θα οδηγούσε σε σημαντική μείωση του ποσοστού διείσδυσης της. Εξάλλου, θα προέκυπτε παράλληλη μείωση του όγκου των πωλήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τον κομβικό ρόλο των δέσμιων τραπεζών για τις πωλήσεις αυτοκινήτων. Σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές, αυτή η μείωση δεν θα επέτρεπε να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα και θα οδηγούσε την PSA σε έναν φαύλο κύκλο αλληπάληλων υποβαθμίσεων της δικής της πιστοληπτικής ικανότητας καθώς και της BPF, προκαλώντας με αυτό τον τρόπο ακόμη και πρόσθετες ζημιές για τον όμιλο.
- (368) Αυτό το «αντίστροφο» ποσοστό διείσδυσης επιτρέπει τον ενδεικτικό ποσοτικό προσδιορισμό του κατώτερου ορίου που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τον καθορισμό του αντισταθμιστικού μέτρου. Αυτό το ελάχιστο όριο θα κυμαίνεται σε επίπεδο υψηλότερο από το εν λόγω θεωρητικό ποσοστό που εκτιμάται σε $[15-20]^*$ %. Το οριακό ποσοστό διείσδυσης θα πρέπει επίσης να είναι σε επίπεδο χαμηλότερο από το τρέχον ποσοστό διείσδυσης ($[29-31]^*$ % για τη ζώνη G10 το 2012). Πράγματι, κάθε αντισταθμιστικό μέτρο αποσκοπεί στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων μιας κρατικής ενίσχυσης στους ανταγωνιστές της δικαιούχου επιχείρησης. Ωστόσο, η κρατική εγγύηση επιτρέπει ήδη στην BPF να διατηρεί το σημερινό ποσοστό διείσδυσης (όπως αποδεικνύει το «αντίστροφο» ποσοστό διείσδυσης). Συνεπώς, κάθε αντισταθμιστικό μέτρο που έχει τη μορφή πρόσθετης αμοιβής θα πρέπει ήδη να εφαρμόζεται στο τρέχον ποσοστό διείσδυσης.
- (369) Λαμβάνοντας υπόψη το ποσοστό διείσδυσης του $[29-31]^*$ %, το κατώτατο όριο $[15-20]^*$ % που περιγράφεται ανωτέρω, τις πιθανές αυξητικές μεταβολές που περιγράφουν οι γαλλικές αρχές και τη σημασία της χρηματοδότησης των δέσμιων τραπεζών για τη δραστηριότητα των πωλήσεων αυτοκινήτων, η δέσμευση να αυξηθεί η αμοιβή για την κρατική εγγύηση κατά $[26-29]^*$ % ⁽⁵¹⁾ θεωρείται ως κατάλληλο μέτρο που μπορεί να περιορίσει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη το τρέχον ποσοστό διείσδυσης, η δέσμευση σημαίνει ότι η BPF θα έπρεπε να αυξήσει ήδη την προμήθεια εγγύησης κατά $[40-50]^*$ περίπου μονάδες βάσης (το οποίο σημαίνει ότι η κρατική εγγύηση θα αμειβόταν περίπου με $[300-310]^*$ μονάδες βάσης αντί των 260 μονάδων βάσης που προβλέπει το αρχικό πρωτόκολλο που έχει συναφθεί με το κράτος). Εάν η BPF επιθυμεί να αυξήσει το ποσοστό διείσδυσης, η αμοιβή θα

⁽⁴⁹⁾ Ο δείκτης G5, που περιλαμβάνεται στον δείκτη G10, καλύπτει ήδη, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη (361) ανωτέρω, το [...] * % των χρηματοδοτήσεων που χορηγεί η BPF.

⁽⁵⁰⁾ Υπόμνημα των γαλλικών αρχών της 7ης Δεκεμβρίου 2012: αντιπαράδειγμα – αρχικές επιπτώσεις στον όμιλο PSA.

⁽⁵¹⁾ Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι αυτό το ποσοστό διείσδυσης του $[26-29]^*$ % είναι σημαντικά χαμηλότερο από αυτό που πρότειναν αρχικά οι γαλλικές αρχές στην πρώτη εκδοχή του αντισταθμιστικού μέτρου: ήτοι 33,4 %, όπως αναφέρεται στον πίνακα 7 της αιτιολογικής σκέψης 102.

αυξηθεί κατά τα ποσοστά που προβλέπονται στον πίνακα 17 της αιτιολογικής σκέψης 250 ανωτέρω ⁽⁵²⁾. Εάν αυτό το ποσοστό διείσδυσης μειωθεί, η πρόσθετη αμοιβή θα μειωθεί κατά τον ίδιο τρόπο ⁽⁵³⁾. Συνεπώς, η δέσμευση αυτή επιφέρει άμεση αύξηση του κόστους της εγγύησης για την BPF, κόστος το οποίο θα αυξάνεται όσο αυξάνεται το ποσοστό των οχημάτων που χρηματοδοτούνται από την BPF επί του συνόλου των πωλήσεων.

- (370) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό επιτρέπει την αντιστάθμιση των υπερβολικών στρεβλώσεων του ανταγωνισμού κατά την έννοια των σημείων 38 έως 40 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν.
- (371) Τέλος, παρά την πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα που κατά τα φαινόμενα πλήττει την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία, η Επιτροπή πιστεύει ότι μια πρόσθετη μείωση της παραγωγικής ικανότητας του ομίλου PSA δεν θα αποτελούσε την καταλληλότερη λύση στην προκειμένη περίπτωση:
- α) αφενός, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 49 ανωτέρω, η επιχείρηση έχει ήδη καταβάλει σημαντικές διαρθρωτικές προσπάθειες στις εγκαταστάσεις της Aulnay et de Rennes·
- β) αφετέρου, όπως διευκρινίστηκε στην αιτιολογική σκέψη 315 ανωτέρω, εάν απαιτηθούν στο μέλλον νέες προσπάθειες αναδιάρθρωσης, κρίνεται προτιμότερο να δοθεί στην PSA ένα περιθώριο στρατηγικών ελιγμών στην επιλογή των μέσων που θα εφαρμόσει για τη σταθεροποίηση της οικονομικής της κατάστασης, εφόσον η πρόσθετη μείωση της παραγωγικής ικανότητας είναι μόνο ένα από τα μέσα που θα μπορούσαν να προβλεφθούν για την επίτευξη αυτού του σκοπού.

8.5.3. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΧΟΡΗΓΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ

- (372) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι γαλλικές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση ότι η PSA δεν θα μειώσει το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο των χρηματοδοτήσεων που χορηγήθηκαν στους αντιπροσώπους του δικτύου της σε επίπεδο χαμηλότερο από το μέσο ετήσιο εμπορικό περιθώριο που διαπιστώθηκε κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες έως τις 30 Ιουνίου 2013 για όλη τη διάρκεια της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης.
- (373) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η δέσμευση αυτή επιτρέπει να μη μειωθεί ο δεσμευτικός χαρακτήρας του περιορισμού του ποσοστού διείσδυσης της BPF. Πράγματι, διατηρώντας το μέσο εμπορικό περιθώριο στους αντιπροσώπους στο επίπεδο που επικρατούσε χωρίς την ενίσχυση, η BPF δεν θα μπορεί να χρησιμοποιεί την εγγύηση για να συνεχίζει μια επιθετική εμπορική πολιτική έναντι αυτών των αντιπροσώπων.

8.5.4. ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΕΙΧΑΝ ΠΡΟΒΛΕΦΘΕΙ ΑΡΧΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ «50CO₂CARS» ΣΕ ΕΠΙΣΤΡΕΠΤΕΣ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ

- (374) Για να διατηρηθεί ο αναλογικός χαρακτήρας των μέσων που εφαρμόζει το δημόσιο για τη διατήρηση των τεχνολογικών δεξιοτήτων της κατασκευάστριας εταιρείας που αντιμετωπίζει δυσκολίες, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αναγκαίο:
- α) Η διάσταση των δραστηριοτήτων E&A που ασκούνται στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης δεν πρέπει να συμβάλει στην εμφάνιση κινδύνου «παραγκωνισμού» που αναφέρει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 243 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας·
- β) Σε περίπτωση ευνοϊκής εξέλιξης, ένα σημαντικό μέρος των δημοσίων πόρων που τίθενται στη διάθεση του κατασκευαστή, προκειμένου να διατηρείται το επίπεδο ικανοτήτων στην «τεχνολογία αιχμής» να επιστρέφεται στη χορηγούσα αρχή της ενίσχυσης σε περίπτωση επιτυχίας του έργου E&A και αποκατάστασης της βιωσιμότητας.
- (375) Όσον αφορά το πρώτο σημείο, η Επιτροπή οφείλει να ελέγξει εάν, σε περίπτωση υλοποίησης του έργου «50CO₂Cars», θα μειωθούν αισθητά (ή ριζικά) τα δυναμικά κίνητρα των άλλων κατασκευαστών αυτοκινήτων να συνεχίσουν τις προσπάθειες E&A στην υβριδική τεχνολογία. Ωστόσο, όπως προκύπτει από τις παρατηρήσεις της GM ότι, αν τα ποσά από δημόσιους πόρους που διατίθενται για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars», δεν είναι «αμελητέα» για ένα έργο E&A για την ανάπτυξη συστήματος «mild-hybridisation», δεν θα ήταν κατ' ανάγκη και «σημαντικά» σε σχέση με τις δαπάνες E&A του τομέα στο σύνολό του και, σε κάθε περίπτωση, ανεπαρκή για να «εμποδίσουν έναν ανταγωνιστή

⁽⁵²⁾ Ενδεικτικά, εάν το ποσοστό διείσδυσης ανέλθει σε [30-40]* % (έναντι [29-31]* % επί του παρόντος), η αύξηση του κόστους της εγγύησης θα είναι [70-80]* μονάδες βάσης.

⁽⁵³⁾ Ενδεικτικά, εάν το ποσοστό διείσδυσης ανέλθει σε [20-30]* % (έναντι [29-31]* % επί του παρόντος), η αύξηση του κόστους της εγγύησης θα είναι [20-30]* μονάδες βάσης.

κατασκευαστή να αναπτύξει το δικό του πρόγραμμα E&A στον ίδιο τομέα» (βλ. αιτιολογική σκέψη 184 ανωτέρω). Από την πλευρά της, η Fiat επιβεβαιώνει επίσης ότι η τεχνολογική πρόοδος που επιτυγχάνεται με το έργο «50CO₂Cars» δεν θα αποτελέσει φραγμό εισόδου που θα αποθαρρύνει τους άλλους κατασκευαστές (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 190 και 232 ανωτέρω). Με βάση αυτές τις αναφορές των τρίτων μερών, η Επιτροπή μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι μπορεί στην συγκεκριμένη περίπτωση να αποκλεισθεί ο κίνδυνος η υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» να προκαλέσει αποτέλεσμα «παραγκωνισμού».

- (376) Όσον αφορά το δεύτερο σημείο, η Επιτροπή παραπέμπει στο προτεινόμενο από τις γαλλικές αρχές αντισταθμιστικό μέτρο στο τμήμα 7.5 ανωτέρω, που αποσκοπεί στο να μετατραπούν οι επιδοτήσεις ύψους 24,5 εκατ. ευρώ που είχαν προταθεί αρχικά σε προκαταβολές επιστρεπτές προς τον ADEME, κατά τρόπον ώστε, σε περίπτωση ευνοϊκών εξελίξεων για τον όμιλο PSA, να επιστραφεί στο κράτος το σύνολο των ποσών που καταβλήθηκαν για την υλοποίηση των ενισχυόμενων δραστηριοτήτων E&A.
- (377) Σε τελική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δημόσια στήριξη για την υλοποίηση του έργου «50CO₂Cars» στο πλαίσιο του σχεδίου αναδιάρθρωσης όχι μόνο δεν μπορεί να θέσει σε σοβαρό κίνδυνο τα κίνητρα των άλλων κατασκευαστών να συνεχίσουν τις προσπάθειες E&A (απουσία αποτελέσματος «παραγκωνισμού»), αλλά είναι επίσης αναλογική προς τον στόχο της αποκατάστασης της βιωσιμότητας του ομίλου PSA, στο μέτρο που οι γαλλικές αρχές έχουν αναλάβει τη δέσμευση, σε περίπτωση βελτίωσης της χρηματοοικονομικής κατάστασης του ομίλου, τα ποσά που προκατέβαλε το δημόσιο για να στηρίξει την υλοποίηση αυτού του έργου E&A να επιστραφούν, για το σύνολο των προεξοφλημένων ποσών, στη αρχή που χορήγησε την ενίσχυση (βλ. αιτιολογική σκέψη 256 ανωτέρω).

8.5.5. ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΗ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΕΞΑΓΟΡΩΝ

- (378) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές δεσμεύτηκαν να μην αποκτήσει η PSA συμμετοχές σε άλλες επιχειρήσεις και να μην εξαγοράσει στοιχεία ενεργητικού επιχειρήσεων, κατά τη διάρκεια του σχεδίου αναδιάρθρωσής της, με τις συνθήκες που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 251 κ.ε., για ποσά άνω των 100 εκατ. ευρώ ετησίως. Κατά παρέκκλιση από τη γενική αρχή που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 251 και 252 ανωτέρω, η Faurecia και οι θυγατρικές της θα μπορούν να πραγματοποιήσουν εξαγορές με την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 253 ανωτέρω. Στην αξιολόγησή της, η Επιτροπή θα λάβει υπόψη θετικά τις εξαγορές, οι οποίες i) συμβάλλουν, άμεσα ή έμμεσα, στην αποκατάσταση της βιωσιμότητας του ομίλου PSA έχοντας θετικό αντίκτυπο στην προβλεπόμενη απόδοση του ομίλου PSA και ii) δεν συνιστούν καταστρατήγηση της υποχρέωσης να περιορίζονται οι επιπτώσεις της ενίσχυσης στα απολύτως αναγκαία για την επίτευξη των στόχων του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA.
- (379) Η Επιτροπή θεωρεί το μέτρο αυτό αναγκαίο και ότι μπορεί να αντισταθμίσει τα αποτελέσματα στρέβλωσης του ανταγωνισμού που προκαλεί η χορήγηση της ενίσχυσης.

8.5.6. ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΜΕΤΡΟΥ ΓΙΑ ΤΟ FMEA

- (380) Ένας ανώνυμος τρίτος θεωρεί ότι η PSA πρέπει να πωλήσει τη συμμετοχή της στο FMEA. Η Επιτροπή σημειώνει ότι οι παρατηρήσεις του εν λόγω τρίτου συνδέονται με καταγγελία που εξετάζεται από την Επιτροπή και δεν αφορούν το αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας. Ως εκ τούτου δεν είναι αναγκαίο να απαντήσει στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης.

8.6. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΣΤΟ ΕΛΑΧΙΣΤΟ: ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ, ΧΩΡΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗ

- (381) Για να είναι δυνατό να επιτραπεί η ενίσχυση, πρέπει, κατ' εφαρμογή των σημείων 43 έως 45 των κατευθυντήριων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν, το ποσό και η ένταση της ενίσχυσης να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο που θα επιτρέψει την αναδιάρθρωση ανάλογα με τους διαθέσιμους χρηματοοικονομικούς πόρους της επιχείρησης, των μετόχων της ή του επιχειρηματικού ομίλου στον οποίο ανήκει. Οι δικαιούχοι της ενίσχυσης πρέπει να συμβάλουν ουσιαστικά στο σχέδιο αναδιάρθρωσης με δικούς τους πόρους, περιλαμβανομένης της πώλησης στοιχείων του ενεργητικού που δεν είναι απαραίτητα για την επιβίωση της επιχείρησης, ή με εξωτερική χρηματοδότηση που θα λάβουν με τους όρους της αγοράς.
- (382) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 246 και 247 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή πενθυμίζει ότι αυτός ο όρος συμβατότητας δεν δημιουργεί ιδιαίτερες αμφιβολίες. Οι δαπάνες αναδιάρθρωσης, όπως περιγράφονται στην κοινοποίηση των γαλλικών αρχών, ανέρχονται σε [1,3-1,8]* δισεκατ. ευρώ. Προκειμένου να χρηματοδοτήσει την αναδιάρθρωσή του, ο όμιλος PSA έδωσε σε εφαρμογή πρόγραμμα μεταβίβασης περιουσιακών στοιχείων που απέφερε στον όμιλο ποσό 1,956 δισεκατ. ευρώ ρευστών διαθέσιμων (2,050 δισεκατ. σε όρους καθαρής χρηματοπιστωτικής θέσης). Προς υπόμνηση, το ποσό της ενίσχυσης ανέρχεται σε 571,9 εκατ. ευρώ.
- (383) Εξάλλου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαίτηση περιορισμού του ποσού της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο για την υλοποίηση της αναδιάρθρωσης εξασφαλίζεται επίσης με τη δέσμευση των γαλλικών αρχών να μην υπάρξουν εξαγορές, με τους όρους που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 251 και επόμενες. Η Επιτροπή θεωρεί πράγματι ότι η δέσμευση αυτή επιτρέπει να αποφευχθεί το ενδεχόμενο να χρησιμοποιήσει ο όμιλος PSA διαθέσιμους οικονομικούς πόρους για οποιοδήποτε άλλο σκοπό εκτός από την αποκατάσταση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας.

(384) Η Επιτροπή εκτιμά, συνεπώς, ότι δεν συντρέχει λόγος να επανεξετάσει την εκτίμηση στην οποία προέβη στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας σχετικά με την τήρηση των κριτηρίων που απαριθμούνται στις παραγράφους 43 και 45 των κατευθυντηρίων γραμμών «διάσωσης και αναδιάρθρωσης» που προαναφέρθηκαν.

8.7. ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΦΑΠΙΑΞ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (385) Σύμφωνα με τις παραγράφους 72 και επόμενες των κατευθυντηρίων γραμμών για τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης, ενίσχυση αναδιάρθρωσης μπορεί να χορηγείται μόνο μία φορά σε διάστημα δέκα ετών.
- (386) Οι γαλλικές αρχές διευκρίνισαν στην κοινοποίηση της 12ης Μαρτίου 2013 ότι ο όμιλος PSA δεν έχει λάβει ενισχύσεις αναδιάρθρωσης κατά τα 10 τελευταία έτη.
- (387) Επομένως έχει τηρηθεί η αρχή της εφάπαξ ενίσχυσης που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις ενισχύσεις αναδιάρθρωσης.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

(388) Λαμβανομένων υπόψη των δεσμεύσεων που έχουν αναλάβει οι γαλλικές αρχές, η ενίσχυση μπορεί να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η κρατική ενίσχυση που προτίθεται να χορηγήσει η Γαλλία στον όμιλο PSA Peugeot Citroën SA υπό μορφή εγγύησης του κράτους η οποία καλύπτει τις εκδόσεις ομολόγων της Banque PSA Finances που πραγματοποιούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016 εντός του ορίου των 7 δισεκατ. ευρώ (με ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης 486 εκατ. ευρώ), αφενός, και υπό μορφή επιστρεπτέων προκαταβολών ύψους 85,9 εκατ. ευρώ για την υλοποίηση του έργου E&A «50CO₂Cars», αφετέρου, ήτοι συνολικό ποσό ενίσχυσης ύψους 571,9 εκατ. ευρώ, είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

Εγκρίνεται, συνεπώς, η εκτέλεση της εν λόγω κρατικής ενίσχυσης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 29 Ιουλίου 2013.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΑΙ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

1. ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

- 1) Οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ότι ο όμιλος PSA θα αναθέσει σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα την ευθύνη να ελέγχει ενδελεχώς την εφαρμογή των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 («ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας») για τη διάρκεια εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.
- 2) Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να είναι ανεξάρτητος από τον όμιλο PSA. Όσον αφορά τα καθήκοντά του π.χ. ως τράπεζας επενδύσεων, συμβούλου ή ορκωτού λογιστή, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας οφείλει να κατέχει την τεχνογνωσία και τις γνώσεις που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση της εντολής του και δεν θα πρέπει ποτέ να υπόκειται σε σύγκρουση συμφερόντων. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να αμείβεται από τον όμιλο PSA κατά τρόπο που δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να επηρεάζει την αποτελεσματική και ανεξάρτητη εκτέλεση των καθηκόντων του.
- 3) Οι γαλλικές αρχές υποβάλλουν για προηγούμενη έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το αργότερο εντός τεσσάρων εβδομάδων από την ημερομηνία κοινοποίησης στις γαλλικές αρχές της απόφασης που θα εκδώσει η Επιτροπή στην υπόθεση SA. 35611, τουλάχιστον δύο πρόσωπα ή οργανισμούς για τον διορισμό ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα.
- 4) Οι προτάσεις των γαλλικών αρχών πρέπει να είναι επαρκώς λεπτομερείς, ώστε να είναι σε θέση η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να διασφαλίσει ότι ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πληροί τις προϋποθέσεις στο πλαίσιο της παρούσας δέσμευσης. Οι προτάσεις πρέπει να περιλαμβάνουν ιδίως τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) γραπτό σχέδιο εντολής, που παραθέτει αναλυτικά όλες τις διατάξεις που θα επιτρέπουν στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα να εκτελεί τα καθήκοντά του·
 - β) σχέδιο προγράμματος εργασίας που αναλύει τον τρόπο με τον οποίο ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας προτίθεται να εκτελεί τα καθήκοντά του.
- 5) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει ή να απορρίψει τις προτάσεις ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα και θα μπορεί να εγκρίνει το σχέδιο εντολής με την επιφύλαξη των τροποποιήσεων που κρίνει χρήσιμες για να μπορέσει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας να εκτελέσει τα καθήκοντά του. Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει μία μόνο από τις προτάσεις του ομίλου PSA, ο όμιλος θα διορίσει το εν λόγω πρόσωπο ή τον οργανισμό ως ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή θα πράξει τα δέοντα ώστε το εν λόγω πρόσωπο ή οργανισμός να διοριστεί δυνάμει του εγκεκριμένου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχεδίου εντολής. Εάν εγκριθούν περισσότεροι του ενός, ο όμιλος PSA είναι ελεύθερος να επιλέξει το πρόσωπο ή οργανισμό που επιθυμεί να διορίσει ως ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα διοριστεί εντός μιας εβδομάδας από την έγκριση της Επιτροπής και σύμφωνα με το σχέδιο εντολής που εγκρίνεται από την Επιτροπή.
- 6) Εάν απορριφθούν όλες οι προτάσεις των γαλλικών αρχών, οι γαλλικές αρχές δεσμεύονται ότι ο όμιλος PSA θα προτείνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τουλάχιστον δύο άλλα πρόσωπα ή οργανισμούς, σύμφωνα με τους όρους και τη διαδικασία που προβλέπει η παρούσα δέσμευση, και εντός δύο εβδομάδων από την κοινοποίηση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της απόρριψης της πρώτης πρότασης.
- 7) Εάν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απορρίψει τις νέες προτάσεις των γαλλικών αρχών, η Επιτροπή θα ορίσει έναν ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο ο όμιλος PSA οφείλει να διορίσει δυνάμει του εγκεκριμένου από την Επιτροπή σχεδίου εντολής.

2. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

- 8) Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα πρέπει i) να παρέχει βοήθεια στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να ελέγχει αν ο όμιλος PSA τηρεί τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013, και ii) να εκπληρώσει την αποστολή του, όπως αυτή ορίζεται από την εν λόγω επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα πρέπει να εκτελεί τα καθήκοντά του βάσει του προγράμματος εργασίας που εγκρίνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και, ενδεχομένως, τροποποιείται με τη συγκατάθεση της. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί αυτεπάγγελα ή αν το ζητήσει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας ή ο όμιλος PSA, να παρέχει οδηγίες στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Ο όμιλος PSA δεν μπορεί να δίνει οδηγίες στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα.
- 9) Η αποστολή του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα είναι να εξασφαλίζει την τήρηση και πλήρη εφαρμογή όλων των υποχρεώσεων που προβλέπονται στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 καθώς και να βεβαιώνεται ότι ο όμιλος PSA εφαρμόζει το σχέδιο αναδιάρθρωσης που κοινοποιήθηκε στις 12 Μαρτίου 2013 στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

- 10) Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας:
- α) οφείλει να προτείνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην πρώτη έκθεσή του, αναλυτικό πρόγραμμα εργασίας που περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο θα ελέγχει την τήρηση της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013·
 - β) οφείλει να ελέγχει αν ο όμιλος PSA εφαρμόζει πλήρως και ορθά το σχέδιο αναδιάρθρωσης και ιδίως:
 - ότι θα θέτει σε εφαρμογή τις δεσμεύσεις που ορίζονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013 και τα αντισταθμιστικά μέτρα που περιγράφονται στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013,
 - ότι θέτει σε εφαρμογή τα μέτρα βιωσιμότητας που περιγράφονται στο σημείο 6 της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013·
 - γ) πρέπει να εξασφαλίζει ότι τηρούνται όλες οι λοιπές υποχρεώσεις που περιγράφονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013·
 - δ) πρέπει να αναλάβει όλα τα άλλα καθήκοντα που του ανατίθενται στην επιστολή δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013·
 - ε) πρέπει να προτείνει στον όμιλο PSA τα μέτρα που κρίνει χρήσιμα για την τήρηση των δεσμεύσεων που αναφέρονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013·
 - στ) θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις στο κανονιστικό πεδίο που μπορεί να έχουν επιπτώσεις στη ρευστότητα και τη φερεγγυότητα για να παρακολουθεί την εξέλιξη των κύριων συναφών χρηματοοικονομικών δεικτών σε σχέση με τις προβλέψεις του σχεδίου αναδιάρθρωσης του ομίλου PSA·
 - ζ) θα πρέπει να προτείνει σχέδιο γραπτής έκθεσης προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τις γαλλικές αρχές και τον όμιλο PSA εντός 30 ημερών από την εκάστοτε περίοδο έξι μηνών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι γαλλικές αρχές και ο όμιλος PSA μπορούν να προτείνουν τροποποιήσεις, εντός προθεσμίας 5 εργάσιμων ημερών. Εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την παραλαβή των παρατηρήσεων, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να συντάξει τελική έκθεση, λαμβάνοντας υπόψη, στο μέτρο του δυνατού και κατά τη διακριτική του ευχέρεια, τις παρατηρήσεις που παρέλαβε. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα πρέπει στη συνέχεια να αποστείλει την έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στις γαλλικές αρχές. Θα μπορεί στη συνέχεια να διαβιβάσει την έκθεσή του στον όμιλο PSA. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποστείλει την έκθεσή του στις γαλλικές αρχές ή στον όμιλο PSA πριν να τη διαβιβάσει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Εάν η τελική έκθεση του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα περιλαμβάνει εμπιστευτικά στοιχεία που αφορούν τον όμιλο PSA, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας υποχρεούται να αποστείλει μη εμπιστευτική έκδοσή.

Η έκθεση θα πρέπει ειδικότερα να περιγράφει όλες τις ενέργειες του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα για την εκπλήρωση της αποστολής του και την τήρηση, από τον όμιλο PSA, των υποχρεώσεων που υπέχει σύμφωνα με τους όρους της επιστολής δεσμεύσεων. Πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να επαληθεύει αν η διαχείριση του ομίλου PSA είναι σύμφωνη με τις υποχρεώσεις της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013. Εάν χρειασθεί, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να διευκρινίζει λεπτομερέστερα τα στοιχεία που επιθυμεί να περιλαμβάνει η έκθεση.

Εκτός από τις εν λόγω εκθέσεις, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να ενημερώνει εγγράφως την Επιτροπή με τη δέουσα επιμέλεια για κάθε παραβίαση των δεσμεύσεων που αναφέρονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013, την οποία ενδεχομένως υποπτεύεται, στέλνοντας παράλληλα μία μη εμπιστευτική έκδοση της επιστολής στον όμιλο PSA.

3. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ PSA

- 11) Ο όμιλος PSA θα πρέπει να παρέχει και να απαιτεί από τους συμβούλους του να παρέχουν, τηρώντας τους κανόνες του επαγγελματικού απορρήτου, κάθε συνεργασία, βοήθεια και ενημέρωση την οποία θα μπορούσε εύλογα να τους ζητήσει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας για την εκτέλεση των καθηκόντων του στο πλαίσιο της εντολής του. Ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας πρέπει να έχει απεριόριστη πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες, τα έγγραφα και αρχεία, καθώς και σε όλα τα διευθυντικά στελέχη ή τους μισθωτούς του ομίλου PSA, που είναι απαραίτητα για την άσκηση των καθηκόντων του. Ο όμιλος PSA θα πρέπει να παρέχει στον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ένα γραφείο στις εγκαταστάσεις του και κάθε μισθωτός του ομίλου PSA θα πρέπει να είναι πρόθυμος να συναντήσει τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα και να του παρέχει τις πληροφορίες που χρειάζεται για την εκτέλεση των καθηκόντων του.
- 12) Με την επιφύλαξη έγκρισης του ομίλου PSA (την οποία ο όμιλος δεν μπορεί να αρνηθεί ή να καθυστερεί χωρίς λόγο) και με δικά του έξοδα, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας μπορεί να προσλαμβάνει συμβούλους που επιθυμεί, ιδίως για νομικά θέματα ή θέματα χρηματοδότησης επιχειρήσεων, εάν θεωρεί ότι είναι αναγκαίο για την εκτέλεση των καθηκόντων του δυνάμει της επιστολής δεσμεύσεων της 23ης Ιουλίου 2013 και με την προϋπόθεση ότι τα έξοδα και άλλες επιβαρύνσεις είναι εύλογα. Εάν ο όμιλος PSA αρνηθεί να διαθέτει ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας παρόμοιους συμβούλους, η Επιτροπή θα μπορεί να εγκρίνει τον διορισμό τους αφού ακούσει τον όμιλο PSA. Μόνο ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας μπορεί να δίνει οδηγίες σε αυτούς τους συμβούλους.

4. ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΝΕΟΥ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΑ

- 13) Εάν ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας να θέσει τέρμα στα καθήκοντά του που περιγράφονται στις δεσμεύσεις βάσει της επιστολής της 23ης Ιουλίου 2013, ή για οποιονδήποτε άλλο λόγο, όπως η εμφάνιση σύγκρουσης συμφερόντων που αφορά τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα:
- α) η Επιτροπή μπορεί, αφού ακούσει τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, να επιβάλει στον όμιλο PSA να τον αντικαταστήσει·
 - β) ο όμιλος PSA μπορεί, με την έγκριση της Επιτροπής, να αντικαταστήσει τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα.
- 14) Εάν ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας έχει απαλλαγεί από τα καθήκοντά του σύμφωνα με το τμήμα 4 του παρόντος παραρτήματος, μπορεί να του επιβληθεί να συνεχίσει να ασκεί τα καθήκοντά του έως ότου διοριστεί νέος ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας και του κοινοποιήσει όλες τις συναφείς πληροφορίες που έχει στη διάθεσή του. Ο νέος ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας θα διοριστεί σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο τμήμα 1 του παρόντος παραρτήματος.
- 15) Με την επιφύλαξη του σημείου 13) του παρόντος παραρτήματος, ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας μπορεί να θέσει τέρμα στα καθήκοντά του μόνον αφού τον απαλλάξει η Επιτροπή, αφού θα έχει εκπληρώσει όλες τις υποχρεώσεις του. Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί ανά πάσα στιγμή να απαιτήσει τον διορισμό νέου ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα, εάν διαπιστωθεί εκ των υστέρων ότι οι δεσμεύσεις που ορίζονται στην επιστολή της 23ης Ιουλίου 2013 δεν έχουν τηρηθεί στο ακέραιο.
-

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2016/2069 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 1ης Οκτωβρίου 2014****σχετικά με τα μέτρα SA.14093 (C 76/2002) που εφάρμοσε το Βέλγιο υπέρ της Brussels South Charleroi Airport και της Ryanair**

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2014) 6849]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο (¹),

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις διατάξεις των προαναφερθέντων άρθρων (²) και έλαβε υπόψη αυτές τις παρατηρήσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Μετά από πληροφορίες που δημοσιεύτηκαν στον βελγικό Τύπο τον Ιούλιο του 2001 και την παραλαβή καταγγελίας τον Ιανουάριο του 2002, η Επιτροπή ενημερώθηκε ότι το Βέλγιο είχε χορηγήσει μέτρα ενισχύσεων υπέρ της αεροπορικής εταιρείας Ryanair για την εκμετάλλευση αεροπορικών υπηρεσιών στον αερολιμένα του Charleroi. Με επιστολές της 21ης Νοεμβρίου 2001, της 13ης Ιουνίου 2002 και της 4ης Ιουλίου 2002 και σε σύσκεψη στις 9 Οκτωβρίου 2002, το Βέλγιο κοινοποίησε τα σχετικά στοιχεία στην Επιτροπή.
- (2) Με επιστολή της 11ης Δεκεμβρίου 2002 (³) (στο εξής «απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας»), η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο για την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (στο εξής «επίσημη διαδικασία έρευνας») κατά των εν λόγω μέτρων. Το Βέλγιο υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 14 Φεβρουαρίου 2003.
- (3) Η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (⁴). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα επίμαχα μέτρα εντός ενός μηνός από την ημερομηνία δημοσίευσης.
- (4) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους των ενδιαφερομένων. Διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στο Βέλγιο με επιστολές της 19ης Μαρτίου και 22ας Απριλίου 2003, παρέχοντας στο Βέλγιο τη δυνατότητα να τις σχολιάσει. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις του Βελγίου με επιστολές της 16ης και της 27ης Μαΐου 2003.
- (5) Με αίτημα της Επιτροπής, πραγματοποιήθηκαν τρεις συσκέψεις με τις βελγικές αρχές στις 24 Ιουνίου 2003, στις 23 και στις 25 Ιουλίου 2003. Ακολούθησε, στις 27 Αυγούστου 2003, η αποστολή συμπληρωματικών πληροφοριών μετά από αίτημα της Επιτροπής.
- (6) Στις 19 Δεκεμβρίου 2003, το Βέλγιο απέστειλε στην Επιτροπή επιστολή που περιείχε συμπληρωματικά στοιχεία. Με την επιστολή αυτή, οι βελγικές αρχές ζητούσαν νέα σύσκεψη με την Επιτροπή· η σύσκεψη αυτή πραγματοποιήθηκε στις 16 Ιανουαρίου 2004.

(¹) Από την 1η Δεκεμβρίου 2009, τα άρθρα 87 και 88 της Συνθήκης ΕΚ έγιναν αντίστοιχα άρθρα 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης («ΣΛΕΕ»). Οι δύο δέσμες διατάξεων είναι κατ' ουσίαν ταυτόσημες. Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, οι παραπομπές στα άρθρα 107 και 108 της ΣΛΕΕ θεωρούνται, κατά περίπτωση, παραπομπές στα άρθρα 87 και 88 αντίστοιχως της Συνθήκης ΕΚ. Η ΣΛΕΕ εισήγαγε επίσης ορισμένες αλλαγές στην ορολογία, όπως η αντικατάσταση του όρου «Κοινότητα» από τον όρο «Ένωση», του όρου «κοινή αγορά» από τον όρο «εσωτερική αγορά» και του όρου «Πρωτοδικείο» από τον όρο «Γενικό Δικαστήριο». Στην παρούσα απόφαση χρησιμοποιείται η ορολογία της ΣΛΕΕ.

(²) ΕΕ C 248 της 17.8.2012, σ.1.

(³) SG (2002) D/233141.

(⁴) ΕΕ C 18 της 25.1.2003, σ. 3.

- (7) Η Επιτροπή εξέδωσε μια τελική απόφαση εν μέρει αρνητική, στις 12 Φεβρουαρίου 2004 ⁽⁵⁾ (στο εξής «η απόφαση του 2004»).
- (8) Η απόφαση αυτή ακυρώθηκε με απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2008 ⁽⁶⁾ (στο εξής «η απόφαση του 2008»), με αποτέλεσμα να υποχρεωθεί η Επιτροπή να λάβει νέα τελική απόφαση σχετικά με τα επίμαχα μέτρα. Το Πρωτοδικείο έκρινε ότι η παράλειψη της Επιτροπής να εξετάσει από κοινού τα μέτρα που χορηγήθηκαν υπέρ της Ryanair από την περιφέρεια της Βαλλωνίας (στο εξής «η Περιφέρεια») και από τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα του Charleroi, την ανώνυμη εταιρία Brussels South Charleroi Airport (στο εξής «BSCA»), και να εξακριβώσει αν οι δύο αυτές οντότητες συμπεριφέρθηκαν ως συντεοί φορείς σε οικονομία της αγοράς, ήταν νομικά εσφαλμένη. Η απόφαση του 2008 είχε ως αποτέλεσμα να κινηθεί εκ νέου η επίσημη διαδικασία έρευνας που είχε περατωθεί με την τελική απόφαση του 2004.
- (9) Με επιστολή της 23ης Ιουλίου 2010, η Επιτροπή έδωσε στο Βέλγιο, καθώς και στα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας που κινήθηκε στις 11 Δεκεμβρίου 2002, τη δυνατότητα να διατυπώσει νέες παρατηρήσεις στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας εξέτασης εκ νέου μετά την απόφαση του 2008. Μετά από αίτηση της Επιτροπής της 20ής Απριλίου 2011, οι βελγικές αρχές, υπέβαλαν συμπληρωματικά στοιχεία με επιστολές της 14ης Ιουλίου και της 21ης Σεπτεμβρίου 2011.
- (10) Με επιστολή της 21ης Μαρτίου 2012, η Επιτροπή ενημέρωσε το Βέλγιο για την απόφασή της να επεκτείνει την επίσημη διαδικασία έρευνας σε νέα μέτρα (στο εξής «η απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012»).
- (11) Η απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012 δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁷⁾. Η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους για τα επίμαχα μέτρα.
- (12) Το Βέλγιο υπέβαλε τις σχετικές παρατηρήσεις του στις 22 Μαΐου 2012. Οι παρατηρήσεις της 22ας Μαΐου δεν περιείχαν τον ανακεφαλαιωτικό πίνακα που παρατίθεται στο παράρτημα I της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012. Ο πίνακας αυτός κοινοποιήθηκε στις 5 Ιουνίου 2012.
- (13) Στις 9 Αυγούστου 2012, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες, μεταξύ άλλων, για τις υποχρεώσεις που βαρύνουν την εταιρεία Société Wallonne des Aéroports (στο εξής «SOWAER») λόγω των επενδύσεων της για τον αερολιμένα του Charleroi και τα καθήκοντά της προς όφελος της BSCA. Οι βελγικές αρχές διαβίβασαν, στις 3 Σεπτεμβρίου 2012, τους ετήσιους λογαριασμούς της SOWAER για τα έτη 2001 έως 2004, καθώς και συμπληρωματικές πληροφορίες στις 9 Οκτωβρίου 2012 και 18 Οκτωβρίου 2012.
- (14) Στις 26 Οκτωβρίου 2012, μετά από σύσκεψη, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες. Το Βέλγιο υπέβαλε τις σχετικές παρατηρήσεις του στις 9 Νοεμβρίου 2012.
- (15) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις εκ μέρους των εξής ενδιαφερομένων μερών:
- οι παρατηρήσεις του ενδιαφερόμενου Γ ελήφθησαν στις 14 Σεπτεμβρίου 2012·
 - οι παρατηρήσεις του Board of Airline Representatives παρελήφθησαν στις 17 Σεπτεμβρίου 2012, καθώς και οι παρατηρήσεις της Air France, της Association of European Airlines και της Brussels Airport Company·
 - οι παρατηρήσεις της Brussels Airlines ελήφθησαν στις 18 Σεπτεμβρίου 2012·
 - οι παρατηρήσεις της BSCA ελήφθησαν στις 4 Οκτωβρίου 2012·
 - η Ryanair υπέβαλε τις παρατηρήσεις της στις 3 Οκτωβρίου 2012, παραπέμποντας στις παρατηρήσεις που στάλθηκαν στις 30 Σεπτεμβρίου 2011, στις 13 Απριλίου 2012 και στις 4 Ιουλίου 2012. Η Ryanair υπέβαλε συμπληρωματικές παρατηρήσεις στις 10 Απριλίου 2013, στις 20 Δεκεμβρίου 2013, στις 17 και στις 31 Ιανουαρίου 2014.
- (16) Η Επιτροπή διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στο Βέλγιο στις 2 Ιουλίου και 29 Οκτωβρίου 2012, στις 3 Μαΐου 2013 και στις 22 Ιανουαρίου και 24 Φεβρουαρίου 2014, παρέχοντάς του τη δυνατότητα να τις σχολιάσει. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις του Βελγίου με επιστολές της 17ης Ιουλίου 2012, της 14ης Δεκεμβρίου 2012 και της 5ης Ιουνίου 2013.

⁽⁵⁾ Απόφαση 2004/393/EK της Επιτροπής, της 12ης Φεβρουαρίου 2004, για τα πλεονεκτήματα που εκχωρήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλωνίας και την Brussels South Charleroi Airport στην αεροπορική εταιρεία Ryanair κατά την εγκατάστασή της στο Charleroi (EE L 137 της 30.4.2004, σ. 1).

⁽⁶⁾ Απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην υπόθεση T-196/04, Ryanair Ltd κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-3646, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 2.

- (17) Στις 14 Ιανουαρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από το Βέλγιο, ιδίως σε σχέση με την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς στα μέτρα υπέρ της BSCA. Το Βέλγιο απάντησε με επιστολές που στάλθηκαν στις 7 και 24 Φεβρουαρίου 2014. Επειδή, ωστόσο, οι απαντήσεις αυτές ήταν ελλιπείς, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή υπενθύμισης στο Βέλγιο στις 10 Μαρτίου 2014, για να της υποβάλει τις απαντήσεις που έλειπαν και να του ζητήσει να απαντήσει. Το Βέλγιο υπέβαλε συμπληρωματικά στοιχεία στις 24 Μαρτίου 2014.
- (18) Στις 7 Φεβρουαρίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες από το Βέλγιο, ιδίως όσον αφορά τα μέτρα υπέρ της Ryanair. Στις 18 και 24 Μαρτίου 2014, το Βέλγιο διαβίβασε ένα μέρος των απαντήσεων στα ερωτήματα που είχαν τεθεί.
- (19) Επίσης, στις 7 Φεβρουαρίου 2014, πραγματοποιήθηκε σύσκεψη στον αερολιμένα του Charleroi μεταξύ των εκπροσώπων της περιφέρειας της Βαλλωνίας, της SOWAER και της BSCA, αφενός, και των υπηρεσιών της Επιτροπής, αφετέρου.
- (20) Στις 25 Φεβρουαρίου και στις 11 Μαρτίου 2014, η Επιτροπή ζήτησε από το Βέλγιο συμπληρωματικές πληροφορίες και, κυρίως, διευκρινίσεις σχετικά με τα στοιχεία που υπέβαλε το Βέλγιο στις 7 και 24 Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα της περιφέρειας και της SOWAER υπέρ της BSCA. Το Βέλγιο απάντησε με επιστολές που στάλθηκαν στις 25 Μαρτίου και 4 Απριλίου (τα παραρτήματα κοινοποιήθηκαν στις 9 Απριλίου) 2014.
- (21) Στις 17 Μαρτίου και 19 Μαρτίου 2014, μετά την έκδοση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες (στο εξής «οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές») ⁽⁸⁾, η Επιτροπή κάλεσε το Βέλγιο και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών στην παρούσα υπόθεση. Εξάλλου, στις 15 Απριλίου 2014, δημοσιεύτηκε ανακοίνωση που καλούσε τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους, και για την παρούσα υπόθεση, υπό το φως της έναρξης ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις στους αερολιμένες και τις αεροπορικές εταιρείες. Η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Brussels Airport Company, της Brussels Airlines, του «Board of Airlines Representatives», της Air France, και της ένωσης «Transport et environnement». Διαβίβασε τις εν λόγω παρατηρήσεις στο Βέλγιο στις 26 Μαΐου 2014. Το Βέλγιο υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 26 Ιουνίου 2014.
- (22) Πραγματοποιήθηκε και άλλη σύσκεψη μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής, αφενός, και του Βελγίου, της BSCA και της SOWAER, αφετέρου, στις 11 Απριλίου 2014. Μετά τη συνεδρίαση αυτή, το Βέλγιο διαβίβασε τα έγγραφα, μαζί με υπόμνημα της 5ης Μαΐου 2014 σχετικά με τις αποστολές δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί στη BSCA.
- (23) Στις 5 Μαΐου 2014, η Επιτροπή απέστειλε και νέα αίτηση παροχής πληροφοριών στο Βέλγιο, στην οποία το Βέλγιο απάντησε στις 13 Μαΐου 2014.
- (24) Με επιστολή της 7ης Μαΐου 2014, το Βέλγιο αποδέχθηκε, στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, λαμβάνοντας υπόψη τη δέσμευση που ανέλαβαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής να του κοινοποιήσουν, το συντομότερο δυνατό, μετάφραση της απόφασης στην ολλανδική γλώσσα, να μπορεί η Επιτροπή, κατ' εξαίρεση, να του κοινοποιήσει, βάσει του άρθρου 297 της ΣΛΕΕ, την απόφαση στη γαλλική γλώσσα. Το Βέλγιο αποδέχθηκε μόνο το κείμενο της απόφασης στη γαλλική γλώσσα να είναι το αυθεντικό και η απόφαση να παράγει αποτελέσματα με την κοινοποίησή της στη γαλλική γλώσσα.
- (25) Στις 2 Ιουλίου 2014, η Brussels Airlines υπέβαλε επικαιροποιημένη έκδοση των παρατηρήσεων που είχε υποβάλει στις 25 Σεπτεμβρίου 2013, μετά τη δημοσίευση του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες. Αυτές οι παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν στο Βέλγιο στις 4 Ιουλίου 2014 και αυτό υπέβαλε τις παρατηρήσεις του στις 18 Ιουλίου 2014.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. Σύσταση της BSCA και της SOWAER — Ιστορικό των δεσμεύσεων της περιφέρειας της Βαλλωνίας σε σχέση με την Brussels South Charleroi Airport

2.1.1. Θεσμική μεταρρύθμιση του 1980

- (26) Μετά τον νόμο της θεσμικής μεταρρύθμισης της 8ης Αυγούστου 1980, αποδόθηκαν στις βελγικές περιφέρειες οι αναγκαίες αρμοδιότητες για τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση των αεροδρομίων και αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφός τους, εκτός από τον αερολιμένα Bruxelles-National, για τον οποίο το βελγικό ομοσπονδιακό κράτος διατήρησε τις αρμοδιότητες αυτές.

⁽⁸⁾ EE C 99 της 4.4.2014, σ.3.

- (27) Σύμφωνα με το Βέλγιο ⁽⁹⁾, η κυβέρνηση της Βαλλονίας αποφάσισε να αξιοποιήσει τις οικονομικές δυνατότητες που παρέχονταν από τέτοιες υποδομές μεταφορών και να πραγματοποιεί σταδιακά τις απαραίτητες επενδύσεις. Στις 2 Μαΐου 1989, η κυβέρνηση της Βαλλονίας ενέκρινε υπόμνημα του Υπουργείου Μεταφορών που προέβλεπε ότι: «ο πρωταρχικός στόχος της εκτελεστικής αρχής της Βαλλονίας είναι να διαθέσει όλα τα αναγκαία μέσα με σκοπό την ταχεία επίτευξη του ορίου αποδοτικότητας των αερολιμένων και αεροδρομίων της Βαλλονίας. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, πρέπει να αναληφθούν από κοινού διάφορες δράσεις, ιδίως στον τομέα των υποδομών».

2.1.2. Δημιουργία της BSCA και σύμβαση Περιφέρειας/BSCA του 1991

- (28) Το 1991, η Περιφέρεια δημιούργησε τη BSCA, με σκοπό να διαχειρίζεται τον αερολιμένα Charleroi Bruxelles Sud (στο εξής «ο αερολιμένας του Charleroi»).
- (29) Με σύμβαση της 9ης Ιουλίου 1991 (στο εξής η «σύμβαση Περιφέρειας/BSCA»), η Περιφέρεια χορήγησε στη BSCA για χρονικό διάστημα 50 ετών:

- σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών για την εμπορική διαχείριση του δημόσιου τομέα του αερολιμένα του Charleroi·
- σύμβαση για τη χρήση δημοσίων ακινήτων σχετικά με την μόνιμη και αποκλειστική χρήση της αερολιμενικής ζώνης.

- (30) Η σύμβαση Περιφέρειας/BSCA, συμπεριλαμβανομένης της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτάται στη συμφωνία (στο εξής «η συγγραφή υποχρεώσεων»), ορίζει την κατανομή των επιβαρύνσεων μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA:

α) Όσον αφορά τη σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών, η σύμβαση Περιφέρειας/BSCA ⁽¹⁰⁾ προβλέπει ότι η BSCA «αναλαμβάνει με δικά της έξοδα», τις υποχρεώσεις που σχετίζονται με την τεχνική και εμπορική διαχείριση της αερολιμενικής ζώνης. Ωστόσο, κατ' εφαρμογή του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων, η Περιφέρεια αναλαμβάνει «το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας ⁽¹¹⁾ και συντήρησης ⁽¹²⁾» έως την 1η Ιανουαρίου 1997.

β) Όσον αφορά σύμβαση για τη χρήση δημοσίων ακινήτων, η σύμβαση προβλέπει ότι η Περιφέρεια είναι υπεύθυνη για τη λειτουργία, καθώς και όλα τα έργα διευθέτησης, εγκατάστασης και εξοπλισμού της παραχωρούμενης ζώνης ⁽¹³⁾, ενώ η BSCA διατηρεί την ευθύνη για τον καθαρισμό και τη συντήρηση της παραχωρηθείσας ζώνης (...) ⁽¹⁴⁾. Η συγγραφή υποχρεώσεων ⁽¹⁵⁾ προβλέπει επίσης ένα ετήσιο ή πολυετές πρόγραμμα εξοπλισμού, που προτάθηκε από την BSCA και εγκρίθηκε σε συνεννόηση με την Περιφέρεια, για τη χρηματοδότηση του οποίου είναι υπεύθυνη η ανάθετοςα αρχή.

- (31) Όσον αφορά τα τέλη, η σύμβαση ⁽¹⁶⁾ προβλέπει ότι:

- η BSCA εξουσιοδοτείται να εισπράττει τα τέλη που συνδέονται με την κυκλοφορία του αερολιμένα καθώς και εκείνα που αντιστοιχούν σε κάθε παρεχόμενη υπηρεσία·
- σε αντάλλαγμα για την παραχώρηση, η BSCA καταβάλλει στην Περιφέρεια ετήσιο τέλος ίσο με το 35 % των αεροναυτικών τελών που εισέπραξε η BSCA το προηγούμενο έτος. Το τέλος αυτό διατίθεται σε ένα ταμείο για την οικονομική διευθέτηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που οφείλονται στη λειτουργία του αερολιμένα.

2.1.3. Μέτρα σχετικά με την καταβολή της επιχορήγησης «πυρασφάλεια-συντήρηση» από την Περιφέρεια στην BSCA από το 1997 έως το 2002

- (32) Κατ' εφαρμογή της δεύτερης τροποποιητικής πράξης της συγγραφής υποχρεώσεων, η Περιφέρεια αναλαμβάνει «το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης» έως την 1η Ιανουαρίου 2000.

⁽⁹⁾ Υπόμνημα του Βελγίου της 24ης Φεβρουαρίου 2014.

⁽¹⁰⁾ Άρθρο 3 παράγραφος 2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA.

⁽¹¹⁾ Σύμφωνα με τα άρθρα 12 και 19 της συγγραφής υποχρεώσεων, η υπηρεσία πυρασφάλειας ορίζεται με αναφορά στα πρότυπα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας.

⁽¹²⁾ Κατ' εφαρμογή των άρθρων 12 και 19 της συγγραφής υποχρεώσεων, η υπηρεσία συντήρησης ορίζεται ως «η τεχνική υπηρεσία συντήρησης των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου, του στόλου των οχημάτων κ.λπ.», καθώς και «η συντήρηση των οικοπέδων, των κτιρίων και του εξοπλισμού των κτιρίων και των υλικών που περιλαμβάνονται στην παραχώρηση ή διατίθενται, κατά τρόπο ώστε να μπορούν πάντοτε να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται».

⁽¹³⁾ Άρθρο 10 παράγραφος 1 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA.

⁽¹⁴⁾ Κατ' εφαρμογή του άρθρου 13 παράγραφος 2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA, η BSCA διατηρεί την ευθύνη για τον καθαρισμό και τη συντήρηση της παραχωρηθείσας ζώνης. Οφείλει, επίσης, να εξασφαλίζει όλες τις μικρές ή μεγάλες επισκευές που απαιτούνται. Ωστόσο, η τροποποιητική πράξη αριθ. 1 της σύμβασης περιόρισε την ευθύνη της BSCA μόνο στις μεγάλες επισκευές που προκύπτουν από την έλλειψη επείγουσας συντήρησης.

⁽¹⁵⁾ Άρθρο 22 της συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA.

⁽¹⁶⁾ Άρθρο 18 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA.

- (33) Η Περιφέρεια έχει αναλάβει επίσης το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης για τα έτη 2000⁽¹⁷⁾ και 2001⁽¹⁸⁾.
- (34) Όσον αφορά το έτος 2002, το Βέλγιο ισχυρίζεται ότι, μολονότι εξακολουθούσε να ισχύει η πρόβλεψη της Περιφέρειας να συνεχιστεί η χορήγηση αποζημίωσης για την κάλυψη αυτών των δαπανών, η σύσταση της SOWAER και η θέσπιση νέου νομικού πλαισίου καθυστέρησαν την τυπική θεομοθέτηση της παράτασης της εν λόγω αποζημίωσης. Σύμφωνα με το Βέλγιο, η διατήρηση της κάλυψης του κόστους επιβεβαιώθηκε με επιστολή της 5ης Ιουλίου 2001 που απέστειλε η BSCA στη διοίκηση μεταφορών και εξοπλισμού της Βαλλονίας, η οποία προσδιορίζει τα βασικά στοιχεία του προϋπολογισμού του 2002 της BSCA για τις δαπάνες που αφορούν τις υπηρεσίες αυτές, μετά από τηλεφωνική συνομιλία κατά τη διάρκεια της οποίας επιβεβαιώθηκε η ανάληψη των εν λόγω υπηρεσιών από την Περιφέρεια για το 2002.

2.1.4. Βάσεις του σχεδίου επενδύσεων για τον αερολιμένα του Charleroi το 1999-2000

- (35) Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, εκπονήθηκε από εξωτερικούς συμβούλους ένα σύνολο μελετών σχετικά με τις δυνατότητες ανάπτυξης του αερολιμένα του Charleroi. Έτσι, η Περιφέρεια ανέθεσε στην Tractebel τη σύνταξη στρατηγικής μελέτης για την ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi, η οποία ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2000⁽¹⁹⁾. Συγχρόνως, μελέτη της εταιρείας Roland Berger International Management Consultant του Ιουλίου 2000 αφορούσε τη χάραξη στρατηγικής για τους αερολιμένες της Βαλλονίας⁽²⁰⁾. Τέλος, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων με την Περιφέρεια στις αρχές του 2001 ενόψει ενδεχόμενης εγγραφής στο κεφάλαιο της BSCA, η Grands Travaux de Marseille ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σχετικά με το δυναμικό ανάπτυξης του αερολιμένα⁽²¹⁾.
- (36) Σύμφωνα με το Βέλγιο, πριν ακόμη από τις μελέτες αυτές και λόγω των τεχνικών περιορισμών που σχετίζονταν με την υφιστάμενη υποδομή⁽²²⁾, ήταν βέβαιο ότι έπρεπε να κατασκευαστεί νέος αεροσταθμός στη βόρεια ζώνη του αερολιμένα. Είχε ήδη προηγηθεί η απαλλοτριώση ορισμένων γηπέδων από την Intercommunale Igretec στη οποία ανατέθηκε η δημιουργία ενός κέντρου αεροναυτικών δραστηριοτήτων. Και η ίδια η Περιφέρεια είχε προβεί σε απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών κατά τη δεκαετία του 1990 και η Intercommunale της παραχώρησε το 1999 γήπεδα που είχε απαλλοτριώσει. Σε αυτά ακριβώς τα γήπεδα κατασκευάστηκε ο νέος τερματικός σταθμός επιβατών που λειτουργεί σήμερα.
- (37) Σε συνεδρίαση της 20ής Ιουλίου 2000, η περιφέρεια της Βαλονίας ενέκρινε τις κατευθυντήριες γραμμές μιας συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με ένα πολυετές πρόγραμμα επενδύσεων στον αερολιμένα Charleroi, που ανέφερε ιδίως το «σχέδιο για έναν νέο αεροσταθμό επιβατών» συνολικού προϋπολογισμού 113,74 εκατ. ευρώ.

Πίνακας 1

Επενδύσεις σε υποδομές που προέβλεπε η συμφωνία-πλαίσιο της 20ής Ιουλίου 2000

(εκατ.)

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

⁽¹⁷⁾ Κατ' εφαρμογή του διατάγματος της 16ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με τον γενικό προϋπολογισμό των δαπανών της περιφέρειας της Βαλλονίας για το οικονομικό έτος 2000 και της απόφασης της 27ης Σεπτεμβρίου 2000 της κυβέρνησης της Βαλλονίας σχετικά με τη χορήγηση ενίσχυσης λειτουργίας στη BSCA για την κάλυψη των δαπανών των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης του αερολιμένα του Charleroi για το έτος 2000.

⁽¹⁸⁾ Κατ' εφαρμογή του διατάγματος της 14ης Δεκεμβρίου 2000 σχετικά με τον γενικό προϋπολογισμό των δαπανών της περιφέρειας της Βαλλονίας για το οικονομικό έτος 2001 και της απόφασης της 4ης Οκτωβρίου 2001 της κυβέρνησης της Βαλλονίας σχετικά με τη χορήγηση ενίσχυσης λειτουργίας στη BSCA για την κάλυψη των δαπανών των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης του αερολιμένα του Charleroi για το έτος 2001.

⁽¹⁹⁾ Η μελέτη αυτή αφορούσε το σχέδιο ανάπτυξης του αερολιμένα Charleroi — Bruxelles Sud μεσοπρόθεσμα (5 έτη) και μακροπρόθεσμα (20 έτη). Αναφερόταν στο έργο κατασκευής του νέου αεροσταθμού και περιείχε ακριβή περιγραφή των προτεινόμενων επενδύσεων.

⁽²⁰⁾ Η μελέτη ανέδειξε τις δυνητικές χρονοθυρίδες για τον αερολιμένα του Charleroi, και ιδίως το ενδεχόμενο της δημιουργίας μιας βάσης για εταιρεία χαμηλού κόστους, ονομάζοντας τη Ryanair. Η μελέτη αυτή προσδιόριζε τα ποσά των επενδύσεων για την ανάπτυξη του αερολιμένα: για το σύστημα διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης, τις απαλλοτριώσεις, την αποχέτευση και τα διάφορα δίκτυα, τις εκσκαφές, τις επιχωματώσεις/αποχωματώσεις, τον νέο αεροσταθμό, τον χώρο στάθμευσης και ιδιωτικής πρόσβασης στον αερολιμένα, τη δημόσια οδική πρόσβαση και λοιπά (καύσιμα, πύργο ελέγχου, τροχιαίο υλικό, κ.λπ.).

⁽²¹⁾ Η εν λόγω μελέτη επιβεβαίωσε το τμήμα της αγοράς για την ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi, δηλ. τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, τις περιφερειακές εταιρείες και τις εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων. Η μελέτη επιβεβαίωσε ότι η Ryanair αποτελούσε ευκαιρία για την ταχεία ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης βραχυπρόθεσμα, έχοντας τον αερολιμένα ως βάση για 5 αεροσκάφη. Η μελέτη αυτή ανέλυε επίσης τις τεχνικές προϋποθέσεις που συνδέονταν με την έλευση των αεροπορικών εταιρειών EasyJet και Go, καθώς και περιφερειακών εταιρειών και εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων.

⁽²²⁾ Αυτοί οι τεχνικοί περιορισμοί υπαγορεύονταν από την ανάγκη ύπαρξης ενός συστήματος ενόργανης προσγείωσης ILS (Instrument landing system) κατηγορίας III, ώστε να είναι δυνατές οι προσγειώσεις σε συνθήκες κακής ορατότητας, στοιχείο αναγκαίο για την υποδοχή αεροπορικών εταιρειών που έχουν τον αερολιμένα αυτό ως βάση των αεροσκαφών τους και εταιρειών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια. Την εποχή εκείνη, το έργο του κέντρου οικονομικών δραστηριοτήτων «Aéropole» στην αρχική μορφή του εκτεινόταν πολύ πιο νότια, κατά τρόπο που θα καθιστούσε αδύνατη την ανάπτυξη των αερολιμενικών υποδομών.

- (38) Στις 8 Νοεμβρίου 2000, η Περιφέρεια εξέδωσε απόφαση για την εκτέλεση της απόφασής της, της 20ής Ιουλίου 2000, που τροποποιεί τις παραδοχές του πολυετούς προγράμματος επενδύσεων και ορίζει το συνολικό κόστος της επένδυσης σε 121 εκατ. ευρώ. Ωστόσο, σύμφωνα με το υπόμνημα που προσαρτήθηκε στην εν λόγω απόφαση, «οι επενδύσεις που αφορούν τον νέο αεροσταθμό και τις συνοδευτικές υποδομές θα μπορούν να υλοποιηθούν μόνον σε συνάρτηση με την εξέλιξη των ειδικών αναγκών. Η ανάληψη των επενδύσεων αυτών πρέπει να εξεταστεί σε συνάρτηση με την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων». Το υπόμνημα διευκρινίζει την αξιολόγηση στο παρόν στάδιο των δαπανών για τον νέο αεροσταθμό: «εφόσον το απαιτούν οι ανάγκες του αεροσταθμού (...), το κόστος της κατασκευής του νέου αεροσταθμού και των συνοδευτικών υποδομών του θα μπορούσε να ανέλθει σε 1 514 MBEF», ήτοι σε περίπου 37,5 εκατ. ευρώ, χωρίς ωστόσο να διευκρινίζεται το χρονοδιάγραμμα διάθεσης αυτού του ποσού (βλέπε πίνακα 9). Μέχρι τότε δεν είχαν ακόμη καθοριστεί οι ρυθμίσεις για τη χρηματοδότηση του προγράμματος επενδύσεων του αερολιμένα του Charleroi ⁽²³⁾.

Πίνακας 2

Επενδύσεις υποδομής που προβλέπονται από το υπόμνημα που επισυνάπτεται στην απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2000

(εκατ.)

	2000	2001	2002	2003	2004	Μετά το 2004	Σύνολο BEF	Σύνολο EUR
Σύνολο Α	93	160	15		38		306	7,59
Σύνολο Β	12	729	709	548	319	743	3 060	75,86
Αεροσταθμός	0	0	1 514				1 514	37,53
Σύνολο	105	889	2 238	548	357	743	4 880	120,97

A: Άμεση χρηματοδότηση από την Περιφέρεια· B: Επενδυτικές επιχορηγήσεις

2.1.5. Σύσταση της SOWAER την 1η Ιουλίου 2001

- (39) Την 1η Ιουλίου 2001, η Περιφέρεια σύστησε εταιρία υπό τον αποκλειστικό της έλεγχο, τη Société Wallonne des Aéroports (στο εξής «SOWAER»), με σκοπό να αναπτύξει τις αερολιμενικές υποδομές της Περιφέρειας, να θέσει τις υποδομές αυτές στη διάθεση των εταιρειών διαχείρισης των οικείων αερολιμένων και να τις διατηρήσει σε κατάσταση λειτουργίας, αναλαμβάνοντας τις μεγάλες εργασίες συντήρησης και επισκευής.
- (40) Προηγουμένως, με απόφαση της 23ης Μαΐου 2001 με αντικείμενο την «εγκατάσταση ενός χρηματοδοτικού μηχανισμού και τη σύσταση ειδικευμένης εταιρείας», η Περιφέρεια είχε εγκρίνει το καταστατικό και το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER για τα έτη 2001 έως 2004 ⁽²⁴⁾, και ιδίως ένα συνολικό ποσό επενδύσεων στον αερολιμένα του Charleroi ύψους 3 753 MBEF, δηλ. περίπου 93 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 28 εκατ. ευρώ για τον νέο αεροσταθμό (βλέπε πίνακα 3).

Πίνακας 3

Επενδύσεις υποδομής προβλεπόμενες στο σχέδιο χρηματοδότησης της SOWAER, που εγκρίθηκε από την Περιφέρεια στις 23 Μαΐου 2001

(εκατ.)

	2001	2002	2003	2004	Σύνολο BEF	Σύνολο EUR
Γήπεδα	253	15	0	38	306	7,59
Υποδομές	741	709	548	319	2 317	57,44

⁽²³⁾ Τότε προβλεπόταν μια χρηματοδοτική παρέμβαση της Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), που τελικά εγκαταλείφθηκε. Το εν λόγω υπόμνημα αναφέρει επίσης ότι «θα πρέπει, επομένως, να προσαρμοστούν τα υφιστάμενα κείμενα (σύμβαση παραχώρησης, συγγραφή υποχρεώσεων και πρωτόκολλα — παραρτήματα) σε συνάρτηση με τη νέα μέθοδο που θα επιλεγεί για τη χρηματοδότηση των επενδύσεων».

⁽²⁴⁾ Διαβιβάστηκε ως παράρτημα 19 της επιστολής του Βελγίου της 14ης Αυγούστου 2003.

(εκατ.)

	2001	2002	2003	2004	Σύνολο BEF	Σύνολο EUR
Αεροσταθμός	10	500	500	120	1 130	28,01
Σύνολο	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

- (41) Ένα πιο λεπτομερές χρηματοοικονομικό σχέδιο που περιέχει τις τελευταίες εξελίξεις των επενδυτικών προγραμμάτων της Λιέγης και του Σαρλερουά υποβλήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της SOWAER τον Μάρτιο του 2002 ⁽²⁵⁾. Το σχέδιο αυτό επικαιροποιήθηκε στη συνέχεια σε τακτά χρονικά διαστήματα (περίπου μία φορά το έτος).
- (42) Επίσης, σύμφωνα με το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER που εγκρίθηκε στις 23 Μαΐου 2001, η συνεισφορά στο ταμείο περιβάλλοντος ορίστηκε στο όριο των 75 εκατ. BEF (1,86 εκατ. ευρώ) για το έτος 2002. Αυτό το χρηματοοικονομικό σχέδιο θεωρούσε επίσης ως έσοδα της SOWAER το υπόλοιπο του ταμείου περιβάλλοντος για την εκτέλεση των καθηκόντων που της ανατέθηκαν.

2.1.6. Σύμβαση SOWAER/BSCA της 15ης Απριλίου 2002 και τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 29ης Μαρτίου 2002

- (43) Στις 15 Απριλίου 2002, η SOWAER, που είχε αναλάβει στις 29 Μαρτίου 2002 την παραχώρηση ακινήτων που χορηγήθηκε στη BSCA το 1991, σύναψε σύμβαση υπεργολαβίας για τη χρήση ακινήτων με τη BSCA (στο εξής: «σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002») βάσει της οποίας:
- α) Η BSCA μπορούσε να χρησιμοποιεί μέχρι το 2040, κατ' αποκλειστικότητα, τη ζώνη του αερολιμένα για την εκμετάλλευσή του. Σε αυτή την αερολιμενική ζώνη, η SOWAER δεσμεύτηκε να υλοποιήσει πρόγραμμα επενδύσεων (στο εξής «το πρόγραμμα επενδύσεων»), που ορίζεται στη σύμβαση SOWAER/BSCA και είναι πανομοιότυπο με το πρόγραμμα που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 40 ανωτέρω. Η SOWAER αναλαμβάνει επίσης να εκτελέσει τις μεγάλες εργασίες επισκευής και συντήρησης στα γήπεδα, τα κτίρια και τις υποδομές.
- β) Σε αντάλλαγμα για τη διάθεση της αερολιμενικής ζώνης, της υλοποίησης του προγράμματος επενδύσεων και της εκτέλεσης των μεγάλων εργασιών συντήρησης, η BSCA οφείλει να καταβάλλει τέλος παραχώρησης αποτελούμενο από:
- μια ετήσια μεταβλητή συνιστώσα ίση με το 35 % των αεροναυτικών τελών με ανώτατο όριο που θα εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου (στο εξής «ανώτατο κυμαινόμενο τέλος»).
 - ένα ετήσιο πάγιο τέλος που προορίζεται εξελίσσεται επίσης με την πάροδο του χρόνου (στο εξής «πάγιο τέλος»).
- (44) Σχεδόν ταυτόχρονα, στις 29 Μαρτίου 2002, η Περιφέρεια και η BSCA συνήψαν τροποποιητική πράξη της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA. Σύμφωνα με αυτή την τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA ⁽²⁶⁾, η Περιφέρεια δεσμεύεται να καταβάλλει στην BSCA:
- μια επιχορήγηση για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιεί για τη διάθεση από τη SOWAER των γηπέδων, των κτιρίων και των αερολιμενικών υποδομών. Η εν λόγω επιχορήγηση αντιστοιχεί στο πάγιο τέλος που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 43, μολονότι η BSCA δεν επιβαρύνθηκε τελικά με το ανώτατο κυμαινόμενο τέλος.
 - επιχορήγηση για την αποζημίωση των δαπανών (δαπάνες και επενδύσεις) που πραγματοποίησε η BSCA για τις υπηρεσίες «συντήρησης και πυρασφάλειας». Η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 τροποποιεί επίσης το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων, προβλέποντας ιδίως στον λογαριασμό εκμετάλλευσής, όσον αφορά το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης, την ενσωμάτωση των επενδυτικών δαπανών και/ή των εξόδων απόσβεσης των επενδύσεων.

2.1.7. Αναθεώρηση του προγράμματος επενδύσεων της 3ης Απριλίου 2003

- (45) Στις 3 Απριλίου 2003, η κυβέρνηση της Βαλλονίας ενημερώθηκε για την αναθεώρηση του προγράμματος επενδύσεων. Η αναθεώρηση αυτή προέβλεπε, ιδίως, την τροποποίηση της χωρητικότητας του νέου τερματικού σταθμού σε σύγκριση

⁽²⁵⁾ Διαβιβάστηκε ως παράρτημα 2 της επιστολής του Βελγίου της 24ης Φεβρουαρίου 2003.

⁽²⁶⁾ Άρθρο 3.2.2 της τροποποιητικής πράξης αριθ. 3 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 29ης Μαρτίου 2002

με το επίπεδο που συμφωνήθηκε στην αρχική έκδοση του προγράμματος επενδύσεων. Πράγματι, αντί της χωρητικότητας των δύο εκατομμυρίων επιβατών, προβλέφθηκε η κατασκευή τερματικού σταθμού χωρητικότητας τριών εκατομμυρίων επιβατών, καθώς και μεγαλύτερου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων από αυτόν που είχε προβλεφθεί αρχικά. Η αναδιώρηση αυτή αντιπροσώπευε πρόσθετες επενδύσεις ύψους 33 εκατ. ευρώ.

2.1.8. Σύμβαση SOWAER/BSCA της 4ης Απριλίου 2006 και τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 10ης Μαρτίου 2006

- (46) Η σύμβαση SOWAER/ BSCA του 2002 αντικαταστάθηκε στις 4 Απριλίου 2006 από νέα σύμβαση (εφεξής «σύμβαση SOWAER/BSCA του 2006»). Η σύμβαση αυτή ενσωματώνει το κύριο μέρος των διατάξεων της σύμβασης SOWAER/ BSCA του 2002 διευκρινίζοντας το περιεχόμενο ορισμένων υπηρεσιών που παρέχει η SOWAER στη BSCA πέραν εκείνων που ορίζονται στη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002. Επιπλέον, τροποποιεί τους τρόπους υπολογισμού του ποσού των τελών παραχώρησης τα οποία οφείλει να καταβάλλει η BSCA στη SOWAER.
- (47) Η σύμβαση Περιφέρειας/BSCA τροποποιήθηκε παράλληλα με την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006. Το άρθρο 3.2.2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA προβλέπει πλέον ότι:
- η Περιφέρεια αποζημιώνει τις δαπάνες που ερωμίζεται η BSCA για τις υπηρεσίες που αφορούν την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα·
 - η αποζημίωση αυτή υπόκειται σε ανώτατο όριο. Το ανώτατο όριο καθορίστηκε σε 5 774 000 ευρώ το 2006, με ετήσια αναπροσαρμογή.
- (48) Η τροποποιητική πράξη ορίζει επίσης ότι το ποσό της χρηματικής αποζημίωσης πρέπει να αναθεωρηθεί πριν το τέλος Ιουλίου 2009.

2.1.9. Τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 15ης Ιανουαρίου 2008

- (49) Η σύμβαση Περιφέρειας/BSCA τροποποιήθηκε εκ νέου στις 15 Ιανουαρίου 2008 (τροποποιητική πράξη αριθ. 6). Σύμφωνα με αυτή την τροποποίηση:
- η Περιφέρεια αναθέτει στη BSCA, εκτός από την εκτέλεση των υπηρεσιών πυρασφάλειας και της ασφάλειας της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα, την εκτέλεση των υπηρεσιών για την παρακολούθηση και καταχώριση των πτήσεων, τον προγραμματισμό των προβλεπόμενων πτήσεων ⁽²⁷⁾, καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος ⁽²⁸⁾ και την ασφάλεια ⁽²⁹⁾ (τα καθήκοντα αυτά εκτελούνταν στο παρελθόν από την Περιφέρεια ⁽³⁰⁾·
 - η επιχορήγηση της Περιφέρειας καλύπτει πλέον όχι μόνο τις δαπάνες της BSCA σχετικά με την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα (με τη διατήρηση του ανώτατου ορίου), αλλά και τις δαπάνες που αφορούν την ασφάλεια, την παρακολούθηση και την καταχώριση των πτήσεων, τον προγραμματισμό των προβλεπόμενων πτήσεων και την καθοδήγηση των αεροσκαφών.

2.2. Ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi

- (50) Ο αερολιμένας του Charleroi, που ουσιαστικά δεν εξυπηρετούνταν μέχρι τότε από εταιρείες τακτικών πτήσεων, υποδέχθηκε, από την 1η Μαΐου 1997, την εταιρεία Ryanair, αρχικά για την εκμετάλλευση μίας γραμμής Δουβλίνο-Charleroi. Τον Απρίλιο του 2001, η Ryanair άνοιξε την πρώτη της βάση στην Ηπειρωτική Ευρώπη στο Charleroi, με την εγκατάσταση, σε πρώτη φάση, δύο αεροσκαφών και με την έναρξη πτήσεων σε νέους προορισμούς (Shannon, Γλασκώβη, Πίζα, Βενετία και Carcassonne).
- (51) Από το 2000 έως το 2013, ο όγκος της επιβατικής κίνησης του Charleroi αυξήθηκε από 200 000 περίπου επιβάτες σε περίπου 7 εκατομμύρια επιβάτες.

⁽²⁷⁾ Η αποστολή αυτή καλύπτει i) τη συλλογή όλων των πληροφοριών σχετικά με τις κινήσεις αεροσκαφών, ii) τη συγκέντρωση διαφόρων εγγράφων των αεροσκαφών και iii) τον σχεδιασμό και τη διαχείριση των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών.

⁽²⁸⁾ Καθοδήγηση των αεροσκαφών μέχρι τον χώρο στάθμευσης

⁽²⁹⁾ Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια περιλαμβάνουν «τον έλεγχο ασφαλείας, την τηλεπαρακολούθηση, τις περιπολίες επιτήρησης, τον έλεγχο πρόσβασης και την έκδοση ειδικής άδειας εισόδου». Τα καθήκοντα ασφαλείας έχουν ανατεθεί στη BSCA Security, εταιρεία που ανήκει κατά 51 % στην περιφέρεια της Βαλλωνίας και κατά 49 % στη BSCA.

⁽³⁰⁾ Τα καθήκοντα προστασίας και ασφαλείας στον αερολιμένα του Charleroi ανατέθηκαν στη BSCA κατ' εφαρμογή του διατάγματος της 19ης Δεκεμβρίου 2007 για την τροποποίηση του διατάγματος της 23ης Ιουνίου 1994 σχετικά με τη δημιουργία και την εκμετάλλευση των αερολιμένων και αεροδρομίων που υπάγονται στη δικαιοδοσία της περιφέρειας της Βαλλωνίας. Επίσης, σύμφωνα με το εν λόγω διάταγμα, τα καθήκοντα ασφαλείας ανατέθηκαν από την BSCA στη BSCA-Security, ανώνυμη εταιρεία που συστάθηκε επί τούτου, το κεφάλαιο της οποίας ανήκει κατά 49 % στη BSCA και κατά 51 % στην Περιφέρεια.

Πίνακας 4

Ετήσιες στατιστικές της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi

Έτος	Επιβάτες	Έτος	Επιβάτες
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) Η Ryanair αντιπροσώπευε ανέκαθεν ποσοστό άνω του [70-80] (*) % της κίνησης του αερολιμένα του Charleroi.

2.3. Καθεστώς και μετοχικό κεφάλαιο της BSCA

- (53) Το μετοχικό κεφάλαιο της BSCA αναδιάρθρωθηκε επανειλημμένα από το 2001. Στο τέλος του έτους 2000, η BSCA ανήκε πράγματι κατά ποσοστό άνω του 80 % στη Sambrinvest ⁽³¹⁾, και κατά μικρότερο ποσοστό στην Cockerill Sambre, την Igretec ⁽³²⁾ και σε ορισμένους άλλους μετόχους.
- (54) Μια πρώτη αναδιάρθρωση πραγματοποιήθηκε με απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 8ης Φεβρουαρίου 2001. Με την απόφαση αυτή, η κυβέρνηση ανέθεσε στη Sogera ⁽³³⁾, εταιρεία ελεγχόμενη από την Περιφέρεια, να αγοράσει 2 680 μετοχές της BSCA (ήτοι το 43,79 % του κεφαλαίου) που κατείχε η Sambrinvest, τις μετοχές που κατείχε η BSCA, καθώς και τα μερίδια που θα επιθυμούσαν να πωλήσουν οι «ιδιώτες μέτοχοι». Επιπλέον, η κυβέρνηση ανέθεσε με την ίδια σύμβαση στον αρμόδιο υπουργό για τη διαχείριση του αερολιμένα «να καταρτίσει μια συμφωνία μετόχων που θα δεσμεύει τη SOWAER, τη Sambrinvest, και ενδεχομένως την Igretec, η οποία θα οργανώσει τον μεταξύ τους συντονισμό των εξουσιών στο εσωτερικό της BSCA τόσο στη γενική συνέλευση όσο και στο διοικητικό συμβούλιο και τη διευθύνουσα επιτροπή».
- (55) Η Περιφέρεια αποφάσισε επίσης να πραγματοποιήσει παράλληλα αύξηση κεφαλαίου της BSCA: η αρχή μιας τέτοιας ανακεφαλαιοποίησης εμφανίζεται τον Μάιο του 2001 σε απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας ⁽³⁴⁾. Αυτή η αύξηση κεφαλαίου, συνολικού ύψους 3 941 300 ευρώ, πραγματοποιήθηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2002· η SOWAER εισέφερε σε μετρητά ποσό 3 808 660 ευρώ για το 49,23 % των εταιρικών μεριδίων της BSCA.

(*) Στοιχεία που καλύπτονται από το επαγγελματικό απόρρητο.

⁽³¹⁾ Η Sambrinvest είναι εταιρεία επιχειρηματικού κεφαλαίου στην περιοχή Charleroi-Thuin. Δραστηριοποιείται στην υποστήριξη και την ανάπτυξη των ΜΜΕ. Μέχρι το 2012, η Sambrinvest ανήκε κατά 50 % στην περιφέρεια της Βαλλονίας.

⁽³²⁾ Η Igretec είναι η διαδημοτική εταιρία για τη διαχείριση και την υλοποίηση τεχνικών και οικονομικών μελετών. Συμβάλλει στην ανάπτυξη και την ανασυγκρότηση του Charleroi μέσω της ανάπτυξης του αερολιμένα, του παρακείμενου κέντρου δραστηριοτήτων και στη διευθέτηση των βιομηχανικών ζωνών· η Igretec περιλαμβάνει 68 κοινότητες, κυρίως της επαρχίας Hainaut. Πρόεδρος της είναι πρωθυπουργός της Περιφέρειας της Βαλλονίας.

⁽³³⁾ Η Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogera) είναι το προνομιακό μέσο χρηματοδότησης της περιφέρειας της Βαλλονίας για την ενίσχυση των επιχειρήσεων που είναι σε διαδικασία αναδιάρθρωσης. Παρεμβαίνει είτε με τη μορφή δανείων, είτε με τη μορφή κεφαλαίου και διαχειρίζεται τις συμμετοχές, τις υποχρεώσεις, τις προκαταβολές ή τα συμφέροντα που κατέχει η περιφέρεια της Βαλλονίας ή η ίδια σε τέτοιες εταιρείες μέσω αποστολών που της αναθέτει η κυβέρνηση.

⁽³⁴⁾ Απόφαση της 23ης Μαΐου 2001 με τίτλο «Ανάπτυξη των αερολιμένων, δημιουργία χρηματοδοτικού μηχανισμού και σύσταση ειδικευμένης εταιρείας». Με την απόφαση αυτή η κυβέρνηση της Βαλλονίας ενέκρινε το καταστατικό της SOWAER, το χρηματοοικονομικό της σχέδιο, τις προβλέψεις του προϋπολογισμού της και τη δομή διαχείρισής της. Κάλεσε τη Sogera να προβεί στην ανασύσταση της SOWAER και ορίζει ότι η «χρηματοδότηση των περιβαλλοντικών μέτρων, εκτός μονώσεων, θα εξεταστεί από τη SOWAER, σε συνεργασία με τις παραχωρησιούχους εταιρείες».

Πίνακας 5

Εξέλιξη της σύνθεσης του μετοχικού κεφαλαίου της BSCA ⁽¹⁾

(ως %)

Έτος	BSCA	SOWAER	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Άλλες
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

Αριθμητικά στοιχεία που ίσχυαν στις 31 Δεκεμβρίου του αναφερόμενου έτους.

⁽¹⁾ Επιστολή των βελγικών αρχών της 21ης Σεπτεμβρίου 2011 και της 6ης Φεβρουαρίου 2014.

- (56) Από το 2002 έως το 2008, η SOWAER διαχειριζόταν μερίδιο περίπου 49 % του κεφαλαίου της BSCA. Σύμφωνα με τις βελγικές αρχές, η εν λόγω διαχείριση γινόταν για λογαριασμό της κυβέρνησης της Βαλλωνίας.
- (57) Το 2009, η BSCA άνοιξε το κεφάλαιο της σε εταίρο του ιδιωτικού τομέα. Η κοινοπραξία Belgian Airports (στο εξής «Belgian Airports»), αποτελούμενη από τον ιταλικό όμιλο SAVE και τη βελγική εταιρεία Holding Communal SA ⁽³⁵⁾, απέκτησε έτσι το 27,65 % των μεριδίων του φορέα διαχείρισης του αερολιμένα. Η Belgian Airports έχει δικαίωμα αρνησικυρίας για ορισμένες σημαντικές αποφάσεις, συμπεριλαμβανομένων των εμπορικών συμφωνιών με τη Ryanair.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (58) Η παρούσα απόφαση εξετάζει δύο είδη μέτρων:

- τα μέτρα της Περιφέρειας και της SOWAER υπέρ της BSCA (τμήμα 3.1)·
- τα μέτρα της Περιφέρειας και της SOWAER και της BSCA υπέρ της Ryanair (τμήμα 3.2).

⁽³⁵⁾ Η εταιρεία αυτή εκκαθαρίστηκε το 2011.

3.1. Τα μέτρα της Περιφέρειας και της SOWAER υπέρ της BSCA

(59) Τα μέτρα υπέρ της BSCA που εξετάζονται από την παρούσα διαδικασία είναι τα ακόλουθα:

- Κατ' εφαρμογή της σύμβασης SOWAER /BSCA και των αποφάσεων για επενδύσεις, η διάθεση στη BSCA των γηπέδων και υποδομών του αερολιμένα του Charleroi και η υλοποίηση προγράμματος επενδύσεων για τον εκσυγχρονισμό και επέκτασή τους, καθώς και η παροχή ορισμένων υπηρεσιών από τη SOWAER, περιλαμβανομένων των μεγάλων επισκευών της υποδομής, έναντι της καταβολής τέλους από την BSCA (τμήμα 3.1.1).
- Κατ' εφαρμογή της σύμβασης Περιφέρειας/ BSCA, η χορήγηση από την Περιφέρεια επιχορήγησης για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με την αερολιμενική δραστηριότητα (βλέπε τμήμα 3.1.2).
- Η εγγραφή στις 3 Δεκεμβρίου 2002 από τη SOWAER σε αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της BSCA (τμήμα 3.1.3).

3.1.1. Διάθεση των γηπέδων και υποδομών του αερολιμένα του Charleroi, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών που υλοποιούνται μέσω του προγράμματος επενδύσεων και παροχή ορισμένων υπηρεσιών, ιδίως των μεγάλων επισκευών, έναντι τέλους παραχώρησης

3.1.1.1. Διάθεση των γηπέδων και υποδομών του αερολιμένα του Charleroi, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών που υλοποιούνται μέσω του προγράμματος επενδύσεων και παροχή ορισμένων υπηρεσιών, ιδίως των μεγάλων επισκευών

(60) Κατ' εφαρμογή της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002, η SOWAER:

- παραχωρεί στη BSCA έως το 2040 με υπεργολαβία τη χρήση ακινήτων για τη μόνιμη και αποκλειστική χρήση της αερολιμενικής ζώνης με σκοπό την εκμετάλλυσή της,
- θέτει στη διάθεση της BSCA νέες επενδύσεις. Το πρόγραμμα επενδύσεων, που περιλαμβάνει την κατασκευή νέου αεροσταθμού, την επιμήκυνση του διαδρόμου, την κατασκευή τροχοδρόμου και χώρου στάθμευσης για τα επιπλέον αεροσκάφη και τον εξοπλισμό για την ενίσχυση της αεροπορίας, αντιπροσωπεύει ποσό ύψους 93 εκατ. ευρώ ⁽³⁶⁾,

Πίνακας 6

Πρόγραμμα επενδύσεων που προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002

	2001	2002	2003	2004	Σύνολο BEF	Σύνολο EUR
Γήπεδα	253	15	0	38	306	7,59
Υποδομές	741	709	548	319	2 317	57,44
Αεροσταθμός	10	500	500	120	1 130	28,01
Σύνολο	1 004	1 224	1 048	477	3 753	93,03

⁽³⁶⁾ Το πρόγραμμα αυτό είναι πανομοιότυπο με το πρόγραμμα που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 41.

— πραγματοποιεί τις μεγάλες επισκευές και τα έργα συντήρησης στα γήπεδα, τα κτίρια και τις αερολιμενικές υποδομές που βρίσκονται στην παραχωρηθείσα ζώνη.

- (61) Το πρόγραμμα επενδύσεων αναθεωρούνταν σε ετήσια βάση. Οι εν λόγω αναθεωρήσεις περιελάμβαναν ταυτόχρονα επικαιροποιήσεις που σχετίζονται με τις πρόσθετες δαπάνες οι οποίες δεν είχαν προβλεφθεί τον Απρίλιο του 2002 και αποφάσεις που αφορούσαν νέες επενδύσεις. Ιδίως, στις 3 Απριλίου 2003, η κυβέρνηση της Βαλλονίας ενημερώθηκε για αναθεώρηση του προγράμματος επενδύσεων. Η αναθεώρηση αυτή ⁽³⁷⁾ προέβλεπε ειδικότερα έναν νέο αεροσταθμό χωρητικότητας μεγαλύτερης από εκείνη που είχε προβλεφθεί αρχικά (3 εκατομμύρια αντί των 2 εκατομμυρίων επιβατών) και μεγαλύτερο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων από αυτόν που είχε προβλεφθεί αρχικά. Αφορούσε πρόσθετες επενδύσεις ύψους 33 εκατ. ευρώ.
- (62) Το πρόγραμμα επενδύσεων αναθεωρούνταν σε ετήσια βάση μέχρι το 2009 ⁽³⁸⁾. Το συνολικό κόστος του προγράμματος επενδύσεων της SOWAER στο Charleroi το 2002-2010, όπως αναθεωρήθηκε κατά την τελευταία επικαιροποίηση από το διοικητικό συμβούλιο της SOWAER το 2009, ανέρχεται σε 219 103 435 ευρώ ⁽³⁹⁾. Μολονότι το πρόγραμμα επενδύσεων έχει τίτλο «πρόγραμμα επενδύσεων για την περίοδο 2002-2010», οι προγραμματισθείσες δαπάνες εκτείνονται μέχρι το 2017.

Πίνακας 7

Συνολικό κόστος του προγράμματος επενδύσεων της SOWAER στο Charleroi, όπως αναθεωρήθηκε από το διοικητικό συμβούλιο της SOWAER το 2009

(σε ευρώ)

Είδος επενδύσεων	
Συνήθεις επενδύσεις	[180 000 000 - 210 000 000]
Εκ των οποίων γήπεδα	[4 000 000 - 5 000 000]
Εκ των οποίων, χώρος στάθμευσης αεροσκαφών	[36 000 000 - 40 000 000]
Εκ των οποίων νέος αεροσταθμός	[80 000 000 - 100 000 000]
Εκ των οποίων πύργος ελέγχου	[10 000 000 - 13 000 000]
Παλαιές αναλήψεις υποχρεώσεων	[1 000 000 - 2 000 000]
Επενδύσεις που δημιουργούν έσοδα	[3 000 000 - 4 000 000]
Ασφάλεια — Προστασία — Περιβάλλον	[8 000 000 - 11 000 000]
Έκτακτα έργα συντήρησης	[4 000 000 - 6 000 000]
Σύνολο	219 103 435

Πηγή: Παράρτημα 7 της επιστολής των βελγικών αρχών της 21ης Σεπτεμβρίου 2011.

⁽³⁷⁾ Σύμφωνα με υπόμνημα της SOWAER προς την κυβέρνηση της Βαλλονίας, της 3ης Απριλίου 2003, βάσει αυτής της αναθεώρησης, το πρόγραμμα επενδύσεων αυξανόταν από 93 σε 150,8 εκατ. ευρώ, ήτοι αύξηση κατά 57,8 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων:

- α) 33 εκατ. ευρώ για την επέκταση του τερματικού σταθμού επιβατών σε σχέση με την αρχική πρόβλεψη·
- β) 3 εκατ. ευρώ για το δεύτερο στάδιο κατασκευής του πύργου ελέγχου·
- γ) 2 εκατ. ευρώ για το πρόγραμμα προστασίας και ασφάλειας·
- δ) 1,6 εκατ. ευρώ για την ανάληψη από τη SOWAER του εναπομένου υπολοίπου·
- ε) 1,5 εκατ. ευρώ για τον επανακαθαρισμό των εξαγορών γηπέδων περίξ του αερολιμένα·
- στ) 12 εκατ. ευρώ για κάλυψη των τυχόν εκκαθαρίσεων και διακανονισμών·
- ζ) 4,8 εκατ. ευρώ για «διάφορα».

⁽³⁸⁾ Βλέπε υπόμνημα του Βελγίου της 6ης Φεβρουαρίου 2014.

⁽³⁹⁾ Στο ποσό αυτό δεν περιλαμβάνονται το υποχρεωτικό πρόγραμμα πρόσθετων επενδύσεων (που δεν εξετάζεται στην παρούσα απόφαση) και οι επενδύσεις που χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από τη BSCA.

- (63) Εκτός από τις μεγάλες εργασίες επισκευής και συντήρησης, κατ' εφαρμογή της σύμβασης SOWAER /BSCA του 2006, η SOWAER δεσμεύτηκε να παρέχει πρόσθετες υπηρεσίες για λογαριασμό της BSCA, όπως συμβουλευτικές υπηρεσίες κάθε είδους (νομικές, περιβαλλοντικές, οικονομικές, διοικητικές, κ.λπ.), ανάλυση και συστάσεις σχετικά με τον θόρυβο σε σχέση με τον αερολιμένα και τον καθορισμό και την επικαιροποίηση ενός συστήματος γεωγραφικών πληροφοριών (ΣΓΠ).

3.1.1.2. Τέλος παραχώρησης που οφείλει η BSCA στη SOWAER

- (64) Σε αντάλλαγμα των στοιχείων που περιγράφονται στο τμήμα 3.1.1.1, η BSCA καταβάλλει στη SOWAER τέλος παραχώρησης.

i) Συμβατικές διατάξεις

α) Περίοδος από 15 Απριλίου 2002 έως 31 Δεκεμβρίου 2005

- (65) Κατ' εφαρμογή της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002, η BSCA κατέβαλε στην Περιφέρεια τέλος παραχώρησης που αποτελείται:

— από ένα μεταβλητό ετήσιο ποσό (στο εξής «ανώτατο κυμαινόμενο τέλος»), ίσο προς το 35 % των αεροναυτικών τελών που εισπράχθηκαν κατά το τρέχον έτος, με ανώτατο όριο που καθορίζεται σε 883 689 ευρώ το 2002 και προσαυξάνεται κατά 2 % ετησίως από το 2003 έως το 2006· αυτό το ανώτατο όριο αυξήθηκε σε 2 650 000 ευρώ το 2007, προσαυξανόταν κατά 2 % ετησίως, και αναθεωρείται από το 2015 ⁽⁴⁰⁾. Το τέλος αυτό προορίζεται για ένα ταμείο για την οικονομική διευθέτηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που οφείλονται στη λειτουργία του αερολιμένα.

— ένα ετήσιο κατ' αποκοπήν ποσό (στο εξής «πάγιο τέλος»), που ορίζεται σε 9 371 000 ευρώ για το 2002 και στη συνέχεια τιμαριθμοποιείται. Το ποσό αυτό ορίστηκε σε 13 525 000 ευρώ από το 2010 και τιμαριθμοποιείται ⁽⁴¹⁾.

- (66) Ωστόσο, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παραχώρησης Περιφέρειας/ BSCA, όπως τροποποιήθηκε στις 29 Μαρτίου 2002, η BSCA λαμβάνει επιχορήγηση από την Περιφέρεια που της επιτρέπει «να εκπληρώσει τις αποστολές δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης του αερολιμένα του Charleroi, δηλ. τα έξοδα που συνδέονται με τη χρήση των γηπέδων, κτιρίων και αερολιμενικών υποδομών που έχουν τεθεί στη διάθεσή της από τη SOWAER». Η επιδότηση αυτή είναι ίση με το πάγιο ανώτατο τέλος, με αποτέλεσμα η BSCA να βαρύνεται στην πραγματικότητα μόνο με το ανώτατο κυμαινόμενο τέλος. Επιπλέον, κατ' εφαρμογή της σύμβασης SOWAER/BSCA της 15ης Απριλίου 2002, η BSCA απαλλάσσεται από την καταβολή του παγίου τέλους σε περίπτωση μη εισπράξης της επιχορήγησης από την Περιφέρεια ⁽⁴²⁾.

β) Περίοδος από την 1η Ιανουαρίου 2006

- (67) Η σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002 αναθεωρήθηκε από τη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2006 που άρχισε να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2006. Βάσει της εν λόγω σύμβασης ⁽⁴³⁾, η BSCA καταβάλλει στη SOWAER:

— ένα κυμαινόμενο ετήσιο ποσό που καθορίζεται σε 1,5 ευρώ ανά επιβάτη και σε 8 ευρώ ανά τόνο φορτίου, που τιμαριθμοποιούνται βάσει του δείκτη τιμών καταναλωτή του Βελγίου ⁽⁴⁴⁾. Το ανώτατο κυμαινόμενο ποσό ορίστηκε στη σύμβαση σε 956 533 ευρώ ⁽⁴⁵⁾ για το 2006 και σε 2 651 067 ευρώ από το 2007, ενώ από το 2008 το ποσό αυτό προσαυξάνεται κατά 2 % ετησίως·

— κατ' αποκοπήν ετήσιο ποσό 10 094 000 ευρώ, προσαυξημένο κατά 2 % ετησίως.

⁽⁴⁰⁾ Άρθρο 11 της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002.

⁽⁴¹⁾ Ό.π.

⁽⁴²⁾ Το άρθρο 11 παράγραφος 3 της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002 ορίζει ότι «η BSCA απαλλάσσεται από την πληρωμή του παγίου τέλους μέχρι το ύψος της επιδότησης από την περιφέρεια της Βαλλωνίας την οποία δεν εισπράττει, για λόγο που δεν οφείλεται σε δικό της σφάλμα ή ανεξάρτητα από τη βούλησή της».

⁽⁴³⁾ Άρθρο 12 της σύμβασης υπηρεσιών SOWAER/BSCA του 2006

⁽⁴⁴⁾ Η τιμαριθμοποίηση πραγματοποιείται σε ετήσια βάση από το 2007. Υπολογίζεται με βάση τον βελγικό δείκτη τιμών καταναλωτή.

⁽⁴⁵⁾ Το ανώτατο όριο των 956 533 ευρώ αντιστοιχεί σε ανώτατο όριο 883 689 ευρώ (που προβλέπεται στη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002) προσαυξημένο κατά 2 % ετησίως.

- (68) Παράλληλα, η σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών μεταξύ της Περιφέρειας και της BSCA της 10ης Μαρτίου 2006 τροποποίησε τους όρους της επιχορήγησης της Περιφέρειας που προορίζεται να καλύψει το σταθερό μέρος των τελών που καταβάλλει η BSCA στη SOWAER ⁽⁴⁶⁾ και περιλαμβάνει τη ρήτρα απαλλαγής που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 66 ⁽⁴⁷⁾.
- (69) Τέλος, με την τροποποιητική πράξη αριθ. 1 της 27ης Μαΐου 2009 της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2006, η BSCA και η SOWAER συμφώνησαν να καταβάλλει η BSCA στη SOWAER από το 2009 ένα επιπλέον ετήσιο ποσό [...] ευρώ για κάθε επιπλέον τετραγωνικό μέτρο ⁽⁴⁸⁾ με σκοπό την αγορά νέων γηπέδων από τη SOWAER και τη σχετική επέκταση του πεδίου εφαρμογής της σύμβασης υπηρεσιών. Αυτά τα επιπλέον ποσά ανέρχονταν σε 1 206 ευρώ το 2 010, σε 1 230 ευρώ το 2 011, σε 1 255 ευρώ το 2012 και σε 1 280 ευρώ το 2013 ⁽⁴⁹⁾.
- ii) Ποσά των τελών που κατέβαλε η BSCA στη SOWAER
- (70) Βάσει των στοιχείων αυτών, τα ποσά των τελών που κατέβαλε πράγματι η BSCA στη SOWAER ανακεφαλαιώνονται τον πίνακα 8, λαμβάνοντας υπόψη τις αποζημιώσεις που κατέβαλλε η Περιφέρεια στη BSCA για μεταφορά στη SOWAER.

Πίνακας 8

Τέλη που κατέβαλε η BSCA στη SOWAER ⁽¹⁾

(σε ευρώ)

Έτος	Σταθερό μέρος	Κυμαινόμενο μέρος	Συνολικά τέλη	Καθαρά τέλη
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

Εκτός από τα σταθερά και τα κυμαινόμενα μέρη, τα συνολικά τέλη περιλαμβάνουν το πρόσθετο ποσό που συνδέεται με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της σύμβασης υπηρεσιών από το 2009 που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 69. Τα καθαρά τέλη λαμβάνουν υπόψη την επιχορήγηση της Περιφέρειας στη BSCA.

⁽¹⁾ Παράρτημα 2 της επιστολής του Βελγίου της 24ης Φεβρουαρίου 2014.

⁽⁴⁶⁾ Σύμφωνα με την εν λόγω τροποποιητική πράξη, η οικονομική αποζημίωση από την Περιφέρεια στη BSCA δεν προορίζεται πλέον μόνο στις «δαπάνες που συνδέονται με τη χρήση των αερολιμενικών υποδομών, κτιρίων και γηπέδων που τίθενται στη διάθεσή της από τη SOWAER κατά την εκτέλεση των υπηρεσιών που συνδέονται με την πυρασφάλεια, την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στην αερολιμενική ζώνη». Τα ποσά είναι, συνεπώς, εγγεγραμμένα στον προϋπολογισμό της Περιφέρειας ως «επιχορήγηση στη BSCA που της επιτρέπει να εκτελεί καθήκοντα δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης των αερολιμένων».

⁽⁴⁷⁾ Το άρθρο 12 παράγραφος 3 της σύμβασης υπηρεσιών της 4ης Απριλίου 2006 ορίζει ότι «η BSCA απαλλάσσεται από την πληρωμή του πάγιου τελους μέχρι το ύψος της επιχορήγησης από την περιφέρεια της Βαλλωνίας την οποία δεν εισπράττει, για λόγο που δεν οφείλεται σε δικό της σφάλμα ή ανεξάρτητα από τη βούλησή της».

⁽⁴⁸⁾ Το ποσό αυτό τιμαριθμοποιείται κατά 2 % ετησίως. Εφαρμόζεται στις εκτάσεις που προστέθηκαν στο πεδίο εφαρμογής της υπεργολαβίας από την ημερομηνία της απόκτησής τους από τη SOWAER.

⁽⁴⁹⁾ Παράρτημα 2 της επιστολής του Βελγίου της 24ης Φεβρουαρίου 2014.

3.1.2. *Επιχορήγηση που καταβάλλει η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες σχετιζόμενες με τις αερολιμενικές δραστηριότητες*

3.1.2.1. *Συμβατικές διατάξεις*

α) Περίοδος από τις 29 Μαρτίου 2002 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005

(71) Η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 στη σύμβαση παραχώρησης Περιφέρειας/BSCA τροποποίησε το άρθρο 3 παράγραφος 2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA και προβλέπει ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας επιστρέφει τις δαπάνες για τις υπηρεσίες πυρασφάλειας και συντήρησης:

— η υπηρεσία πυρασφάλειας ορίζεται με αναφορά στα πρότυπα της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας ⁽⁵⁰⁾.

— η υπηρεσία συντήρησης ορίζεται ως «η τεχνική υπηρεσία συντήρησης των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου, του στόλου των οχημάτων κ.λπ.» ⁽⁵¹⁾, καθώς και «η συντήρηση των γηπέδων, των κτιρίων και του εξοπλισμού των κτιρίων και των υλικών που περιλαμβάνονται στην παραχώρηση ή διατίθενται, κατά τρόπο ώστε να μπορούν πάντοτε να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται» ⁽⁵²⁾.

(72) Η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 τροποποιεί επίσης το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων και προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος υποβάλλει στην αναθέτουσα αρχή τον προϋπολογισμό για τις κατηγορίες πυρασφάλειας και συντήρησης και τηρεί χωριστό λογαριασμό εκμετάλλευσης που μπορεί ανά πάσα στιγμή να αναλυθεί και να ελεγχθεί από την παραχωρούσα αρχή.

«Ειδικότερα, σε αυτό τον λογαριασμό εκμετάλλευσης καταλογίζονται:

— το πλήρες κόστος του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με την πυρασφάλεια και τη συντήρηση του χώρου του αερολιμένα και την πλαισίωση του προσωπικού, περιλαμβανομένων των εργοδοτικών εισφορών και των σχετικών προβλέψεων (νέες δραστηριότητες)

— οι δαπάνες για διάφορες υπηρεσίες και αγαθά (περιλαμβάνουν και τυχόν υπεργολαβίες),

— οι δαπάνες των επενδύσεων και/ή τα έξοδα απόσβεσης των επενδύσεων ⁽⁵³⁾,

— οι ενδεχόμενες δαπάνες υπεργολαβίας για τη συντήρηση και την πυρασφάλεια».

β) Περίοδος από τις 10 Μαρτίου 2006 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2007

(73) Η τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006 της σύμβασης παραχώρησης Περιφέρειας/BSCA τροποποιεί το άρθρο 3.2.2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA ως εξής: «Στον προϋπολογισμό της περιφέρειας της Βαλλονίας εγγράφονται σε ετήσια βάση: (...) η χρηματική αντιστάθμιση που χορηγεί η περιφέρεια της Βαλλονίας στη BSCA για τις δαπάνες εκτέλεσης εκτέλεση των υπηρεσιών που συνδέονται με την πυρασφάλεια, την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στην αερολιμενική ζώνη, με την τήρηση των όρων που ορίζει το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτάται στην παρούσα σύμβαση».

(74) Η τροποποιητική πράξη αριθ. 5 τροποποιεί και το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων. Το τροποποιημένο άρθρο 25 ορίζει ότι «οι υπηρεσίες που συνδέονται με την πυρασφάλεια, την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στην αερολιμενική ζώνη περιλαμβάνουν την τρέχουσα συντήρηση του χώρου του αερολιμένα, την τεχνική συντήρηση των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου και του στόλου των οχημάτων, τα μικρά έργα ασφαλτόστρωσης, τρέχουσας συντήρησης και επισκευής του διαδρόμου και των οδών πρόσβασης, τις επισκευές και τη συντήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του φωτισμού και της σήμανσης του διαδρόμου, τις εργασίες κοπής χόρτων, την αποκομιδή και τη σήμανση του διαδρόμου, τον εκχιονισμό και κάθε άλλη υπηρεσία που εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, της αερολιμενικής ζώνης και των υποδομών, με εξαίρεση τους εμπορικούς χώρους της ζώνης του αερολιμένα».

(75) Βάσει του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων, η χρηματική αντιστάθμιση περιοριζόταν στο ανώτατο ποσό των 5 774 000 ευρώ για το 2006. Αυτό το ανώτατο όριο τιμαριθμοποιείται ετησίως έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Το ποσό της χρηματικής αντιστάθμισης έπρεπε να αναθεωρηθεί το αργότερο το δεύτερο εξάμηνο του 2009.

⁽⁵⁰⁾ Άρθρο 12 της συγγραφής υποχρεώσεων.

⁽⁵¹⁾ Ο.π.

⁽⁵²⁾ Άρθρο 19 της συγγραφής υποχρεώσεων.

⁽⁵³⁾ Οι δαπάνες για τις επενδύσεις και/ή τα έξοδα απόσβεσης των επενδύσεων δεν αναφέρονταν στα προηγούμενα κείμενα.

- (76) Επιπλέον το άρθρο 25 παράγραφος 7 της συγγραφής υποχρεώσεων, που προστέθηκε με την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006, προβλέπει ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πραγματικές δαπάνες που βαρύνουν τη BSCA και κάθε υπεραντιστάθμιση των δαπανών θα αποτελέσει αντικείμενο δημοσιονομικής αντιστάθμισης που καταλογίζεται στον προϋπολογισμό του επόμενου έτους.

γ) Περίοδος από την 1η Ιανουαρίου 2008

- (77) Η τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008 της σύμβασης παραχώρησης Περιφέρειας/BSCA τροποποιεί το άρθρο 25 παράγραφος 1 της συγγραφής υποχρεώσεων και προσθέτει τις υπηρεσίες των οποίων η εκτέλεση έχει ήδη ανατεθεί στη BSCA ⁽⁵⁴⁾ την παρακολούθηση και καταγραφή των πτήσεων, τον προγραμματισμό των πτήσεων, την καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος και την ασφάλεια.
- (78) Η παρακολούθηση και καταγραφή των πτήσεων συνίσταται στη συμπλήρωση της βάσης δεδομένων της κυβέρνησης της Βαλлонίας με τις πληροφορίες σχετικά με τις πτήσεις (αριθμός επιβατών, νηολόγηση, όνομα του πιλότου, τύπο αεροσκάφους, είδος της πτήσης, προέλευση, βάρος του αεροσκάφους κ.λπ.). Ο προγραμματισμός των πτήσεων αφορά τις κοινοποιήσεις, τα σχέδια πτήσης, τις χρονοθυρίδες, τις ασύρματες ανακοινώσεις και τη διαχείριση των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών. Η παρακολούθηση και η καταγραφή των πτήσεων και ο προγραμματισμός των πτήσεων πραγματοποιούνται από το «υπηρεσία ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας».
- (79) Η καθοδήγηση των αεροσκαφών περιλαμβάνει δύο καθήκοντα, δηλ. την οδηγία «stand» από τον συντονιστή των ζωνών σε κάθε άφιξη αεροσκάφους και «Follow me» που συνίσταται στην καθοδήγηση του αεροσκάφους από αυτοκίνητο που χρησιμοποιείται μόνο για τους πιλότους οι οποίοι δεν γνωρίζουν τον αερολιμένα (πτήσεις για επαγγελματικούς σκοπούς) ή μεγάλα αεροσκάφη, κωδικού D. Στον αερολιμένα του Charleroi, αυτές οι περιπτώσεις είναι πολύ περιορισμένες (κατ' ανώτατο όριο 100 ετησίως).
- (80) Οι υπηρεσίες ασφαλείας ορίζονται από το άρθρο 25 παράγραφος 2 της συγγραφής υποχρεώσεων, όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008: «έλεγχος ασφαλείας, τηλεπαρακολούθηση, περιπολίες επιτήρησης, έλεγχος πρόσβασης και έκδοση ειδικής άδειας εισόδου». Η BSCA αναθέτει την εκτέλεση των υπηρεσιών ασφαλείας στην ανώνυμη εταιρεία δημοσίου δικαίου BSCA Security. Τα καθήκοντα της BSCA Security καθορίζονται με αναφορά στο διάταγμα της 23ης Ιουνίου 1997 για την ίδρυση των αερολιμένων της περιφέρειας της Βαλлонίας ⁽⁵⁵⁾. Η BSCA Security ανήκει κατά 51 % στην περιφέρεια της Βαλлонίας και κατά 49 % στη BSCA.
- (81) Οι λεπτομέρειες της χρηματικής αντιστάθμισης καθορίζονται ως εξής από το τροποποιημένο άρθρο 25 παράγραφος 1 της συγγραφής υποχρεώσεων:
- όσον αφορά τις υπηρεσίες που σχετίζονται με την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας εδάφους και του χώρου του αερολιμένα, η Περιφέρεια αναλαμβάνει το κόστος για την εκτέλεσή τους κατά τον ίδιο τρόπο με εκείνο που καθορίζει η τροποποιητική πράξη αριθ. 5 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 75) μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2009· τα μέρη οφείλουν να επαναξιολογήσουν το ποσό της αντιστάθμισης το αργότερο κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2009·
 - όσον αφορά τις υπηρεσίες που συνδέονται με την παρακολούθηση και την καταγραφή των πτήσεων, τον προγραμματισμό των προβλεπόμενων πτήσεων, την καθοδήγηση των αεροσκαφών και την ασφάλεια ⁽⁵⁶⁾, η Περιφέρεια επωμίζεται το κόστος των υπηρεσιών αυτών για τα έτη 2008 και 2009. Από την 1η Ιανουαρίου 2010, η κάλυψη των εξόδων υπόκειται στο ανώτατο όριο του τιμαριθμοποιημένου ποσού της αντιστάθμισης που καταβάλλεται για το προηγούμενο έτος.
- (82) Το άρθρο 25 παράγραφος 7 της συγγραφής υποχρεώσεων τροποποιείται και προβλέπει ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πραγματικές δαπάνες της BSCA, ενδεχομένως μετά την αφαίρεση των τελών που εισπράττει από τους χρήστες για την κάλυψη αυτών των υπηρεσιών.

3.1.2.2. Ποσό της επιχορήγησης που κατέβαλε η περιφέρεια της Βαλлонίας

- (83) Ο πίνακας 9 συνοψίζει τις επιχορηγήσεις που κατέβαλε η περιφέρεια της Βαλлонίας στη BSCA και την BSCA Security, χωρίς την επιχορήγηση «αποστολής δημόσιας υπηρεσίας» για την αντιστάθμιση του ετήσιου πάγιου τέλους.

⁽⁵⁴⁾ Οι υπηρεσίες πυρασφάλειας και ασφαλείας της κυκλοφορίας στο έδαφος και στην αερολιμενική ζώνη.

⁽⁵⁵⁾ Στο παράρτημα 10 της επιστολής της BE της 5/2/14 περιλαμβάνεται το καταστατικό της BSCA Security.

⁽⁵⁶⁾ Το εν λόγω εδάφιο αναφέρει επίσης τις υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας εδάφους και του χώρου του αερολιμένα.

Πίνακας 9

Επιχορηγήσεις που κατέβαλε η Περιφέρεια στην BSCA ή την BSCA Security ⁽¹⁾ από το 2001 έως το 2013 (εκτός επιχορήγησης «αποστολής δημόσιας υπηρεσίας» για την αντιστάθμιση του ετήσιου πάγιου τέλους)

	Πυρασφάλεια, ασφάλεια, συντήρηση	Προστασία και ασφάλεια	Γραφείο πλοήγησης, συμπεριλαμβανομένης της καθοδήγησης αεροσκαφών	Σύνολο
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
Σύνολο	69 266 576	78 073 852	2 596 388	149 936 816

Πηγή: παράρτημα 9 της επιστολής του Βελγίου που υποβλήθηκε στις 6 Φεβρουαρίου 2014, τροποποιημένο για την επιχορήγηση Giro από την απάντηση του Βελγίου που υποβλήθηκε στις 25 Μαρτίου 2014.

⁽¹⁾ Η επιχορήγηση για την ασφάλεια και προστασία καταβάλλεται στη BSCA Security.

3.1.3. Εγγραφή της SOWAER σε αύξηση κεφαλαίου

- (84) Στο πλαίσιο των αναπτυξιακών σχεδίων της, και ιδίως της διαπραγμάτευσης των συμφωνιών του 2001 με τη Ryanair, ένα στρατηγικό υπόμνημα που υποβλήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA της 31ης Ιουλίου 2001 ανέφερε ότι «αναμένεται ότι η BSCA θα συσσωρεύσει, εντός των τριών επόμενων ετών, ζημίες ύψους 164 εκατομμυρίων. Τα ίδια κεφάλαιά της στις 31 Δεκεμβρίου 2003 αναμένεται συνεπώς να μειωθούν σε 23 εκατομμύρια βελγικά φράγκα, δηλαδή σε λιγότερο από 20 % του υφιστάμενου κεφαλαίου ύψους 153 εκατομμυρίων [βελγικών] φράγκων. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να προβλεφθεί αύξηση κεφαλαίου κατά 5 εκατ. ευρώ, ώστε να μη περιέλθει η επιχείρηση σε επισφαλή κατάσταση».
- (85) Πράγματι, στην απόφασή της, της 23 Μαΐου 2001 σχετικά με το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER, η Περιφέρεια είχε ήδη εγκρίνει κατ' αρχή τις διαδοχικές εισφορές κεφαλαίου στις εταιρείες διαχείρισης των αερολιμένων της Βαλλωνίας ⁽⁵⁷⁾. Το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER εκείνη την ημερομηνία προέβλεπε «απόκτηση συμμετοχής στη BSCA ύψους +/- 60 εκατ. BEF [...] και στη συνέχεια κατανομή σε 3 έτη, 3 επί 30 εκατομμύρια (κεφάλαιο 600 εκατομμυρίων και συμμετοχή 25 % της SOWAER, ήτοι 150 εκατομμυρίων)», ή εισφορά κεφαλαίου ύψους 3,718 εκατ. ευρώ που κατανέμεται σε τρία έτη.

⁽⁵⁷⁾ Το χρηματοοικονομικό σχέδιο αναφέρει ότι «η προβλεπόμενη ανάπτυξη για τη BSCA και τη SAB θα απαιτήσει σημαντικές αυξήσεις κεφαλαίου (εκτός από τις εξωτερικές χρηματοδοτήσεις) και, ως εκ τούτου, παρακολούθηση από την πλευρά της SOWAER».

- (86) Η αύξηση κεφαλαίου πραγματοποιήθηκε τελικά άπαξ, στις 3 Δεκεμβρίου 2002. Το αναληφθέν κεφάλαιο καταβλήθηκε εξ ολοκλήρου· η SOWAER εισέφερε, συνεπώς, σε μετρητά ποσό 3,809 εκατ. ευρώ για το 49,23 % των εταιρικών μεριδίων της BSCA ⁽⁵⁸⁾.

3.2. Μέτρα της Περιφέρειας και της BSCA υπέρ της Ryanair ⁽⁵⁹⁾

3.2.1. Οι συμφωνίες του 2001

- (87) Ως «συμφωνίες του 2001» ορίζεται το σύνολο που αποτελείται από:

- τη δέσμευση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 6 Νοεμβρίου 2001,
- τη σύμβαση μεταξύ της BSCA και της Ryanair, της 2ας Δεκεμβρίου 2001 (στο εξής «η σύμβαση του 2001»),
- τη σύμβαση Promocoy της 12ης Δεκεμβρίου 2001 και η σύμβαση μεταξύ της Promocoy και της Leading Verge της 31ης Ιανουαρίου 2002, οι οποίες αποφασίστηκαν από το διοικητικό συμβούλιο της BSCA στις 31 Ιουλίου 2001 ⁽⁶⁰⁾.

3.2.1.1. Η δέσμευση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 6ης Νοεμβρίου 2001

- (88) Η περιφέρεια σύναψε στις 6 Νοεμβρίου 2001 συμφωνία με τη Ryanair. Η συμφωνία αυτή προέβλεπε τέλος προσγείωσης ύψους 1 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη για τη Ryanair, δηλ. μείωση κατά 50 % του τέλους προσγείωσης σε σχέση με το ποσό που καθορίστηκε και δημοσιεύτηκε από την κυβέρνηση της Βαλλονίας η οποία χρησιμοποίησε άλλη μέθοδο υπολογισμού ⁽⁶¹⁾ (την εποχή εκείνη, πράγματι, τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονταν στις αεροπορικές εταιρείες καθορίζονταν σύμφωνα με κλίμακα τιμών που αποφασίστηκε και δημοσιεύτηκε από την κυβέρνηση της Βαλλονίας και όχι τη BSCA). Επιπλέον, η Περιφέρεια δεσμεύτηκε να αποζημιώσει τη Ryanair για τις ζημιές που τυχόν θα υφίστατο άμεσα από ενδεχόμενη τροποποίηση του ύψους των αερολιμενικών τελών ή των ωραρίων λειτουργίας του αερολιμένα κατά τα έτη 2001 έως 2016, εκτός εάν οι μεταβολές αυτές υπαγορεύονταν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, το ομοσπονδιακό κράτος, τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας ή άλλες απαιτήσεις του διεθνούς δικαίου.

3.2.1.2. Η σύμβαση του 2001, περιλαμβανομένων των διατάξεων που αφορούν στην Promocoy

- (89) Βάσει της σύμβασης του 2001 μεταξύ της BSCA και της Ryanair, η BSCA καθόρισε για τη Ryanair τιμή για τις υπηρεσίες εδάφους 1 ευρώ ανά επιβάτη ⁽⁶²⁾, δηλ. τιμή κατά 10 φορές χαμηλότερη από αυτήν που εμφάνιζε η BSCA το 2001 για τους άλλους χρήστες.
- (90) Η BSCA δεσμεύτηκε επίσης να συμβάλει οικονομικά και με την παροχή διαφόρων υπηρεσιών στις δαπάνες που συνδέονται με το άνοιγμα της βάσης της Ryanair στο Charleroi ⁽⁶³⁾. Αυτή η συνεισφορά ανερχόταν σε:
- 250 000 ευρώ για έξοδα ξενοδοχείου και διατροφής του προσωπικού της Ryanair·
 - 160 000 ευρώ για κάθε νέο δρομολόγιο, μέχρι 3 δρομολόγια κατ' ανώτατο όριο για κάθε αεροσκάφος που είχε ως βάση τον αερολιμένα, ήτοι ανώτατο ποσό 1 920 000 ευρώ·
 - 768 000 ευρώ για συμμετοχή στα έξοδα πρόσληψης και εκπαίδευσης των πιλότων και των πληρωμάτων που χρησιμοποιούνται στα νέα δρομολόγια που εξυπηρετεί ο αερολιμένας·
 - 4 000 ευρώ για την αγορά εξοπλισμού γραφείου·
- (91) Η BSCA δεσμεύτηκε ταυτόχρονα να διαθέσει δωρεάν στη Ryanair γραφεία επιφάνειας 100 τετραγωνικών μέτρων και 100 τετραγωνικά μέτρα ως «engineering store» και να εξασφαλίσει μη αποκλειστικό δικαίωμα πρόσβασης σε μια αίθουσα κατάρτισης. Η BSCA μεσολάβησε επίσης για να επιτύχει η Ryanair ένα ελάχιστο ή μηδενικό κόστος για τη χρήση υπόστεγου για τη συντήρηση αεροσκαφών.

⁽⁵⁸⁾ Τα άλλα μερίδια που προήλθαν από την αύξηση κεφαλαίου αναλήφθηκαν για συνολικό ποσό περίπου 1 33 000 ευρώ από ορισμένους μετόχους μειοψηφίας: τις εταιρείες SONACA, Carolo Parking και Igratec.

⁽⁵⁹⁾ Στις 6 Ιουλίου 2012, η BSCA σύναψε νέα συμφωνία με τη Ryanair. Καθώς η συμφωνία αυτή δεν περιλαμβάνεται ούτε στα μέτρα που προσδιορίζονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας του 2002, ούτε σε εκείνα που προσδιορίζονται στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012, δεν εξετάζεται στην παρούσα απόφαση.

⁽⁶⁰⁾ Πληροφορία που αναφέρθηκε στη σύσκεψη της 24ης Ιουνίου 2003 μεταξύ της Επιτροπής και των βελγικών αρχών.

⁽⁶¹⁾ Ενώ τα τέλη προσγείωσης υπολογίζονταν κανονικά σε συνάρτηση με το βάρος σε τόνους των αεροσκαφών στο πλαίσιο ενός συστήματος γενικής εφαρμογής έναντι όλων, για τη Ryanair υπολογίστηκε σύμφωνα με διαφορετική βάση και εισπράττονταν ανά επιβαζόμενο επιβάτη.

⁽⁶²⁾ Σημείο 1.3 της σύμβασης μεταξύ της BSCA και της Ryanair της 2ας Δεκεμβρίου 2001.

⁽⁶³⁾ Σημείο 1.5 της σύμβασης μεταξύ της BSCA και της Ryanair της 2ας Δεκεμβρίου 2001.

- (92) Εξάλλου, σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης του 2001, η Ryanair και η BSCA σύστησαν κοινή εταιρεία εμπορικής προώθησης, με την επωνυμία Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport (στο εξής «Promocys»). Ο εταιρικός σκοπός της Promocys ήταν η ανάπτυξη του Charleroi και της ευρύτερης περιοχής του με την εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα ⁽⁶⁴⁾ (ενδεικτικά, η Promocys χρηματοδοτούσε ένα μέρος των εισιτηρίων μειωμένου ναύλου που πρόσφερε η Ryanair). Η BSCA και η Ryanair όφειλαν να συνεισφέρουν ισότιμα στη λειτουργία της Promocys ⁽⁶⁵⁾. Έτσι, η BSCA και η Ryanair πραγματοποίησαν εγγραφή σε ίσα μερίδια του εταιρικού κεφαλαίου της Promocys συνολικού ύψους 62 500 ευρώ. Επιπλέον, η BSCA και η Ryanair κατέβαλαν η καθεμία συνεισφορά 4 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη της Ryanair από τον αερολιμένα του Charleroi.
- (93) Τα τέλη ανά αναχωρούντα επιβάτη για τις πτήσεις της Ryanair, βάσει της σύμβασης του 2001, καθώς και οι συνεισφορές στη χρηματοδότηση της Promocys, παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 10.

Πίνακας 10

Τέλη που εφαρμόζονται στη Ryanair βάσει της σύμβασης του 2001 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Τέλη προσγείωσης	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Τέλος ανά επιβάτη	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Τέλος υπηρεσιών εδάφους	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocys	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4	- 4
Καθαρό συνολικό ποσό που καταβάλλει η Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Οι τιμές της σύμβασης του 2001, που ήταν κυμαινόμενες την 1η Απριλίου, εφαρμόζονται κατ' αναλογία για να είναι συγκρίσιμες σε ετήσια βάση (1η Ιανουαρίου - 31 Δεκεμβρίου).

⁽¹⁾ Τέλη ανά αναχωρούντα επιβάτη, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχονταν στην απάντηση των βελγικών αρχών της 14ης Ιουλίου 2011. Τα τέλη για τα έτη 2001 έως 2003 είναι ακριβώς τα ίδια με τα τέλη του 2004.

- (94) Σε αντιστάθμισμα, η Ryanair δεσμεύτηκε έναντι της BSCA να χρησιμοποιήσει ως βάση το Charleroi για έναν ορισμένο αριθμό αεροσκαφών της (από δύο έως τέσσερα) και να πραγματοποιεί τουλάχιστον τρεις πτήσεις με επιστροφή ημερησίως ανά αεροσκάφος με αναχώρηση από το Charleroi για περίοδο 15 ετών (2001-2016) που καλύπτεται από τη σύμβαση. Με τον τρόπο αυτό, η ιρλανδική αεροπορική εταιρεία εξασφάλιζε στον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα έναν όγκο επιβατικής κίνησης που του επέτρεπε να προσδοκά έσοδα, είτε με τη μορφή αερολιμενικών τελών είτε από μη αεροναυτικές δραστηριότητες. Βάσει της σύμβασης, εάν η Ryanair έπαυε τις πτήσεις της στο Charleroi εντός των πρώτων πέντε ετών της διάρκειας της σύμβασης, η εταιρεία θα ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει στη BSCA τη συμμετοχή της στις δαπάνες που συνδέονται με το άνοιγμα της βάσης της Ryanair και τη συνεισφορά μάρκετινγκ. Από το πέμπτο έτος της σύμβασης, το ποσό της επιστροφής καθορίζεται κατά φθίνοντα τρόπο ⁽⁶⁶⁾.

3.2.2. Η υπουργική απόφαση της 11ης Ιουνίου 2004 και η επιστολή της BSCA της 24ης Ιουνίου 2004

- (95) Σύμφωνα με το Βέλγιο, κατ' εφαρμογή του εθνικού δικαίου, η απόφαση του 2004 ακύρωσε de facto τις συμφωνίες του 2001. Επίσης, η Περιφέρεια αποφάσισε να εγκρίνει στις 11 Ιουνίου 2004 υπουργική απόφαση για τη μείωση, για διαφημιστικούς λόγους, των οφειλόμενων τελών προσγείωσης των αεροσκαφών στον αερολιμένα του Charleroi. Η εν

⁽⁶⁴⁾ Σημείο 4 του παραρτήματος Γ της σύμβασης μεταξύ της BSCA και της Ryanair της 2ας Δεκεμβρίου 2001.

⁽⁶⁵⁾ Σημείο 1.6 του παραρτήματος Γ της σύμβασης μεταξύ της BSCA και της Ryanair της 2ας Δεκεμβρίου 2001.

⁽⁶⁶⁾ Άρθρο 2 της σύμβασης του 2001.

λόγω απόφαση τέθηκε σε ισχύ αναδρομικά από τις 13 Φεβρουαρίου 2004. Προέβλεπε, για διαφημιστικούς λόγους, για όλες τις αεροπορικές εταιρείες, τον καθορισμό του οφειλόμενου τέλους προσγείωσης αεροσκαφών που εκτελούν τακτική πτήση σε 1 ευρώ ανά επιβάτη (δηλ. την τιμή που ίσχυε για τη Ryanair βάσει των συμφωνιών του 2001). Αυτή η γενική έκπτωση ίσχυσε μόνο για χρονικό διάστημα τριάντα έξι μηνών από την έναρξη της ισχύος της υπουργικής απόφασης.

- (96) Με επιστολή της 24ης Ιουνίου 2004 ⁽⁶⁷⁾, η BSCA ανέλαβε τη δέσμευση έναντι της Ryanair ότι θα συνέχιζε να εφαρμόζει τους όρους των συμφωνιών του 2001 έως τις 31 Μαρτίου 2006, εξασφαλίζοντας ιδίως στην εταιρεία συνολικό κόστος χρήσης των αερολιμενικών υπηρεσιών 5 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη, το οποίο αντιστοιχεί στο επίπεδο που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των συμφωνιών του 2001, εάν η εφαρμογή τους συνεχιζόταν το 2005 και το 2006 (βλέπε Πίνακα 10). Αυτό το προσωρινό εμπορικό πλαίσιο ίσχυε υπό την προϋπόθεση της μη υπέρβασης ενός ανώτατου ορίου 2 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως για το σύνολο της δραστηριότητας του αερολιμένα ⁽⁶⁸⁾. Ωστόσο, παρά την ελαφρά υπέρβαση αυτού του ανώτατου ορίου το 2004 ⁽⁶⁹⁾, οι όροι που προσφέρθηκαν στη Ryanair δεν τροποποιήθηκαν το 2004 και το 2005.

3.2.3. Η τροποποιητική πράξη του 2005

- (97) Με διάταγμα της 3ης Φεβρουαρίου 2005, η Περιφέρεια ανέθεσε στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων, μεταξύ των οποίων η BSCA ⁽⁷⁰⁾, την αρμοδιότητα καθορισμού των τιμών των αερολιμενικών τελών.
- (98) Από την 1η Απριλίου 2006, η γενική τιμή για τα τέλη προσγείωσης που χρεώνει η BSCA αυξήθηκε σε 2 ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη· η τιμή αυτή των 2 ευρώ υπόκειται σε τιμαριθμική αναπροσαρμογή. Επιπλέον, έχει τεθεί σε εφαρμογή ένα σύστημα ετήσιων εκπτώσεων ανάλογα με τον αριθμό των αναχωρούντων επιβατών, σύμφωνα με τον πίνακα 11.

Πίνακας 11

Εκπτώσεις στα τέλη προσγείωσης που εφαρμόζονται σε όλες τις εταιρείες που εκτελούν πτήσεις στον αερολιμένα του Charleroi από την 1η Απριλίου 2006 ⁽¹⁾

Εκπτώσεις σε ετήσια βάση		
Ποσοστό έκπτωσης (%)	Από # αναχωρούντες επιβάτες	Μέχρι # αναχωρούντες επιβάτες
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⁾ Επιστολή των βελγικών αρχών της 14ης Ιουλίου 2011 και <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

- (99) Στις 9 Δεκεμβρίου 2005, η BSCA πρότεινε στη Ryanair, η οποία αποδέχθηκε, μια νέα εμπορική συμφωνία της 9ης Δεκεμβρίου 2005 (στο εξής «η τροποποιητική πράξη του 2005») για την περίοδο από την 1η Απριλίου 2006 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

⁽⁶⁷⁾ Η επιστολή αυτή διαβιβάστηκε στην Επιτροπή δι' αλληλογραφίας από τις βελγικές αρχές στις 13 Σεπτεμβρίου 2004. Το έγγραφο αυτό ήταν συνέχεια ενός μνημονίου προθέσεων «Memorandum of intent» (MOI) που συνάφθηκε στις 8 Απριλίου 2004.

⁽⁶⁸⁾ Σημείο 3β της επιστολής της 24ης Ιουνίου 2004.

⁽⁶⁹⁾ Ο συνολικός αριθμός επιβατών που χρησιμοποίησε τον αερολιμένα το 2004 ήταν 2 034 140 επιβάτες (βλέπε πίνακα 1).

⁽⁷⁰⁾ Άρθρα 35 και 36 του διατάγματος της 3ης Φεβρουαρίου 2005 για την οικονομική ανάκαμψη και την απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών. Οι εν λόγω διατάξεις τέθηκαν σε εφαρμογή στον αερολιμένα του Charleroi με την τροποποιητική πράξη αριθ. 4 της σύμβασης παραχώρησης του 1991 μεταξύ της Περιφέρειας και της BSCA, το άρθρο 1 της οποίας προβλέπει ότι «ο φορέας διαχείρισης καθορίζει και εισπράττει από τους χρήστες το ποσό των αεροναυτικών τελών που οφείλονται για τη χρήση του αερολιμένα τον οποίο διαχειρίζεται».

(100) Σύμφωνα με τους όρους της τροποποιητικής πράξης του 2005:

- τα τέλη προσγείωσης που πρέπει να καταβάλλονται από τη Ryanair υπολογίζονται με βάση το γενικό τιμολόγιο, το οποίο προβλέπει έκπτωση 50 % άνω των 200 000 επιβατών (βλέπε πίνακα 11).
- τα τέλη υπηρεσιών εδάφους («handling») που εφαρμόζονται στις πτήσεις της Ryanair καθορίστηκαν έως το 2015 σύμφωνα με τον πίνακα 12.
- Η Ryanair είναι υποκείμενη σε ένα νέο τέλος, με τον τίτλο «*infrastructure access fee*» (τέλος πρόσβασης στην υποδομή).
- η σύμβαση δεν προβλέπει πλέον πληρωμή από τη BSCA στην Promocys.

Πίνακας 12

Τέλη που εφαρμόζονται στη Ryanair βάσει της τροποποιητικής πράξης του 2005 ⁽¹⁾

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Τέλη προσγείωσης			[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]
Τέλος ανά επιβάτη			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Τέλος υπηρεσιών εδάφους			[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]	[4-6]
Πρόσβαση στην υποδομή			[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]
Καθαρό συνολικό ποσό που καταβάλλει η Ryanair			[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]	[5-7]
Διαφορά με τη σύμβαση 2001			[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]

Οι τιμές του τέλους προσγείωσης βασίζονται στις προβλέψεις της Ryanair για τον αριθμό των επιβατών κατά τον χρόνο υπογραφής της τροποποιητικής πράξης του 2005.

(¹) Τέλη ανά αναχωρούντα επιβάτη, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέχονταν στην απάντηση των βελγικών αρχών της 14ης Ιουλίου 2011.

(101) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα ποσά που κατέβαλε η Ryanair ανά επιβάτη σύμφωνα με τον πίνακα 12 είναι, με εξαίρεση το έτος [...], ταυτόσημα με τα ποσά που προβλέπονταν από τη σύμβαση του 2001 ⁽⁷¹⁾ (βλέπε πίνακα 10).

(102) Τέλος, η σύμβαση του 2005 προβλέπει ότι, για μια περίοδο τουλάχιστον 6 μηνών από την έναρξη της χρήσης του νέου τερματικού σταθμού, η Ryanair έχει το Charleroi ως βάση 4 αεροσκαφών με τουλάχιστον [25-32] ημερήσιες πτήσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, η Ryanair θα καταβάλει πρόσθετο τέλος της τάξης του [10-25] %.

(⁷¹) Οι προβλέψεις της Περιφέρειας δεν λαμβάνουν υπόψη την ετήσια τιμαριθμοποίηση των τελών προσγείωσης, ούτε την αύξηση του αριθμού επιβατών της Ryanair πέραν των 1,75 εκατομμυρίων· αυτές οι δύο διορθώσεις έχουν αντίθετες επιπτώσεις στο πραγματικό ποσό των τελών που καταβάλλει η Ryanair ανά επιβάτη.

3.2.4. Η τροποποιητική πράξη του 2010

- (103) Την 1η Ιανουαρίου 2009, η BSCA θέσπισε πρόσθετο τέλος ανά επιβάτη, καταβλητέο από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούν τον αερολιμένα του Charleroi, για τους επιβάτες μειωμένης κινητικότητας (εφεξής «τέλος AMK»). Η τροποποιητική πράξη αριθ. 7 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA επιτρέπει πράγματι στην BSCA να ορίσει ένα τέτοιο τέλος, το οποίο, κατά την άποψη του Βελγίου, είναι σύμφωνο με το δίκαιο της Ένωσης ⁽⁷²⁾. Το τέλος AMK ορίστηκε στα 19,5 λεπτά του ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη το 2009 ⁽⁷³⁾.
- (104) Τροποποιητική πράξη της σύμβασης μεταξύ της BSCA και της Ryanair συνάφθηκε με ανταλλαγή επιστολών μεταξύ της BSCA και της Ryanair στις 6 Δεκεμβρίου 2010 (στο εξής «η τροποποιητική πράξη του 2010»). Προβλέπει:
- παρέκκλιση από το γενικό επίπεδο του τέλους AMK, με τους όρους της οποίας η Ryanair θα καταβάλλει [10-30] λεπτά του ευρώ ανά επιβάτη για το έτος από 1ης Φεβρουαρίου 2009 έως τις 31 Ιανουαρίου 2010· επιπλέον, οι κανόνες τιμολογίας του τέλους AMK προβλέπουν μείωση του τέλους ανάλογη με την αύξηση της επιβατικής κίνησης που δημιουργείται από τη Ryanair ⁽⁷⁴⁾.
 - μείωση κατά [10-50] λεπτά του ευρώ ανά επιβάτη στη Ryanair επί του τέλους των υπηρεσιών εδάφους.

3.2.5. Μεταβίβαση των μεριδίων της BSCA στην Promocy

- (105) Στις 31 Μαρτίου 2010, η BSCA μεταβίβασε στη Ryanair τη συμμετοχή της του 50 % στην Promocy ⁽⁷⁵⁾. Η BSCA πώλησε τις μετοχές στη λογιστική τους αξία για συνολικό ποσό 31 100 ευρώ (ήτοι 100 ευρώ ανά μετοχή). Το σύνολο των κινδύνων και υποχρεώσεων μεταβιβάστηκαν στον μοναδικό δικαιούχο, τη Ryanair.
- (106) Σύμφωνα με το Βέλγιο, κατά τον χρόνο αυτής της μεταβίβασης, η ταμειακή κατάσταση της Promocy ανερχόταν σε 261 073 ευρώ (υπόλοιπο του ενεργητικού, αφαιρουμένου του κεφαλαίου και του εκ του νόμου προβλεπόμενου αποθεματικού) ⁽⁷⁶⁾. Η BSCA μεταβίβασε συνεπώς το ήμισυ του κεφαλαίου της Promocy σε τιμή σαφώς κατώτερη από το ήμισυ της αξίας των ταμειακών διαθεσίμων.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

4.1. Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τα μέτρα υπέρ της BSCA

4.1.1. Brussels Airport Company (στο εξής «BAC»)

- α) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2012 μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012
- (107) Η BAC θεωρεί ότι όλα τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη BSCA, όπως περιγράφονται στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012, συνιστούν κρατική ενίσχυση που δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβίβασιμη με την εσωτερική αγορά.
- (108) Η BAC υποστηρίζει ότι για καμία από τις επενδύσεις που περιγράφονται στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012 δεν είχε εκδοθεί νομικά δεσμευτική απόφαση πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000.
- (109) Η BAC θεωρεί ότι καμία από τις επενδύσεις στις υποδομές δεν αφορούσε την άσκηση δημόσιας εξουσίας, δεδομένου ότι αυτά αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για τις οικονομικές δραστηριότητες του φορέα εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων των εργασιών για τη βελτίωση της λειτουργίας του αερολιμένα (όπως τα συστήματα προσγείωσης ή η επέκταση του διαδρόμου) ή τη διευκόλυνση της οικονομικής του ανάπτυξης (χώροι στάθμευσης οχημάτων, οδοί πρόσβασης ή υπόστεγα συντήρησης).

⁽⁷²⁾ Κανονισμός 1107/2006, της 5ης Ιουλίου 2006, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1).

⁽⁷³⁾ Το ποσό αυτό τιμολογείται σε ετήσια βάση, βλ.πε <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁽⁷⁴⁾ Τέλος AMK έτος N + 1 = [0,10– 0,30] ευρώ × επιβάτες της Ryanair 2009 / επιβάτες της Ryanair έτους N. Ο αριθμός των επιβατών της Ryanair το 2009 είναι 3 289 725.

⁽⁷⁵⁾ Η Promocy ήταν η κοινοπραξία μεταξύ της BSCA και της Ryanair που συστάθηκε βάσει των συμφωνιών του 2001.

⁽⁷⁶⁾ Απάντηση του Βελγίου που υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 18 Μαρτίου 2014 με τίτλο «Απάντηση στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 7 Φεβρουαρίου 2014» (απάντηση στην ερώτηση 18).

i) Πληρωμή από τη BSCA για την παραχώρηση και τις υποδομές

- (110) Η BAC ισχυρίζεται ότι κανένα από τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη BSCA, όπως περιγράφονται στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012, δεν είναι σύμφωνο με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς (στο εξής «IEOA»). Με βάση τις πρακτικές του κλάδου, η απόδοση της επένδυσης της Περιφέρειας/SOWAER είναι σαφώς χαμηλότερη από αυτήν που θα ανέμενε ένας ιδιώτης επενδυτής ⁽⁷⁾.
- (111) Σύμφωνα με τη BAC, καμία ενίσχυση για επενδύσεις που χορηγήθηκε στη BSCA δεν περιοριζόταν στο ελάχιστο αναγκαίο. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι το ποσό που κατέβαλε η BSCA για την παραχώρηση και τις υποδομές παρέμεινε σταθερό από το 2002 μέχρι το 2010, με εξαίρεση μια αύξηση το 2007, ενώ ο αριθμός των επιβατών και τα έσοδα αυξήθηκαν κατά την ίδια περίοδο. Ως εκ τούτου, η μέση καθαρή αξία των υποδομών αυξήθηκε για τη BSCA, ενώ οι μέσες καθαρές πληρωμές μειώθηκαν.

ii) Υπηρεσίες που παρείχε η SOWAER στη BSCA και υπηρεσίες που αποζημιώθηκαν από την Περιφέρεια

- (112) Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρείχε η SOWAER στη BSCA και τις υπηρεσίες που αποζημίωσε η Περιφέρεια στη BSCA, η BAC δηλώνει ότι, εκτός από τις δημόσιες υπηρεσίες, όπως η αστυνομία και τα τελωνεία, το βελγικό Δημόσιο δεν παρεμβαίνει για καμία άλλη δραστηριότητα στον αερολιμένα των Βρυξελλών. Η BAC ερωμάται το κόστος των υπηρεσιών πυρόσβεσης, ασφάλειας και συντήρησης. Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την παρακολούθηση, την καταχώριση και τον σχεδιασμό των πτήσεων πληρώνονται απευθείας στην Belgocontrol από τις αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο των Βρυξελλών. Στον αερολιμένα του Charleroi, οι αεροπορικές εταιρείες δεν καταβάλλουν τίμημα για τη χρήση αυτών των υπηρεσιών. Οι υπηρεσίες για τις οποίες η Περιφέρεια Βαλλονίας αποζημιώνει την BSCA δεν συνδέονται με την άσκηση δημόσιας εξουσίας.
- (113) Η BAC θεωρεί ότι οι εν λόγω υπηρεσίες δεν αποτελούν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, επειδή είναι συνυφασμένες με την εκμετάλλευση ενός αερολιμένα και με τις βασικές πτυχές των οικονομικών δραστηριοτήτων ενός αερολιμένα και δεν πληρούν τα κριτήρια της απόφασης Altmark.
- (114) Η BAC θεωρεί ότι οι πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν για την αποζημίωση της BSCA στο πλαίσιο των υπηρεσιών αυτών δεν είναι σύμφωνες με την αρχή του IEOA και συνιστούν ενισχύσεις λειτουργίας. Επειδή το ποσό των πληρωμών που κατέβαλε η BSCA στην Περιφέρεια για τη χρήση των υποδομών είναι χαμηλότερο από αυτό που θα θεωρούσε αποδεκτό ένας ιδιώτης επενδυτής, ο ιδιώτης επενδυτής δεν θα κατέβαλε συμπληρωματικές πληρωμές για υπηρεσίες χωρίς να επιτύχει ανάλογη απόδοση.
- (115) Η BAC τονίζει ότι οι λειτουργικές ενισχύσεις μπορούν να κηρυχθούν συμβιβάσιμες μόνο κατ' εξαίρεση και υπό αυστηρούς όρους σε μειονεκτούσες περιοχές. Καμία από αυτές τις προϋποθέσεις δεν πληρούται στην περίπτωση του αερολιμένα του Charleroi και η ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά.

iii) Συμμετοχή της SOWAER στην αύξηση κεφαλαίου της BSCA

- (116) Η BAC αμφιβάλλει ότι η αύξηση κεφαλαίου της BSCA της 3ης Δεκεμβρίου 2002 ήταν σύμφωνη με την αρχή του IEOA. Η BAC υπογραμμίζει επιπλέον ότι, για να αξιολογηθεί αν ένας ιδιώτης επενδυτής θα προέβανε σε αύξηση κεφαλαίου, δεν θα έπρεπε να συνεκτιμηθούν οι άλλες ενισχύσεις που έλαβε η BSCA.

iv) Επίπτωση στον ανταγωνισμό

- (117) Η BAC υποστηρίζει ότι οι ενισχύσεις επέτρεψαν στον αερολιμένα του Charleroi να ενισχύσει την ανταγωνιστική του θέση έναντι άλλων αερολιμένων και άλλων μέσων μεταφοράς, όπως τα τρένα μεγάλης ταχύτητας, διότι επιτρέπουν στη BSCA να εφαρμόζει χαμηλά αεροναυτικά τέλη. Κατά συνέπεια, υπάρχει διαφορά μεταξύ των τελών που εφαρμόζονται στις Βρυξέλλες και στο Charleroi, ιδίως λόγω των διαφορών μεταξύ των τελών ανά επιβάτη και των τελών που συνδέονται με την ασφάλεια. Τα αεροναυτικά τέλη που εισπράττει η BSCA είναι χαμηλότερα από τις τιμές της αγοράς σε σχέση με τα τέλη του αερολιμένα των Βρυξελλών και άλλων παρόμοιων αερολιμένων που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Charleroi (όπως οι αερολιμένες του Eindhoven, της Λιλ και της Κολωνίας/Βόννης).

⁽⁷⁾ Η BAC ισχυρίζεται ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θα επεδίωκε απόδοση ύψους τουλάχιστον 14 εκατ. ευρώ (5 %) για την επένδυση των 281 εκατ. ευρώ που πραγματοποίησε η SOWAER στις υποδομές της BSCA. Η SOWAER, όμως, είχε απόδοση μόλις 0,66 % μετά τον φόρο επιχειρήσεων το 2009 και ούτε η περιφέρεια της Βαλλονίας ούτε η SOWAER εισέπραξαν άλλα έσοδα, όπως μερίσματα, από 2002 έως το 2007. Από το 2007 έως το 2009, το μέρισμα που διανεμήθηκε ήταν χαμηλότερο από 400 000 ευρώ και, το 2010, η περιφέρεια της Βαλλονίας εισέπραξε μέρισμα 4,66 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, οι δαπάνες υποδομής της BSCA σε σχέση με τα έσοδα αντιπροσώπευαν μόλις το 6,7 % το 2009, ενώ οι δαπάνες αυτές θα έπρεπε να αντιπροσωπεύουν το σημαντικότερο στοιχείο δαπανών για τον αερολιμένα. Έτσι, οι ετήσιες δαπάνες απόσβεσης της BAC ανέρχονται στο 30 % των ετήσιων εσόδων.

(118) Η ΒΑC θεωρεί ότι η διαφορά αυτή προκάλεσε απώλεια 2,5 εκατομμυρίων επιβατών από το 2004 έως το 2011. Η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi δεν οφείλεται μόνο στην πρόσθετη κίνηση την οποία δεν θα μπορούσε να δημιουργήσει ο αερολιμένας των Βρυξελλών, όπως αποδεικνύει το γεγονός ότι η μέση ετήσια αύξηση ενός δείγματος αναφοράς των ευρωπαϊκών αερολιμένων ήταν 20,5 % μεταξύ του 2005 και του 2011, ενώ η κίνηση στις Βρυξέλλες παρέμεινε σταθερή. Επιπλέον, η αύξηση των προορισμών και των συχνοτήτων στο Charleroi συνδυάστηκε με την κατάργηση ή τη μείωση των συχνοτήτων στις Βρυξέλλες για τους εν λόγω προορισμούς.

β) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν τον Μάιο του 2014 μετά τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες

(119) Η ΒΑC θεωρεί ότι τόσο οι επενδυτικές ενισχύσεις όσο και οι ενισχύσεις λειτουργίας που έλαβε η BSCA αποτελούν κρατικές ενισχύσεις που μπορούν να θεωρηθούν συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά. Η έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές ενισχύει, κατά τη γνώμη τους, αυτό το συμπέρασμα.

i) Επενδυτικές ενισχύσεις

(120) Η ΒΑC υποστηρίζει ότι οι επενδυτικές ενισχύσεις που έλαβε η BSCA συνιστούν κρατικές ενισχύσεις που πρέπει να κριθούν ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, διότι δεν είναι ανάλογες προς τους στόχους κοινού ενδιαφέροντος (ο διεθνής αερολιμένας Βρυξελλών δεν ήταν κορεσμένος) και δεν περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο.

ii) Ενισχύσεις λειτουργίας

1. Ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

(121) Κατά την άποψη της ΒΑC, η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας επικεντρώθηκε στη διαφορετική μεταχείριση ως προς τη χρηματοδότηση αυτών των δραστηριοτήτων μεταξύ του Charleroi και άλλων επιχειρήσεων εντός του ίδιου κράτους μέλους, και άλλων αερολιμένων, όπως ο αερολιμένας Bruxelles-National. Επ' αυτού, η ΒΑC εκτιμά ότι η επιστροφή από την περιφέρεια Βαλλονίας στην BSCA των δαπανών των εν λόγω υπηρεσιών συνιστά κρατική ενίσχυση και διάκριση μεταξύ της ΒΑC και της BSCA στο εσωτερικό του βελγικού κράτους, διότι η ΒΑC ήταν αναγκασμένη να επωμίζεται από μόνη της αυτές τις δαπάνες.

2. Συμβατότητα των μέτρων κρατικών ενισχύσεων βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ

(122) Η παράγραφος 137 των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ⁽⁷⁸⁾ (στο εξής οι «κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές»), θεσπίζει ορισμένα κριτήρια που πρέπει να πληρούνται, ώστε οι ενισχύσεις λειτουργίας του παρελθόντος να θεωρηθούν συμβιβασίμες με την εσωτερική αγορά. Κατά τη ΒΑC, οι λειτουργικές ενισχύσεις που έλαβε η BSCA δεν πληρούν τα κριτήρια αυτά.

α) Η ενίσχυση δεν συμβάλλει στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού συμφέροντος

(123) Πράγματι, ενώ οι αερολιμένες Charleroi και Bruxelles-National είναι σε ανταγωνισμό εντός της ίδιας ζώνης επιρροής, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη BSCA, κατά την άποψη της ΒΑC, οδήγησαν σε επικαλύψεις διαθέσιμης χωρητικότητας των αερολιμένων στο Βέλγιο. Έτσι, η χωρητικότητα του αερολιμένα Charleroi επεκτάθηκε, ενώ ο αερολιμένας των Βρυξελλών δεν ήταν κορεσμένος. Έτσι, το άθροισμα του αριθμού των επιβατών στους αερολιμένες Charleroi και Brussels Airport ανερχόταν σε 25,4 εκατομμύρια επιβάτες το 2012, δηλ. αριθμό χαμηλότερο από αυτόν που μπορεί να εξυπηρετήσει η μέγιστη χωρητικότητα του αερολιμένα Βρυξελλών.

β) Απουσία ανάγκης κρατικής παρέμβασης:

(124) Η ΒΑC τονίζει ότι η ετήσια κίνηση επιβατών του Charleroi υπερέβαινε το 1 εκατομμύριο επιβάτες το 2001-2002 και τα 3 εκατομμύρια επιβάτες το 2008-2009. Όσον αφορά τις κατηγορίες που ορίζονται από τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές, η BSCA θα έπρεπε να μπορεί να επωμιστεί μόνη της το μεγαλύτερο μέρος, ακόμη και το σύνολο, των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν στον αερολιμένα Charleroi κατά την περίοδο την οποία αφορά η έρευνα της Επιτροπής.

⁽⁷⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 8.

(125) Σύμφωνα με τη BAC, καμία ενίσχυση λειτουργίας δεν έπρεπε να χορηγηθεί στη BSCA από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, εφόσον η ετήσια κίνηση επιβατών υπερβαίνει κατά πολύ το όριο των 3 εκατομμυρίων επιβατών από το 2009.

γ) Η ενίσχυση δεν είναι κατάλληλη και το ύψος της είναι δυσανάλογο

(126) Η BAC υποστηρίζει ότι τα ποσά που κατέβαλε η BSCA για τις ακόλουθες υπηρεσίες θα μπορούσαν να είναι καταλληλότερα: το ποσό για τη διάθεση των αερολιμενικών υποδομών, το ποσό της αποζημίωσης για τις υπηρεσίες που παρείχε η SOWAER, ή ακόμη και το ποσό της αποζημίωσης από την περιφέρεια της Βαλλονίας για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών. Η BAC θεωρεί ότι οι κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη BSCA δεν περιορίστηκαν στο ελάχιστο αναγκαίο και η περιφέρεια της Βαλλονίας και η SOWAER είχαν στη διάθεσή τους πολιτικές που θα έπλητταν λιγότερο τον ανταγωνισμό.

δ) Η ενίσχυση προκαλεί αρνητικές επιπτώσεις στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(127) Εκ προοιμίου, η BAC υπογραμμίζει ότι, σε αντίθεση με αυτό που ορίζει η παράγραφος 131 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA δεν εξέτασε το ζήτημα των επιπτώσεων της ανάπτυξης της δραστηριότητάς της στην επιβατική κίνηση στον αερολιμένα των Βρυξελλών.

(128) Επιπλέον, η BAC εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι η εξεταζόμενη υπόθεση δεν μπορεί να συγκριθεί με την υπόθεση του αερολιμένα του Groningen, όπου η Επιτροπή έκρινε ότι η ενίσχυση λειτουργίας συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά. Όντως, στην υπόθεση εκείνη, η Επιτροπή είχε αναγνωρίσει την ανάγκη αποσυμφόρησης του αερολιμένα Schiphol και το γεγονός ότι η απόσταση που χωρίζει τους αερολιμένες είναι αρκετά μεγάλη· αυτά τα δύο στοιχεία δεν αφορούν την παρούσα υπόθεση.

(129) Οι ενισχύσεις αυτές, που επέτρεψαν στη BSCA να μειώσει τεχνητά το ύψος των αερολιμενικών τελών, είχε στη BAC τις ακόλουθες αρνητικές επιπτώσεις: σημαντική μείωση του αριθμού των επιβατών και μείωση της συχνότητας ακόμη και την κατάργηση των γραμμών που εξυπηρετούνται και από τον αερολιμένα του Charleroi.

(130) Όσον αφορά τη μείωση του όγκου της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Bruxelles National, η BAC τονίζει αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στο φαινόμενο της απόσπασης των πελατών της από τη BSCA. Έτσι, κατά την άποψη της BAC, ενώ στους περισσότερους ευρωπαϊκούς αερολιμένες η επιβατική κίνηση αυξήθηκε από το 2005 έως το 2013, στον αερολιμένα των Βρυξελλών παρέμεινε στάσιμη, ενώ ταυτόχρονα ο αριθμός των επιβατών αυξανόταν στο Charleroi.

(131) Η BAC θεωρεί ότι το φαινόμενο της απόσπασης της πελατείας εξηγεί επίσης την κατάργηση γραμμών στον αερολιμένα Bruxelles-National και τη μείωση της συχνότητας ορισμένων πτήσεων. Η BAC θεωρεί ιδίως ότι υπάρχει αντιστοιχία ανάμεσα στις πτήσεις που καταργούνται στον αερολιμένα Bruxelles-National μετά την έναρξη ισοδύναμων πτήσεων στον αερολιμένα του Charleroi.

(132) Η BAC θεωρεί ότι, στη μελλοντική της απόφαση σχετικά με τις εν λόγω ενισχύσεις, η Επιτροπή πρέπει να κηρύξει, σύμφωνα με τα όρια που έχουν οριστεί από τις νέες κατευθυντήριες γραμμές, i) ότι καμία ενίσχυση λειτουργίας και επενδυτική ενίσχυση δεν μπορεί να χορηγηθεί στη BSCA από την έναρξη ισχύος των νέων κατευθυντήριων γραμμών, ii) ότι οι αερολιμενικές υπηρεσίες στο Charleroi φορολογούνται σε επίπεδο επαρκές για την κάλυψη του πρόσθετου κόστους που προκύπτει.

4.1.2. Brussels Airlines

α) Ύπαρξη ενίσχυσης υπέρ της BSCA

i) Οικονομική δραστηριότητα

(133) Η Brussels Airlines υποστηρίζει ότι οι υπηρεσίες πυρασφάλειας, συντήρησης, ασφάλειας και προστασίας, καθώς και οι υπηρεσίες που αφορούν την προσγείωση, την απογείωση και τις υποδομές δεν εμπίπτουν στην αποστολή δημόσιας υπηρεσίας, αλλά αποτελούν μέρος της οικονομικής δραστηριότητας που συνίσταται στη διαχείριση ενός αερολιμένα και δεν θα πρέπει να επιδοτούνται με τρόπο που συνιστά διακριτική μεταχείριση. Οι υπηρεσίες αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η Brussels Airlines ισχυρίζεται ότι και άλλοι τομείς στην περιφέρεια της Βαλλονίας χρηματοδοτούν τις δικές τους υπηρεσίες πυρασφάλειας και ότι το ίδιο συμβαίνει και στον αερολιμένα των Βρυξελλών. Δεδομένου ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας, καλύπτει τις δαπάνες της που συνδέονται με την ασφάλεια του αερολιμένα του Charleroi, η BSCA δεν τις ανακτά από τις αεροπορικές εταιρείες, ενώ ο αερολιμένας των Βρυξελλών δεν λαμβάνει καμία τέτοια αποζημίωση. Οι επιβάτες που αναχωρούν από τις Βρυξέλλες υπόκεινται επίσης στο τέλος της βελγικής αρχής πολιτικής αεροπορίας, το οποίο δεν συμβαίνει με τους επιβάτες που αναχωρούν από τον αερολιμένα του Charleroi.

ii) Πλεονέκτημα

- (134) Η Brussels Airlines θεωρεί ότι η Περιφέρεια/SOWAER δεν συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης φορέας σε οικονομία αγοράς χορηγώντας ενίσχυση στη BSCA. Η κερδοφορία της BSCA παρουσιάζεται διογκωμένη από τις επιδοτήσεις, τις επιχορηγήσεις και τα αντισταθμιστικά μέτρα, χωρίς τα οποία το περιθώριο κέρδους της θα ήταν διαρκώς αρνητικό. Η Brussels Airlines διερωτάται επίσης αν η συνδυασμένη κερδοφορία της BSCA και της SOWAER αντανακλούν τις πρακτικές της αγοράς. Η Brussels Airlines ισχυρίζεται ότι η Περιφέρεια δεν ενεργεί ως ιδιώτης επενδυτής, διότι ένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα επένδυε σε μια εταιρεία με διαρθρωτικό έλλειμμα.

iii) Στρεβλώσεις του ανταγωνισμού

- (135) Από το 2004 έως το 2012, ενώ ο αριθμός επιβατών του αερολιμένα του Charleroi σε πτήσεις μικρών αποστάσεων τριπλασιάστηκε, η κίνηση στον αερολιμένα των Βρυξελλών παρέμεινε στάσιμη, εφόσον ο δείκτης χρήσης της υποδομής ήταν ο ίδιος το 2012 και το 2004. Η Brussels Airlines προσθέτει ότι, όσον αφορά την εταιρεία, ο αριθμός επιβατών αυξήθηκε από [...] εκατομμύρια σε [...] εκατομμύρια επιβάτες. Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις διαπιστώσεις και το γεγονός ότι ο δείκτης χρήσης του συνόλου των αερολιμένων αυξήθηκε κατά 34 %, η Brussels Airlines συμπεραίνει ότι η αύξηση αυτή ωφέλησε καθ' ολοκληρία τον αερολιμένα του Charleroi. Η Brussels Airlines διαπιστώνει ότι από το 2004 έως το 2007, και άλλοι ευρωπαϊκοί αερολιμένες σημείωσαν σημαντικές αυξήσεις (άνω του 20 %), αλλά η ανάπτυξη του αερολιμένα Charleroi δεν εξηγείται μόνο από την αύξηση της κίνησης, αλλά και από το γεγονός ότι ένας μεγάλος αριθμός επιβατών που συνήθως χρησιμοποιούσαν το αεροδρόμιο των Βρυξελλών προτίμησαν αν' αυτού τον αερολιμένα του Charleroi. Η Brussels Airlines εκτιμά την απώλεια αυτή σε [...] εκατομμύρια επιβάτες ετησίως προς όφελος του αερολιμένα του Charleroi, δηλ. σε απώλεια εσόδων άνω των [...] εκατ. ευρώ ετησίως.

β) Νομική βάση για την αξιολόγηση του συμβιβασμού των ενισχύσεων στη BSCA

- (136) Κατά τη Brussels Airlines, η Επιτροπή δεν διαθέτει νομική βάση για να επιτρέψει μια ενίσχυση λειτουργίας η οποία i) χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών και ii) ήταν ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά κατά τον χρόνο της χορήγησής της. Η αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές είναι αντίθετη με τις γενικές αρχές του δικαίου και ιδίως, όπως συμβαίνει στην παρούσα περίπτωση, όταν οι προϋποθέσεις για να επιτραπεί η χορήγηση ενισχύσεων λειτουργίας είναι συγκριτικά λιγότερο αυστηρές απ' ό,τι στο παρελθόν.
- (137) Καταρχάς, οι αρχές της ασφάλειας δικαίου και της μη αναδρομικότητας της ευρωπαϊκής νομοθεσίας αποκλείουν τη δυνατότητα μια κανονιστική ρύθμιση της Ένωσης να τεθεί σε ισχύ πριν από τη δημοσίευσή της, εκτός εάν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις. Στην προκειμένη περίπτωση, η Brussels Airlines θεωρεί ότι δεν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις.
- (138) Δεύτερον, η ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση των παράνομων κρατικών ενισχύσεων ορίζει ότι η Επιτροπή οφείλει πάντοτε να αξιολογεί τη συμβατότητα μιας παράνομης ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά με γνώμονα τα κριτήρια των νομικών μέσων που ισχύουν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, η Brussels Airlines θεωρεί ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλίνει από τους δικούς της κανόνες χωρίς να αντιβαίνει στις γενικές αρχές του δικαίου (ίση μεταχείριση, δικαιολογημένη εμπιστοσύνη). Κατά τη Brussels Airlines, δεν υπάρχει, συνεπώς, θεμιτός λόγος να μην εφαρμοστεί η εν λόγω ανακοίνωση στη συγκεκριμένη περίπτωση.
- (139) Τέλος, η λειτουργική ενίσχυση είναι εκ φύσεως ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά. Κατά τη Brussels Airlines, αυτή η αρχή έχει οριστεί με σαφήνεια στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005.
- (140) Η Brussels Airlines θεωρεί την προσέγγιση της Επιτροπής ακόμη περισσότερο απαράδεκτη στην υπόθεση αυτή διότι:

- η Επιτροπή είχε προηγουμένως απαγορέψει τα σχετικά μέτρα από τα οποία επωφελήθηκε ο αερολιμένας Charleroi·
- στην απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή διέυρνε το πεδίο των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της διαδικασίας έρευνας·
- σύμφωνα με την απόφαση για την επέκταση της διαδικασίας, τα υπό εξέταση μέτρα είναι καταφανώς ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά.

(141) Ως εκ τούτου, η Brussels Airlines θεωρεί ότι η Περιφέρεια Βαλλονίας και η BSCA ήταν πλήρως ενημέρες σχετικά με τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Η απαγόρευση των ενισχύσεων δεν θα ήταν, κατά συνέπεια, αντίθετη με την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης. Αντιθέτως, θα ήταν τελείως άδικο να δικαιολογηθεί αναδρομικά η παράνομη συμπεριφορά τους, σε βάρος τρίτων, και ιδίως εις βάρος εκείνων που έχουν τηρήσει τους κανόνες. Η ισορροπία των εμπλεκόμενων συμφερόντων απαιτεί σαφώς την απαγόρευση των επίμαχων ενισχύσεων.

(142) Κατά τη Brussels Airlines, εφαρμόζοντας αναδρομικά τις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές στις καταφανώς ασυμβίβαστες ενισχύσεις λειτουργίας του παρελθόντος, η Επιτροπή αναγνωρίζει σιωπηρώς την ύπαρξη αυτού του ασυμβίβαστου.

γ) Συμβατότητα της ενίσχυσης στη BSCA βάσει των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές

ι) Στόχος γενικού συμφέροντος

(143) Η Brussels Airlines εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στο γεγονός ότι οι αναμενόμενες θετικές επιπτώσεις των πολιτικών σε θέματα κρατικών ενισχύσεων, όπως η ανάπτυξη και η προσβασιμότητα των περιφερειών είναι αβέβαιες.

(144) Το φαινόμενο της «φαγοκυττάρωσης» της κίνησης των αερολιμένων που καθιερώνεται υπέρ των περιφερειακών αερολιμένων έχει, κατά τη Brussels Airlines, και διάφορες άλλες αρνητικές συνέπειες:

— πρώτον, εφόσον δημιουργούνται χωρητικότητες ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν άλλες διαθέσιμες, συντελείται αναποτελεσματική αλληλεπικάλυψη υποδομών. Για να υποστηρίξει αυτό το επιχείρημα, η Brussels Airlines υπογραμμίζει ότι κατά την εξεταζόμενη περίοδο (2000-2012), η διαθέσιμη δυναμικότητα του αερολιμένα Bruxelles-National ήταν αρκετή για να υποδεχθεί περισσότερους επιβάτες. Ενδεικτικά, το 2011, η μέγιστη χωρητικότητα του αερολιμένα των Βρυξελλών ήταν 28 εκατομμύρια επιβάτες, ενώ τη χρησιμοποίησαν μόνο 18,8 εκατομμύρια επιβάτες. Ταυτόχρονα, ο αερολιμένας του Charleroi υποδεχόταν 5,9 εκατομμύρια επιβάτες, όταν η χωρητικότητά του ήταν 6-7 εκατομμύρια. Το άθροισμα της χωρητικότητας των δύο αερολιμένων το 2011 ήταν 24,7 εκατομμύρια επιβάτες, δηλ. συνολική χωρητικότητα μικρότερη από τη μέγιστη χωρητικότητα του αερολιμένα των Βρυξελλών.

— δεύτερον, Brussels Airlines υπογραμμίζει ότι η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi σε βάρος του αερολιμένα Bruxelles-National και της Brussels Airlines θα είχε αρνητικό οικονομικό και κοινωνικό αντίκτυπο. Η Brussels Airlines συγκρίνει την άμεση και έμμεση προστιθέμενη αξία των αερολιμένων των Βρυξελλών και του Charleroi από το 2007 έως το 2009. Η προστιθέμενη αξία του αερολιμένα του Charleroi ανερχόταν σε 38 εκατ. ευρώ, ενώ του αερολιμένα Bruxelles-National ανερχόταν σε 358 εκατ. ευρώ. Η Brussels Airlines αναφέρεται επίσης στον αριθμό των άμεσων και έμμεσων θέσεων απασχόλησης που δημιούργησαν τα αεροδρόμια κατά το διάστημα 2007 έως 2009. Ενώ η απασχόληση στον αερολιμένα του Charleroi αυξήθηκε κατά την περίοδο αυτή από 589 ΙΠΑ (ισοδύναμο πλήρους απασχόλησης), η απασχόληση στον αερολιμένα των Βρυξελλών μειώθηκε κατά 1 057 ΙΠΑ. Ενώ ο αριθμός των επιβατών στον αερολιμένα του Charleroi παρουσίασε σημαντική αύξηση από το 2007 έως το 2009, σε αντίθεση με του αερολιμένα Bruxelles-National, το επίπεδο της άμεσης και έμμεσης απασχόλησης δεν έχει αυξηθεί τόσο ώστε να αντισταθμίσει τη μείωση των θέσεων απασχόλησης στον αερολιμένα των Βρυξελλών.

— τέλος, κατά την Brussels Airlines, το φαινόμενο της «φαγοκυττάρωσης», είχε αρνητική επίπτωση στην κερδοφορία των παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών προς όφελος των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, η κερδοφορία των οποίων οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις επιχορηγήσεις. Κατά τη Brussels Airlines, ενώ η μέση αποδοτικότητα της ΑΕΑ (Association of European Airlines) ήταν χαμηλή, ακόμη και αρνητική καθ' όλη την εξεταζόμενη περίοδο (το κέρδος προ τόκων και φόρων ανερχόταν σε 0,9 δισ. ευρώ το 2000 και σε — 0,4 δισ. ευρώ το 2012), η κερδοφορία της Ryanair είναι σημαντική (τα κέρδη προ τόκων και φόρων ανήλθαν σε 84 εκατ. ευρώ το 2000 και 617 εκατ. ευρώ το 2012). Ωστόσο, κατά την άποψη της Brussels Airlines, αυτή η κερδοφορία αυξάνεται από τις επιχορηγήσεις που εισπράττονται στους αερολιμένες. Κατά τη Brussels Airlines, χωρίς τις ενισχύσεις αυτές (που εκτιμώνται σε 720 εκατ. ευρώ το 2011), η κερδοφορία της Ryanair θα ήταν σημαντικά περιορισμένη, αν όχι αρνητική.

(145) Επιπλέον, Brussels Airlines υπογραμμίζει το γεγονός ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας χορηγήθηκαν στον αερολιμένα Charleroi, παρά το γεγονός ότι i) ο αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα Bruxelles-National και ii) ο αερολιμένας των Βρυξελλών εξακολουθούσε να έχει διαθέσιμη χωρητικότητα. Ως εκ τούτου, η Brussels Airlines θεωρεί ότι ένα επιχειρηματικό σχέδιο βασιζόμενο σε προβλέψεις της κίνησης εμπορευμάτων και επιβατών θα έπρεπε να είχε προσδιορίσει τον δυνητικό αντίκτυπο της ανάπτυξης αυτού του αερολιμένα στην κίνηση του αερολιμένα των Βρυξελλών. Η Brussels Airlines υπογραμμίζει ότι η αξιολόγηση αυτή δεν έγινε ποτέ. Σε κάθε

περίπτωση, εάν είχε γίνει μια τέτοια αξιολόγηση, θα έδειχνε αύξηση της κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi εις βάρος της κίνησης στον αερολιμένα των Βρυξελλών. Κατά τη Brussels Airlines, το αποτέλεσμα αυτό θα αντιστοιχούσε στην πραγματικότητα: σε αύξηση του μεριδίου αγοράς του αερολιμένα του Charleroi σε σχέση με μείωση του μεριδίου αγοράς του αερολιμένα Bruxelles-National και σε μείωση της συχνότητας ή/και σε κατάργηση πολλών γραμμών της Brussels Airlines. Ως εκ τούτου, η Brussels Airlines επιβεβαιώνει ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν στη BSCA δεν έχουν συμβάλει στην επίτευξη ενός στόχου κοινού συμφέροντος. Αντιθέτως, τα μέτρα αυτά οδήγησαν σε κακή χρήση και σε σπατάλη των πόρων.

ii) Αναγκαιότητα των ενισχύσεων

- (146) Η Brussels Airlines υπενθυμίζει ότι, για να χορηγηθεί ενίσχυση λειτουργίας, οι κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζουν ότι η ετήσια επιβατική κίνηση ενός αερολιμένα δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια επιβάτες. Η Brussels Airlines υπογραμμίζει ότι υπήρξε υπέρβαση αυτού του ορίου ήδη από το 2009. Επιπλέον, η Brussels Airlines διαπιστώνει ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν στη BSCA παρέμειναν αμετάβλητες από το 2002 μέχρι το 2008 ενώ, θεωρητικά, η BSCA θα έπρεπε να είναι ικανή να καλύπτει ένα αυξανόμενο μέρος του κόστους λειτουργίας της. Επιπλέον, από το 2009, ο αερολιμένας του Charleroi θα έπρεπε να ήταν σε θέση να καλύπτει το κόστος λειτουργίας και δεν είχε δικαίωμα να λάβει επιπλέον ενισχύσεις λειτουργίας.

iii) Ακαταλληλότητα της ενίσχυσης

- (147) Κατά την άποψη της Brussels Airlines, ακόμη και αν αποδεικνυόταν ότι οι ενισχύσεις λειτουργίας εξακολουθούσαν να είναι απαραίτητες για τον αερολιμένα Charleroi το 2008, αντίθετα, είναι βέβαιο ότι η δημόσια χρηματοδότηση της BSCA μέσω των κρατικών ενισχύσεων συνιστούσε ακατάλληλη πολιτική, διότι ο αερολιμένας του Charleroi δεν ήταν κερδοφόρος. Επιπλέον, η Brussels Airlines υπογραμμίζει ότι όλα τα εν λόγω μέτρα είναι ακατάλληλα λόγω του γεγονότος ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας δεν συνέκρινε, εξ όσων γνωρίζει, εκ των προτέρων τα δικά της μέτρα ενίσχυσης με μέτρα τα οποία θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν λιγότερο τον ανταγωνισμό.

iv) Νόθευση του ανταγωνισμού

- (148) Η Brussels Airlines υπενθυμίζει ότι ο αερολιμένας του Charleroi βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα των Βρυξελλών και ότι ο τελευταίος διέθετε ακόμη διαθέσιμη χωρητικότητα κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Επιπλέον, η Brussels Airlines υπογραμμίζει ότι, αν και ο αριθμός επιβατών αυξανόταν στον αερολιμένα του Charleroi, στον αερολιμένα Bruxelles-National παρέμενε στάσιμος, και μάλιστα μειωνόταν κατά τα τελευταία έτη, παρά το γεγονός ότι η εναέρια κυκλοφορία συνολικά αυξήθηκε σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

4.1.3. Ένωση των εκπροσώπων των αεροπορικών εταιρειών (BAR)

α) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012

- (149) Η BAR ισχυρίζεται ότι στον αερολιμένα των Βρυξελλών, οι δαπάνες για τις υπηρεσίες τερματικού σταθμού (τέλη), οι δαπάνες για την ασφάλεια και ορισμένες δαπάνες για την προστασία και οι δαπάνες για τις υπηρεσίες πυρασφάλειας βαρύνουν τους χρήστες, ενώ στους περιφερειακούς αερολιμένες, τις επωμίζονται οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων ή οι περιφερειακές αρχές. Κατά την άποψη της BAR, αυτό αποτελεί ουσιώδες πλεονέκτημα για τους περιφερειακούς αερολιμένες.

β) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά τη δημοσίευση των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες.

i) Όσον αφορά τη στρέβλωση του ανταγωνισμού που προκλήθηκε από τις ενισχύσεις λειτουργίας υπέρ της Brussels South Charleroi Airport (BSCA)

- (150) Η BAR υπενθυμίζει εν συντομία τη φύση των εν λόγω ενισχύσεων: ενισχύσεις λειτουργίας που κατέβαλε η περιφέρεια της Βαλλονίας στη BSCA, οι οποίες «φαίνεται ότι μεταβιβάστηκαν στη Ryanair, τουλάχιστον εν μέρει».

- (151) Η BAR καταγγέλλει το γεγονός ότι η Επιτροπή, με το να ανακοινώσει ότι επιθυμούσε να εφαρμόσει τις αρχές που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές «σε όλες τις υποθέσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες, ακόμη και αν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014» παραβιάζει την αρχή της ασφάλειας δικαίου και υιοθετεί μια προσέγγιση αντίθετη προς εκείνη που προέβλεπε το 2002 στην ανακοίνωσή της για τον καθορισμό των κανόνων που εφαρμόζονται στην αξιολόγηση των παράνομων κρατικών ενισχύσεων, εφόσον, κατά τη BAR, η εν λόγω ανακοίνωση διευκρινίζει ότι οι ενισχύσεις πρέπει να αξιολογούνται «βάσει των διατάξεων που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης». Επιπλέον, η BAR εκτιμά ότι αυτή η αλλαγή πολιτικής της Επιτροπής παραβιάζει επίσης την υποχρέωση αιτιολόγησης, διότι η Επιτροπή δεν εξηγεί για ποιον λόγο η εξέλιξη του τομέα των αερομεταφορών θα είχε αντίκτυπο στην εξέταση των παλαιών ενισχύσεων λειτουργίας ούτε γιατί

αφορά μόνο αυτές τις ενισχύσεις και όχι και τις παλαιότερες ενισχύσεις για την έναρξη νέων γραμμών ή τις επενδυτικές ενισχύσεις. Ως προς αυτό, η BAR τονίζει ότι, εάν η Επιτροπή κηρύξει μια ενίσχυση που χορηγήθηκε στο παρελθόν συμβατή με την εσωτερική αγορά, ενώ προηγουμένως είχε αποφανθεί διαφορετικά, αυτό θα παραβίαζε όχι μόνο τις προαναφερθείσες γενικές αρχές, αλλά και τις αρχές της χρηστής διοίκησης και της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

(152) Κατά τη BAR, τα μέτρα ενίσχυσης, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είχαν χορηγηθεί στο παρελθόν στη BSCA, είναι ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά, ακόμη και αν εξεταστούν υπό το πρίσμα των διατάξεων των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, για τους ακόλουθους λόγους:

— τα μέτρα ενίσχυσης δεν είναι αναγκαία: η BSCA υπερέβη το όριο του ενός εκατομμυρίου επιβατών, εφόσον υποδέχεται 6 εκατομμύρια επιβάτες και πρέπει, ως εκ τούτου, να είναι σε θέση να καλύπτει τις λειτουργικές δαπάνες της. Σε κάθε περίπτωση, οι λειτουργικές ενισχύσεις δεν μπορούν να κηρυχθούν συμβατές αφού η BSCA κατέγραψε 3 εκατομμύρια επιβάτες, ούτε αναγκαίες κατά τη διάρκεια της περιόδου που προηγήθηκε, εφόσον η BSCA θα έπρεπε να είναι επίσης σε θέση να καλύπτει τα λειτουργικά της έξοδα·

— η ενίσχυση είναι και ήταν αντίθετη προς τους κανόνες του ανταγωνισμού: κατά την άποψη της BAR, δεδομένου ότι η BSCA βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με αυτή του αερολιμένα Bruxelles-National ο οποίος διαθέτει εφεδρική χωρητικότητα, η περιφέρεια της Βαλλονίας θα έπρεπε να το λάβει αυτό υπόψη κατά τη χορήγηση της ενίσχυσης, αλλά δεν το έπραξε.

ii) Συμπληρωματικές παρατηρήσεις σχετικά με τους ίδιους όρους ανταγωνισμού

(153) Κατά την άποψη της BAR, εάν η BSCA θεωρεί ότι πρέπει να επιτρέπονται οι ενισχύσεις που προορίζονται για την παροχή ορισμένων δημόσιων υπηρεσιών στον αερολιμένα, οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να είναι συγκρίσιμες με τις ίδιες υπηρεσίες που παρέχονται στον αερολιμένα Bruxelles-National. Η BAR τονίζει, ωστόσο, ότι ορισμένες υπηρεσίες που παρέχονται στη BSCA θεωρούνται δημόσιες υπηρεσίες, ενώ δεν θεωρούνται ως τέτοιες στον αερολιμένα Bruxelles-National.

(154) Η BAR εμμένει στο γεγονός ότι η είσπραξη των αερολιμενικών τελών δεν πρέπει να εισάγει διακρίσεις μεταξύ των χρηστών. Ειδικότερα, η BAR παραπέμπει στις εκπτώσεις στα αερολιμενικά τέλη από τις οποίες επωφελείται η Ryanair, οι οποίες δεν προσφέρονται στις άλλες εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στον εν λόγω αερολιμένα, και στο γεγονός ότι τα αερολιμενικά τέλη στον αερολιμένα Bruxelles-National είναι πολύ υψηλότερα.

(155) Η BAR υπενθυμίζει ότι από την ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα των Βρυξελλών, η παροχή αυτών των υπηρεσιών έπαψε να θεωρείται παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Οι υπηρεσίες αυτές αποτελούν «ρυθμιζόμενες δραστηριότητες» για τις οποίες τα τέλη που καταβάλλουν οι χρήστες ή οι επιβάτες του αερολιμένα ελέγχονται βάσει ενός μαθηματικού τύπου.

(156) Επιπλέον, η BAR εφιστά επίσης την προσοχή της Επιτροπής στο ενδεχόμενο ύπαρξης διεισδοτήσεων, διότι η Ryanair δραστηριοποιείται και στον αερολιμένα του Charleroi και στον αερολιμένα Bruxelles-National. Εάν επαληθευόταν η ύπαρξη τέτοιας κατάστασης, θα επρόκειτο σαφώς για στρέβλωση του ανταγωνισμού.

4.1.4. Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιριών (ΑΕΑ)

α) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012

(157) Η ΑΕΑ ισχυρίζεται ότι οι επιδοτήσεις που χορηγούνται σε περιφερειακούς αερολιμένες είναι αποδεκτές μόνο εάν είναι προς όφελος όλων των χρηστών του αερολιμένα χωρίς διακρίσεις και δεν προκαλούν στρεβλώσεις μεταξύ των αερολιμένων στην ίδια ζώνη επιρροής. Η ΑΕΑ αναγνωρίζει ότι οι αερολιμένες μπορούν να προσαρμόσουν τις υποδομές τους για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών, αρκεί να τηρούνται οι αρχές της διαφάνειας, της σχέσης κόστους-ωφέλειας και της απαγόρευσης των διακρίσεων.

4.1.5. Air France

α) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012

(158) Η Air France ζητεί από την Επιτροπή να μην εγκρίνει αυτό που η ίδια θεωρεί λειτουργικές ενισχύσεις που νοθεύουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών και μεταξύ των αερολιμένων. Η Air France θεωρεί ότι η Επιτροπή οφείλει να διενεργήσει διεξοδική σύγκριση όλων των τελών που εφαρμόζονται στον αερολιμένα Charleroi με εκείνα που εφαρμόζονται στους αερολιμένες της ίδιας ζώνης επιρροής, και ιδίως στον αερολιμένα Bruxelles-National.

- (159) Επιπλέον, η Air France είναι αντίθετη με την αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές στις υποθέσεις λειτουργικών ενισχύσεων σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι εν λόγω ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τη δημοσίευσή τους, για διάφορους λόγους:
- κατά την Air France, η αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών ευνοεί τις μη καθετοποιημένες επιχειρήσεις νομιμοποιώντας συμπεριφορές που δεν ήταν σύμφωνες με τους κανόνες που ίσχυαν όταν αυτές τέθηκαν σε εφαρμογή. Αντίθετα, η προσέγγιση αυτή αδικεί τις επιχειρήσεις που τηρούσαν τις προηγούμενες κατευθυντήριες γραμμές χωρίς να λαμβάνουν δημόσιους πόρους·
 - η αναδρομική εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών στις λειτουργικές ενισχύσεις σε αερολιμένες είναι αντίθετη με τις γενικές αρχές του δικαίου και την ευρωπαϊκή νομολογία.
- (160) Η Air France ισχυρίζεται ότι οι νέες κατευθυντήριες γραμμές θα έχουν ως αποτέλεσμα να ευνοηθούν οι νέοι φορείς εις βάρος των κατεστημένων φορέων. Πράγματι, επιτρέποντας σε μια νέα αεροπορική εταιρία να καταβάλλει μόνο το πρόσθετο κόστος που σχετίζεται με τη δραστηριότητά της, οι νέες κατευθυντήριες γραμμές εισάγουν διακρίσεις σε βάρος των κατεστημένων φορέων εκμετάλλευσης του αερολιμένα οι οποίοι καταβάλλουν υψηλότερα τέλη.
- (161) Τέλος, η Air France υπενθυμίζει ότι, μολονότι θεωρητικά φαίνεται να ικανοποιείται εύκολα ο όρος της χωρίς διακρίσεις προσβασιμότητας στην υποδομή ενός αερολιμένα, η πραγματικότητα είναι τελείως διαφορετική, εφόσον υπάρχει σκόπιμη δυσμενής μεταχείριση ορισμένων προτύπων εκμετάλλευσης.

4.1.6. BSCA

α) Παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012

- (162) Η BSCA καλεί την Επιτροπή να κλείσει την έρευνά της, διότι δεν υφίσταται κρατική ενίσχυση υπέρ αυτής ή υπέρ των εμπορικών της εταιρών.
- (163) Προκαταρκτικώς, η BSCA θεωρεί ότι ο χρόνος που μεσολάβησε από την έναρξη της υπόθεσης είναι ικανός να δημιουργήσει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη της BSCA και των χρηστών της. Η BSCA υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή είχε ενημερωθεί ήδη, κατά τη διενέργεια της πρώτης έρευνας που οδήγησε στην απόφαση του 2004, σχετικά με τον μηχανισμό που θέσπισε η περιφέρεια Βαλλωνίας και η BSCA το 1991 στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης και των μεταγενέστερων τροποποιήσεων της. Η BSCA αμφισβητεί, συνεπώς, την επέκταση του πεδίου των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο του ελέγχου της Επιτροπής.
- (164) Η BSCA εφιστά την προσοχή της Επιτροπής στη σημασία των περιφερειακών αερολιμένων για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, την προσβασιμότητα της περιοχής, καθώς και για τον τουρισμό. Η BSCA θεωρεί ότι η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών ανέδειξε μια νέα κατηγορία επιβατών με άξονα τα *city trips* και τα ταξίδια μικρής διάρκειας για οικογενειακούς λόγους, καθώς και νέα οικονομικά μοντέλα με χαμηλό κόστος που ανταποκρίνονται σε αυτό το νέο είδος ζήτησης. Η BSCA θεωρεί, συνεπώς, ότι ο ανταγωνισμός της με τον αερολιμένα Bruxelles-National είναι πολύ μικρός. Ως προς αυτό, η BSCA υπογραμμίζει το άνοιγμα στο παρελθόν νέας γραμμής μεταξύ Δουβλίνου και του αερολιμένα Charleroi Bruxelles Sud είχε ελάχιστη επίπτωση στον αερολιμένα Bruxelles-National⁽⁷⁹⁾. Η BSCA αποδίδει την επιτυχία της στην πολιτική δυναμική που δημιούργησαν οι αρχές της Βαλλωνίας τα τελευταία χρόνια καθώς και στην ευελιξία της υποδομής της και τον δυναμισμό των ομάδων του αερολιμένα.
- (165) Όσον αφορά τις υπηρεσίες γενικού ενδιαφέροντος, η BSCA υπενθυμίζει ότι λαμβάνει από το 1991 αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος, όπως αυτές ορίζονται από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που συνάφθηκε με τις δημόσιες αρχές της Βαλλωνίας. Η BSCA αμφισβητεί την ανάλυση της Επιτροπής στην απόφασή της, της 21ης Μαρτίου 2012 που αρνείται τον μη οικονομικό χαρακτήρα των δραστηριοτήτων αυτών. Ο φορέας διαχείρισης θεωρεί ότι αυτό, αφενός, συνιστά μεταστροφή της θέσης της Επιτροπής σε σχέση με την υφιστάμενη πρακτική της κατά τη λήψη αποφάσεων και, αφετέρου, αφήφά τις διεθνείς και ευρωπαϊκές κανονιστικές διατάξεις όσον αφορά την προστασία και την ασφάλεια στον τομέα των μεταφορών. Η BSCA υπενθυμίζει στην Επιτροπή ότι η μεταβίβαση αυτών των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, που στο παρελθόν ασκούσαν από τη δημόσια διοίκηση, υπαγορεύθηκε από λόγους ορθής διαχείρισης και ευελιξίας. Συνεπώς, η αντιστάθμιση που καταβάλλουν οι αρχές της Βαλλωνίας υπόκειται σε ανώτατο όριο, δικαιολογείται με βάση το κόστος και δεν αποφέρει κανένα όφελος στην BSCA. Έχει θεσπιστεί σύστημα ελέγχου για να αποφευχθεί κάθε υπεραντιστάθμιση.
- (166) Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου, η BSCA υπενθυμίζει ότι η Επιτροπή δεν προέβαλε καμία αμφιβολία κατά την πρώτη έρευνα και θεωρεί ότι είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς. Ο φορέας διαχείρισης προσθέτει ότι η αύξηση αυτή αποφασίστηκε με βάση επιχειρηματικό σχέδιο αξιόπιστο και ρεαλιστικό και ότι δικαιολογείται από τις ανάγκες στο πλαίσιο της σημαντικής ανάπτυξης των δραστηριοτήτων της. Συναφώς, η BSCA τονίζει ότι η Επιτροπή είχε ήδη επισημάνει το 2004 ότι τα αναμενόμενα αποτελέσματα για το 2003 ήταν υψηλότερα

⁽⁷⁹⁾ Απόφαση 2004/393/ΕΚ της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 300.

από τα αναμενόμενα βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου του 2001. Παρομοίως, ο αριθμός των επιβατών που διήλθαν από τη BSCA καθώς και τα έσοδα εκμετάλλευσης το 2011 υπερέβησαν τις εκτιμήσεις που προβλέπονται από το ίδιο επιχειρηματικό σχέδιο. Τέλος, η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της BSCA στο πλαίσιο εταιρικής σχέσης με τη Ryanair, κατά την άποψη της BSCA, επέτρεψε στη SOWAER να επωφεληθεί από τα θετικά αποτελέσματα που πέτυχε η BSCA να αποκομίσει σημαντικά κέρδη κατά την πώληση ενός μέρους των μετοχών της το 2009.

4.2. Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τα μέτρα υπέρ της Ryanair

4.2.1. *Britannia*

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για τη κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (167) Η αεροπορική εταιρεία Britannia θεωρεί φυσιολογικό να μπορούν οι αερολιμένες να παρέχουν στήριξη εμπορικής προώθησης και μειώσεις ανάλογα με τον όγκο των επιβατών που μεταφέρουν οι εταιρείες, ιδίως εάν πρόκειται για αερολιμένες που δεν είναι ακόμη καθιερωμένοι στην αγορά. Ωστόσο, τα πλεονεκτήματα αυτά πρέπει να παραμένουν αναλογικά, ρεαλιστικά και να είναι περιορισμένης διάρκειας. Η Britannia προβληματίζεται για την άνιση μεταχείριση ανταγωνιστριών αεροπορικών εταιρειών στην προκειμένη περίπτωση. Τα αερολιμενικά τέλη είναι άνισα και μη ρεαλιστικά, τη στιγμή που οι εταιρείες χαμηλού κόστους χρησιμοποιούν με τον ίδιο τρόπο όπως και οι άλλες εταιρείες τους διαδρόμους προσαπογείωσης, τους αεροσταθμούς ή τους μηχανισμούς ασφάλειας.

4.2.2. *Scandinavian Airlines*

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για τη κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (168) Η SAS υπενθυμίζει ότι η απορρύθμιση του ευρωπαϊκού ουρανού προκάλεσε αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών και κατέστησε επίσης δυνατή τη δημιουργία νέων εταιρειών που ανέπτυξαν νέα επιχειρηματικά μοντέλα. Είναι κεφαλαιώδους σημασίας ο ανταγωνισμός αυτός να συνάδει με το ρυθμιστικό κεκτημένο που εφαρμόζεται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις.

4.2.3. *KLM Royal Dutch Airline*

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για τη κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (169) Η KLM εξηγεί ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους και οι παραδοσιακές εταιρείες προσφέρουν διαφορετικά προϊόντα και έχουν διαφορετικούς λόγους ύπαρξης, τόσο από εμπορική όσο και από λειτουργική άποψη. Οι εταιρείες χαμηλού κόστους αποφεύγουν συνήθως τους μεγάλους αερολιμένες, με επαχθή υλικοτεχνική υποστήριξη και υψηλά τέλη χρήσης: προτιμούν περιφερειακούς αερολιμένες που τους παρέχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν γρήγορες πτήσεις με επιστροφή με χαμηλότερο κόστος. Οι εξελίξεις αυτές δεν πρέπει να αμφισβητούνται, αλλά δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τις ενισχύσεις. Σύμφωνα με την KLM, τα πλεονεκτήματα που αποκόμισε η Ryanair στο Charleroi υπερβαίνουν κατά πολύ τα επιτρεπόμενα βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και το αντιστάθμισμα που παραχώρησε η Ryanair, που συνίσταται στη στάθμευση ορισμένου αριθμού αεροσκαφών στον αερολιμένα του Charleroi, ουδώως μεταβάλλει την κατάσταση αυτή.

4.2.4. *Air France*

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για τη κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (170) Η Air France θεωρεί ότι η μείωση των τελών που καταβάλλει η Ryanair και η ανάληψή τους από την περιφέρεια της Βαλλωνίας και τη BSCA δημιουργούν ένα μειονέκτημα σε βάρος των ανταγωνιστών της Ryanair που εκτελούν πτήσεις στο εσωτερικό της Ένωσης. Η μείωση του τέλους προσγείωσης επιτρέπει στη Ryanair να μειώσει τα λειτουργικά έξοδά της και την καθιστά, εκ των πραγμάτων, περισσότερο ανταγωνιστική από τους ανταγωνιστές της, όχι μόνον στις πτήσεις που εκτελεί από ή προς το Charleroi, αλλά και στο σύνολο του δικτύου της Ryanair. Η ανάληψη υποχρέωσης αποζημίωσης από την περιφέρεια Βαλλωνίας θεωρείται επίσης πλεονέκτημα που εγγυάται στη Ryanair σταθερότητα των όρων εκμετάλλευσης, ενώ «η πρακτική της χρησιμοποίησης οποιουδήποτε αερολιμένα αποδεικνύει ότι το εμπορικό και ρυθμιστικό περιβάλλον δεν είναι ποτέ σταθερό. Πράγματι, το ύψος των αερολιμενικών τελών μπορεί εύκολα να αυξηθεί, εάν ο φορέας διαχείρισης αναγκαστεί να χρηματοδοτήσει ειδικά μέτρα, ενδεχομένως για να υποδεχθεί και άλλους αερομεταφορείς που επιθυμούν να εγκατασταθούν στο Charleroi: εξάλλου, η εξέλιξη των περιβαλλοντικών μέτρων μπορεί επίσης να μεταβάλλει τους όρους χρήσης ενός αερολιμένα».

4.2.5. Austrian Airlines

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (171) Σύμφωνα με την Austrian Airlines, η έλευση εταιρειών χαμηλού κόστους είχε ως επακόλουθο να αναπτυχθεί συναγωνισμός στη χορήγηση επιδοτήσεων μεταξύ αερολιμένων και περιφερειακών αρχών που επιθυμούν να εξυπηρετούνται από τους εν λόγω αερομεταφορείς. Οι εξελίξεις αυτές θέτουν υπό αμφισβήτηση την αρχή της αμοιβής για τη διάθεση των υποδομών, ενώ είναι ένας από τους βασικούς κανόνες του τομέα της πολιτικής αεροπορίας. Οι χορηγούμενες ενισχύσεις δεν έχουν φθίνοντα χαρακτήρα, είναι ανεξάρτητες από την επιτυχία της Ryanair στα δρομολόγια που εξυπηρετεί και ωφελούν μία μόνον αεροπορική εταιρεία, γεγονός που συνιστά διακριτική μεταχείριση. Η Austrian καταλήγει στη διαπίστωση ότι «συνεργασίες» όπως αυτές μεταξύ της Ryanair και της περιφέρειας της Βαλλονίας προκαλούν σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και είναι σε μεγάλο βαθμό ασυμβίβαστες με την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς αεροπορικών υπηρεσιών.

4.2.6. Ένωση κατοίκων της περιοχής και κοινοτήτων που βρίσκονται πλησίον του αερολιμένα Charleroi-Gosselies (ARACH)

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (172) Η ARACH ανησυχεί για το γεγονός ότι οι οικονομικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair οδηγούν σε «ανεξέλεγκτη ανάπτυξη του αερολιμένα» σε μια αστική περιοχή, και προσθέτει «ως πολίτες και φορολογούμενοι, προβληματιζόμαστε για τις αμφιλεγόμενες δημόσιες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μία ιδιωτική εταιρεία, διότι πρόκειται για καταχρηστική χρήση των δημοσιονομικών πόρων της περιφέρειας της Βαλλονίας».

4.2.7. Ενδιαφερόμενος Α

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (173) Ο ενδιαφερόμενος Α δηλώνει «ιδιαίτερα προβληματισμένος» για τις επιδοτήσεις που χορηγούν οι δημόσιοι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίες επηρεάζουν τους όρους του ανταγωνισμού μεταξύ διαφόρων μέσων μεταφορών: «Πράγματι, η εταιρεία Ryanair λαμβάνει συγκεκριμένα δημόσιες επιχορηγήσεις για το δρομολόγιο Charleroi-Λονδίνο, ενώ η Eurostar, που αποτελεί κοινοπραξία μεταξύ της SNCB, των βρετανικών σιδηροδρόμων και της SNCF, δεν επωφελείται από αυτές. Και όμως, τα δύο μέσα μεταφορών ανταγωνίζονται άμεσα το ένα το άλλο στο δρομολόγιο Βρυξέλλες-Λονδίνο. Οι φορείς εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων είναι μόνιμοι υπεύθυνοι για την προώθηση του δρομολογίου, την αγορά εξοπλισμού και το σύστημα έλξης, την πληρωμή των διοδίων των υποδομών και της σήραγγας κ.λπ. Επομένως, δεν υφίσταται ίση μεταχείριση των ανταγωνιστών».

4.2.8. Ενδιαφερόμενος Β

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (174) Ο ενδιαφερόμενος Β ισχυρίζεται ότι τα πλεονεκτήματα που παραχωρήθηκαν στη Ryanair μειώνουν τα έξοδά της και της επιτρέπουν να εφαρμόζει χαμηλότερες τιμές. Οι πρακτικές αυτές επηρεάζουν τους όρους ανταγωνισμού, είτε οι εν λόγω εταιρείες λειτουργούν με βάση τον αερολιμένα Charleroi είτε με βάση τον αερολιμένα Bruxelles-National και ανεξάρτητα από τα δρομολόγια που εκτελούν. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των λεγόμενων εταιρειών χαμηλού κόστους δεν είναι μόνο ένας ανταγωνισμός που πρέπει απλά να αναλυθεί δρομολόγιο προς δρομολόγιο. Για πολλούς ταξιδιώτες, υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης των προορισμών της Βενετίας ή της Βαρκελώνης. Επομένως, ανταγωνισμός υπάρχει σε όλα τα δρομολόγια.
- (175) Η επιχείρηση αυτή εξηγεί ότι το άμεσο κόστος αναχώρησης από τις Βρυξέλλες είναι 32,14 ευρώ ανά επιβάτη έναντι 5 ευρώ για τη Ryanair από τον αερολιμένα Charleroi ⁽⁸⁰⁾.
- (176) Μολονότι οι υπηρεσίες εδάφους είναι πιο περιορισμένες για τη Ryanair από ό,τι για άλλες αεροπορικές εταιρείες, ο ενδιαφερόμενος παρατηρεί ότι πολλές υπηρεσίες εδάφους είναι αναγκαίες για όλες τις εταιρείες. Το γεγονός ότι η αγορά των υπηρεσιών εδάφους είναι ανοικτή στον ανταγωνισμό στον αερολιμένα Bruxelles-National σημαίνει ότι το κόστος εξυπηρέτησης δεν θα έπρεπε κανονικά να είναι πολύ υψηλότερο στο αεροδρόμιο Bruxelles-National απ' ό,τι στο

⁽⁸⁰⁾ Άμεσο κόστος ανά αεροσκάφος και ανά πτήση με αναχώρηση από τον αερολιμένα Bruxelles-National που περιλαμβάνει τα τέλη προσγείωσης, τα τέλη επιβατών και άλλα τέλη και δαπάνες εξυπηρέτησης. Βάσει του προβλεπόμενου όγκου των 1 700 000 επιβατών το 2003, η διαφορά κόστους ανέρχεται σε 23 εκατ. ευρώ.

αεροδρόμιο του Charleroi. Το κόστος των υπηρεσιών εδάφους είναι συνήθως υψηλότερο στους μικρούς αερολιμένες από ό,τι στους μεγάλους αερολιμένες, καθώς οι επιχειρήσεις δεν καταφέρνουν συνήθως να επιτύχουν το κρίσιμο μέγεθος για την επίτευξη οικονομικών κλίμακας. Ο ενδιαφερόμενος εκτιμά ότι η Ryanair εξοικονόμησε 17 εκατ. ευρώ το 2003 επί του πραγματικού κόστους των υπηρεσιών εδάφους και του τέλους προσγείωσης. Φαίνεται επίσης ότι η BSCA δεν έλαβε υπόψη τα αποτελέσματα της οδηγίας 96/67/ΕΚ⁽⁸¹⁾: αναμένεται ότι ο αερολιμένας θα εξυπηρετεί σύντομα δύο εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, και η BSCA θα πρέπει να εφαρμόσει την οδηγία σε αυτό το όριο αυτό και να ανοίξει την αγορά των υπηρεσιών εδάφους σε άλλους αερομεταφορείς.

- (177) Η BSCA δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία αγοράς, αλλά με γνώμονα πολιτικούς και εταιρικούς λόγους βάσει των υποδείξεων της περιφέρειας της Βαλλωνίας. Η 15ετής σύμβαση δεν αναμένεται να επιτρέψει στη BSCA να καθιερωθεί ως κερδοφόρος επιχείρηση και θα εξακολουθήσει να αντιμετωπίζει προβλήματα εκμετάλλευσης. Η προοπτική απόδοσης της επένδυσης ενδέχεται να διακυβευτεί, σε περίπτωση αποχώρησης της Ryanair⁽⁸²⁾.
- (178) Η BSCA λαμβάνει εισφορές από την περιφέρεια της Βαλλωνίας, είτε πρόκειται για το 65 % των εσόδων από τα αερολιμενικά τέλη, είτε για τη δωρεάν διάθεση της υποδομής του αερολιμένα, ενώ η περιφέρεια της Βαλλωνίας καταβάλλει εισφορά στη SOWAER. Καταρχήν, καμία καταβολή της περιφέρειας της Βαλλωνίας δεν πρέπει να υπερβαίνει την αντιστάθμιση του κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που βαρύνουν τη BSCA, αλλά η κατάσταση δεν είναι σαφής ως προς το σημείο αυτό.
- (179) Η εν λόγω επιχείρηση, που παραδέχεται ότι και η ίδια επωφελήθηκε ορισμένες φορές από πλεονεκτήματα «μάρκετινγκ» για την προώθηση νέων δρομολογίων, αλλά ποτέ από μειώσεις των αερολιμενικών τελών ή του κόστους των υπηρεσιών εδάφους, θεωρεί ότι τα πλεονεκτήματα που παραχωρήθηκαν στη Ryanair στο Charleroi υπερβαίνουν κατά πολύ τις συνήθεις πρακτικές. Η επιχείρηση θεωρεί, ωστόσο, ότι είχε αναλάβει εξίσου υψηλούς εμπορικούς κινδύνους όταν εγκαταστάθηκε στον αερολιμένα Bruxelles-National, σε μια περίοδο κατά την οποία ο ανταγωνισμός με τη Sabena ήταν ιδιαίτερα έντονος.
- (180) Το γεγονός ότι ορισμένοι άλλοι φορείς διαχείρισης αερολιμένων παραχωρούν πλεονεκτήματα στη Ryanair δεν είναι κατάλληλο για να αποδειχτεί ότι ο αερολιμένας του Charleroi ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς. Η επιχείρηση παραπέμπει στην απόφαση *Steinike & Weiling*⁽⁸³⁾.

4.2.9. Brussels International Airport Company, vuv Brussels Airport Company (στο εξής «BAC»)

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας του 2002)

- (181) Κατά τη BAC, η BSCA δεν ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής, εφόσον το εύρος των παραχωρηθέντων πλεονεκτημάτων διαφέρει από αυτό που παρέχουν άλλοι αερολιμένες⁽⁸⁴⁾. Το γεγονός ότι η Ryanair αποκομίζει πλεονεκτήματα από άλλους αερολιμένες δεν έχει καμία σημασία, διότι τα πλεονεκτήματα αυτά ενδέχεται επίσης να συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.
- (182) Ο ενδιαφερόμενος εφιστά την προσοχή της Επιτροπής σε διάφορους παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ανάλυση της πιθανής αποκατάστασης της κερδοφορίας της BSCA, οι οποίοι φαίνεται να αποκλείουν το ενδεχόμενο κερδοφορίας μεσοπρόθεσμα:
- (183) η BSCA ανακεφαλαιοποιήθηκε από την περιφέρεια της Βαλλωνίας με τέσσερα εκατ. ευρώ τον Δεκέμβριο του 2002·
- η BSCA «επωφελήθηκε από απαλλαγή κατά ήμισυ του ποσού της εισφοράς που όφειλε στην περιφέρεια της Βαλλωνίας για την περίοδο 2001-2006. Το πλεονέκτημα αυτό ανέρχεται σε ένα εκατομμύριο ευρώ ετησίως, το οποίο η BSCA θα πρέπει ωστόσο να επιστρέψει από το 2007»·

⁽⁸¹⁾ Οδηγία 96/67/ΕΚ του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 1996, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά υπηρεσιών εδάφους στους αερολιμένες της Κοινότητας (ΕΕ L 272 της 25.10.1996, σ. 36). Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Σεπτεμβρίου 2003, περί προσαρμογής στην απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου των διατάξεων των σχετικών με τις επιτροπές που επικουρούν την Επιτροπή στην άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων της, οι οποίες προβλέπονται από πράξεις υποκειμένες στη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

⁽⁸²⁾ Η επιχείρηση αναφέρει το παράδειγμα του αερολιμένα Shannon στην Ιρλανδία. Ο αερολιμένας του Shannon παραχώρησε πλεονεκτήματα στη Ryanair για κάποιο χρονικό διάστημα, τα οποία δεν ανανεώθηκαν. Η Ryanair αποφάσισε να μεταφέρει τις δραστηριότητές της σε άλλον αερολιμένα, με αποτέλεσμα ο αερολιμένας του Shannon να μην επιτύχει την απόδοση της επένδυσης που εύλογα προσδοκούσε.

⁽⁸³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου, της 22ας Μαρτίου 1977, στην υπόθεση 78/76, *Steinike & Weiling* κατά Γερμανίας, Συλλογή σ. 595, ECLI:EU:C:1977:52: «Έχοντας υπόψη ότι η ενδεχόμενη παραβίαση από ένα κράτος μέλος υποχρέωσης του που απορρέει από τη Συνθήκη, σε σχέση με την απαγόρευση του άρθρου 92, δεν δικαιολογείται από το γεγονός ότι άλλα κράτη μέλη παρέλειψαν επίσης να τηρήσουν την ίδια υποχρέωση· ότι οι συνέπειες περισσότερων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών δεν εξουδετερώνονται αμοιβαίως, αλλά αντιθέτως συσσωρεύονται, γεγονός που αυξάνει τις επίζημιες συνέπειες για την κοινή αγορά (σκέψη 24)».

⁽⁸⁴⁾ Οι αερολιμένες Francfort-Hahn και Stansted του Λονδίνου εφαρμόζουν υψηλότερα τέλη και χαμηλότερες μειώσεις, ενώ η Ryanair εξυπηρετεί 49 προορισμούς από το Λονδίνο και 15 από τον αερολιμένα Francfort-Hahn έναντι 9 από το αεροδρόμιο του Charleroi.

- η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη το ύψος των δαπανών που αφορούν τα έργα επέκτασης του αερολιμένα του Charleroi, που εκτιμάται σε 95 εκατ. ευρώ, και τους όρους χρηματοδότησης. Εάν το κόστος των έργων αυτών δεν το εφωμιστεί η BSCA, θα πρέπει να ελεγχθούν οι όροι διάθεσης των εν λόγω υποδομών στη BSCA από την περιφέρεια της Βαλλονίας. Ο εν λόγω ενδιαφερόμενος αμφιβάλλει για το κατά πόσον, με την παρούσα κατάσταση των υποδομών, ο αερολιμένας είναι σε θέση να υποδεχθεί επαρκή αριθμό επιβατών, ώστε να διασφαλιστεί η χρηματοοικονομική ισορροπία της BSCA.
- η περιφέρεια της Βαλλονίας θέτει δωρεάν στη διάθεση της BSCA τον αναγκαίο εξοπλισμό και προσωπικό για το σύνολο των λειτουργιών ασφαλείας στον αερολιμένα του Charleroi, δηλ. για τον έλεγχο των επιβατών και των αποσκευών τους πριν από την επιβίβαση, ενώ «κατά γενικό κανόνα, οι δαπάνες ασφαλείας βαρύνουν τους χρήστες του αερολιμένα, είτε μέσω τέλους ασφαλείας που καταβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα είτε μέσω φόρου, όταν οι εν λόγω υπηρεσίες παρέχονται από τις δημόσιες αρχές».

4.2.10. Ενδιαφερόμενος Γ

(παρτηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012)

- (184) Το ενδιαφερόμενο μέρος Γ εκτιμά ότι τα πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια της Βαλλονίας στη BSCA και τη Ryanair βλάπτουν τον ανταγωνισμό και ότι οι αερολιμένες Charleroi και Bruxelles-National δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά.
- (185) Το ενδιαφερόμενο μέρος Γ επικρίνει τη σχέση μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας, της BSCA και της Ryanair, καθώς και τις συνακόλουθες διαφορές όσον αφορά τα τέλη που καταβάλλονται από τις αεροπορικές εταιρείες στις Βρυξέλλες και στο Charleroi. Ειδικότερα, i) τα τέλη συντήρησης δεν μετακυλίστηκαν στους χρήστες, αλλά αντισταθμίζονται από την περιφέρεια της Βαλλονίας, ii) τα τέλη προσγειώσης ευνοούν τη Ryanair, [...].
- (186) Το ενδιαφερόμενο μέρος Γ ισχυρίζεται επίσης ότι η Ryanair δεν πληρώνει για υπηρεσίες στο πλαίσιο της κανονικής διαχείρισης των αερολιμένων, όπως οι υπηρεσίες πυρασφάλειας, η επέκταση και η κατασκευή υποδομών και τα τέλη επιβατών.

4.2.11. Brussels Airlines

α) Ύπαρξη ενίσχυσης

i) Επιλεκτικό πλεονέκτημα

- (187) Κατά τη Brussels Airlines, η Ryanair αποκόμισε επιλεκτικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων αεροπορικών εταιρειών.
- (188) Πράγματι, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Περιφέρεια και τη SOWAER στη BSCA μειώνουν το κόστος λειτουργίας της και της επιτρέπουν να εφαρμόζει χαμηλότερα τέλη στις αεροπορικές εταιρείες, όπως η Ryanair, μειώνοντας με αυτό τον τρόπο τις λειτουργικές δαπάνες αυτής της εταιρείας. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας, καλύπτει τις δαπάνες που συνδέονται με την ασφάλεια του αερολιμένα Charleroi, η BSCA δεν τις ανακτά από τις αεροπορικές εταιρείες, ενώ ο αερολιμένας Bruxelles-National δεν έλαβε καμία τέτοια απόζημίωση. Η Brussels Airlines υποστηρίζει ότι το πρόγραμμα της συνολικής χρηματοδοτικής συνδρομής της Περιφέρειας υπέρ της BSCA πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εκτίμηση της εμπορικής σχέσης μεταξύ της BSCA και της Ryanair.
- (189) Η Ryanair έχει επίσης επωφεληθεί από μέτρα άμεσης χρηματοδότησης, όπως ενίσχυση για την έναρξη νέων γραμμών και συνδρομές για τις δραστηριότητες μάρκετινγκ. Η Brussels Airlines αμφισβητεί τη συμβατότητα των ενισχύσεων αυτών με τους όρους που προβλέπονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 και ότι τηρούνται οι αρχές της αναλογικότητας και της διαφάνειας.
- (190) Η Brussels Airlines θεωρεί ότι εξαιτίας του σωρευτικού αποτελέσματος όλων των μέτρων, είναι αδύνατο να θεωρηθεί ότι η BSCA συμπεριφέρεται ως ιδιώτης επενδυτής και καλεί την Επιτροπή να μην εξετάσει τα μέτρα μεμονωμένα, αλλά στο σύνολό τους.

1. Συγκριτική αξιολόγηση.

- (191) Κατά τη Brussels Airlines, τα τέλη που εισέπραττε η BSCA από τη Ryanair κατά την εξεταζόμενη περίοδο ήταν πολύ χαμηλότερα από εκείνα που καταβάλλονται από άλλες αεροπορικές εταιρείες σε συγκρίσιμους αερολιμένες.

- (192) Η Brussels Airlines λαμβάνει ως σημείο αναφοράς τα αεροναυτικά τέλη ενός συνόλου άλλων αερολιμένων που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής του Charleroi (Αϊντχόβεν, Λωλής και Κολωνίας) ή έχουν παρόμοιο μέγεθος (Μασσαλίας, Οπόρτο και Μπολόνιας) και καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα αερολιμενικά τέλη που εφαρμόζονται στον αερολιμένα του Charleroi δεν είναι σύμφωνα με εκείνα τα οποία θα εφαρμόζε ένας ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία αγοράς.
- (193) Η Brussels Airlines θεωρεί επίσης ότι ο αερολιμένας των Βρυξελλών αποτελεί καλό σημείο αναφοράς για την εκτίμηση του μεροληπτικού χαρακτήρα των αερολιμενικών τελών: οι δύο αερολιμένες βρίσκονται πράγματι στην ίδια ζώνη επιρροής και αντιμετωπίζουν το ίδιο οικονομικό περιβάλλον. Επιπλέον, ο αερολιμένας των Βρυξελλών μπορεί να μετακυλίσει το πάγιο κόστος του σε περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, γεγονός που καθιστά αβάσιμο το επιχείρημα ότι τα τέλη που εφαρμόζονται από τον αερολιμένα των Βρυξελλών είναι αναγκαστικά υψηλότερα λόγω του μεγέθους του. Η σύγκριση αυτή αποκαλύπτει μεγάλη διαφορά ανάμεσα στο επίπεδο των αερολιμενικών τελών στους αερολιμένες των Βρυξελλών και του Charleroi, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη οι πρόσθετες υπηρεσίες που παρέχονται στον αερολιμένα Bruxelles-National, λόγω των διαφορών μεταξύ των επιχειρηματικών μοντέλων των εταιρειών.

2. Κάλυψη των δαπανών

- (194) Κατά τη Brussels Airlines, η BSCA δεν αποδεικνύει ότι, όταν αποφασίστηκαν οι εν λόγω συμφωνίες (το 2001 καθώς και οι τροποποιήσεις τους που ακολούθησαν), η BSCA ήταν σε θέση να καλύψει τα έξοδα που προέκυψαν από τις συμφωνίες αυτές, καθ' όλη τη διάρκειά τους, αποκομίζοντας εύλογο κέρδος σε μεσοπρόθεσμη προοπτική. Άρα, η BSCA δεν συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής σε οικονομία της αγοράς.
- (195) Η Brussels Airlines υποστηρίζει ότι το περιθώριο κέρδους της BSCA είναι πολύ χαμηλότερο από το περιθώριο των άλλων αερολιμένων της Ένωσης. Το 2006 και το 2007, το μέσο περιθώριο κέρδους των αερολιμένων της Ένωσης κυμαινόταν μεταξύ 7 % και 9 %. Τα περιθώρια κέρδους της BSCA/SOWAER, προσαρμοσμένα ως προς τις επιδοτήσεις, είναι σαφώς αρνητικά και, επομένως, δεν αντιστοιχούν στα προαναφερόμενα περιθώρια, γεγονός που υποδηλώνει πρακτικές οι οποίες δεν βασίζονται στα δεδομένα της αγοράς.
- (196) Η Brussels Airlines θέτει το ερώτημα κατά πόσο η μείωση του 50 % που χορηγήθηκε στη Ryanair επί των τελών αυτών μπορεί να αποδοθεί σε οικονομίες κλίμακας. Τα τέλη επιβατών, ανά επιβάτη μειωμένης κινητικότητας και υπηρεσιών εδάφους είναι ανύπαρκτα ή αμελητέα, ενώ πρόκειται για δαπάνες που συνήθως βαρύνουν τις αεροπορικές εταιρείες.
- (197) Κατά τη Brussels Airlines, οι δαπάνες επένδυσης και λειτουργίας που δεν βαρύνουν τη BSCA θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση της ενίσχυσης στη Ryanair.
- (198) Η Brussels Airlines διερωτάται αν η BSCA έχει κάνει τις αναγκαίες προβολές των εσόδων και των εκτιμώμενων δαπανών του αερολιμένα για όλη τη διάρκεια των συμφωνιών που συνάφθηκαν με τη Ryanair.
- (199) Σε αντάλλαγμα των εκπτώσεων επί των τελών, η Ryanair δεν θα μπορούσε να εγγυηθεί στη BSCA έναν όγκο επιβατικής κίνησης που θα δημιουργούσε ισοδύναμο εισόδημα και ανάλογο με το κόστος των πλεονεκτημάτων που χορηγήθηκαν στη Ryanair.
- (200) Κατά συνέπεια, κατά τη Brussels Airlines, τα εν λόγω μέτρα δεν συνάδουν με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς, αποτελούν κρατικές ενισχύσεις και παρέχουν επιλεκτικό πλεονέκτημα στη Ryanair.

ii) Στρεβλώσεις του ανταγωνισμού

- (201) Η Brussels Airlines υποστηρίζει ότι οι ενισχύσεις έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα Bruxelles-National. Οι ενισχύσεις επιτρέπουν στην BSCA να εφαρμόζει χαμηλότερα τέλη και να μειώνει το κόστος των εταιρειών που εκτελούν πτήσεις από τον αερολιμένα του Charleroi. Οι εν λόγω εταιρείες μπορούν να εφαρμόσουν τιμές πολύ χαμηλότερες από τις τιμές των ανταγωνιστών τους που εκτελούν πτήσεις από άλλους αερολιμένες. Συνεπώς, η ευρωπαϊκή αγορά των αερομεταφορών με απευθείας πτήσεις από το Βέλγιο μετατοπίστηκε προς το Charleroi. Μόνο στον αερολιμένα του Charleroi αυξήθηκε η κυκλοφορία σε αυτό το τμήμα της αγοράς. Ο αριθμός των επιβατών στον αερολιμένα Bruxelles-National έχει παραμείνει στάσιμος κατά τα τελευταία έτη, ενώ σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη η επιβατική κίνηση αυξήθηκε. Με διαφορετικά λόγια, κατά την Brussels Airlines, η αύξηση της επιβατικής κίνησης σε τοπικό επίπεδο ήταν εξ ολοκλήρου προς όφελος του Charleroi.
- (202) Η Brussels Airlines υπενθυμίζει ότι είναι εγκατεστημένη στον αερολιμένα Bruxelles-National, η ζώνη επιρροής του οποίου καλύπτει σχεδόν εξ ολοκλήρου τη ζώνη επιρροής του Charleroi. Κατά συνέπεια, Brussels Airlines βρίσκεται σε άμεσο ανταγωνισμό με τη Ryanair: δραστηριοποιούνται στην ίδια ζώνη επιρροής και απευθύνονται στην ίδια πελατεία. Στην αγορά της Ένωσης, η Brussels Airlines και η Ryanair προσφέρουν το ίδιο είδος υπηρεσίας (απευθείας πτήσεις) και

εξυπηρετούν τους ίδιους προορισμούς. 60 των προορισμοί που εξυπηρετούνται από τη Brussels Airlines αλληλοεπικαλύπτονται με προορισμούς που εξυπηρετούνται από τη Ryanair. Σε 46 προορισμούς, η Brussels Airlines βρίσκεται σε ανταγωνισμό με τη Ryanair για 16 προορισμούς στον ίδιο αερολιμένα και για 12 σε αερολιμένα στην ίδια ζώνη επιρροής.

- (203) Η κατάσταση αυτή είχε ως επακόλουθο να διακόψει η Brussels Airlines ορισμένες γραμμές που εξυπηρετούνται και από τη Ryanair (7 από το 2007) και να μειώσει τη συχνότητα των πτήσεων σε ορισμένες γραμμές (σε 14 προορισμούς). Από το 2004 έως το 2012, το μερίδιο αγοράς της Brussels Airlines μειώθηκε από [...] % σε [...] %. Τα μερίδια αγοράς της εξακολουθούν να μειώνονται προς όφελος του Charleroi, τα μερίδια αγοράς του οποίου αυξήθηκαν από [...] % σε [...] %.

β) Ασυμβίβαστο με την εσωτερική αγορά

- (204) Η Brussels Airlines θεωρεί ότι οι περισσότερες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair δεν συμβάλλουν στην επίτευξη ενός στόχου κοινού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, οι ενισχύσεις εφαρμόστηκαν με τρόπο που οδηγούν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βάρος των κοινών συμφερόντων. Κατά συνέπεια, κατά την άποψη της Brussels Airlines, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη Ryanair είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

4.2.12. BSCA

(παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012

- (205) Σύμφωνα με την BSCA, το εμπορικό πλαίσιο με τη Ryanair δεν συνιστά κατά κανένα τρόπο ενίσχυση υπέρ της Ryanair. Πράγματι, τα αποτελέσματα που παράγει αυτή η εταιρική σχέση καταδεικνύουν την αποδοτικότητα του οικονομικού μοντέλου. Επιπλέον, η BSCA υποστηρίζει ότι διαχειρίζεται τις δραστηριότητές της με πλήρη αυτονομία χωρίς άμεση ή έμμεση παρέμβαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας, και ιδίως τις διαπραγματεύσεις των εμπορικών συμφωνιών με τις αεροπορικές εταιρείες.

4.2.13. Ryanair

- (206) Η Ryanair ισχυρίζεται ότι οι συμφωνίες που συνάφθηκαν ανάμεσα στη Ryanair, τη BSCA και την περιφέρεια της Βαλλονίας δεν ενέχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης για τρεις λόγους: εφαρμόζουν την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία αγοράς, δεν υπάρχει επιλεκτικότητα και οι συμφωνίες δεν νοθεύουν τον ανταγωνισμό.

4.2.14. TBI

- (207) Σύμφωνα με την TBI, οι συμφωνίες που συνάφθηκαν στον αερολιμένα του Charleroi είναι παρόμοιες με τις συμφωνίες που σύναψε η TBI με τη Ryanair και άλλες εταιρείες χαμηλού κόστους, συγκεκριμένα στον αερολιμένα Skavsta της Στοκχόλμης. Η παραχώρηση εκπτώσεων στα τέλη προσγείωσης και στο κόστος των υπηρεσιών εδάφους αποτελεί συνήθη εμπορική πρακτική για την προσέλκυση εταιρειών που είναι σε θέση να φέρουν σημαντικό όγκο επιβατών. Οι συνεισφορές υπό μορφή κάλυψης των εξόδων διαμονής σε ξενοδοχείο, κατάρτισης του προσωπικού ή υπηρεσιών μάρκετινγκ πρέπει να συγκρίνονται με την πραγματοποιηθείσα επένδυση και τον κίνδυνο που αναλαμβάνει ο αερομεταφορέας. Οι συνδρομές μάρκετινγκ ωφελούν τον αερολιμένα, του οποίου η φήμη βελτιώνεται και αυξάνεται ο αριθμός επιβατών. Η TBI παρέχει τέτοιου είδους συνδρομές, κυρίως όταν ένας φορέας εκμετάλλευσης δημιουργεί νέα υπηρεσία ή αυξάνει τη συχνότητα ορισμένων πτήσεων σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο.

4.2.15. HRL Morrison and Co

- (208) Κατά την άποψη της HRL Morrison, ένας ιδιώτης επενδυτής θα μπορούσε να υιοθετήσει την προσέγγιση που εφαρμόζει ο αερολιμένας του Charleroi. Θα στήριζε την προσφορά του σε ορισμένους καθοριστικούς παράγοντες: στον όγκο της επιβατικής κίνησης που θα μπορούσε να φέρει μια εταιρεία στον αερολιμένα· στη βούλησή του να αναλάβει μακροπρόθεσμα συμβατικές δεσμεύσεις· στις συγκεκριμένες ανάγκες της εταιρείας· στο πρόγραμμα πτήσεων των αεροσκαφών και τη συνοχή του με τη δραστηριότητα του αερολιμένα (υφιστάμενη κίνηση επιβατών)· τις ανάγκες ως προς τους πόρους του αεροσταθμού και σε υπηρεσίες εδάφους. Θα υπολόγιζε τα προσδοκώμενα κέρδη από τη συμφωνία με τη Ryanair στο σύνολό της (και όχι από τα διάφορα επιμέρους στοιχεία της συμφωνίας). Τα κέρδη μιας

τέτοιας συναλλαγής θα έπρεπε να εξετασθούν σε περίοδο περίπου 20 ετών, με σημαντική αύξηση των δραστηριοτήτων ύστερα από διάστημα τριών έως πέντε ετών. Όταν πρόκειται για συμφωνία διάρκειας 15 ετών, οι μέτοχοι της Morrison θεωρούν ότι αυτή μπορεί να είναι εμπορικά αποδεκτή, εάν η απόδοση της επένδυσης πραγματοποιηθεί περίπου πέντε έτη μετά την υπογραφή της συμφωνίας.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

5.1. Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με τα μέτρα υπέρ της BSCA

5.1.1. Απουσία κρατικών ενισχύσεων υπέρ της BSCA

5.1.1.1. Παρατηρήσεις του Βελγίου μετά την έκδοση της απόφασης για την επέκταση της διαδικασίας του 2012

α) Διάθεση προς χρήση της υποδομής από τη SOWAER

ι) Κύριο επιχείρημα του Βελγίου: το πρόγραμμα επενδύσεων από την κυβέρνηση της Βαλλονίας εγκρίθηκε πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000

(209) Σύμφωνα με το Βέλγιο, το πρόγραμμα επενδύσεων αποφασίστηκε από την κυβέρνηση της Βαλλονίας τον Ιούλιο του 2000 και επικυρώθηκε τον Νοέμβριο του 2000, δηλαδή πριν από την έκδοση της απόφασης Aéroports de Paris ⁽⁸⁵⁾ (στο εξής «απόφαση ADP»). Ωστόσο, η ημερομηνία της εν λόγω απόφασης είναι η ημερομηνία έναρξης της εφαρμογής των κανόνων της ΣΛΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις στη χρηματοδότηση των αερολιμένων.

(210) Η συμφωνία-πλαίσιο της 20ής Ιουλίου 2000, που καθορίζει τις προϋποθέσεις της ανάπτυξης των περιφερειακών αερολιμένων και περιβαλλοντικά μέτρα, αντιπροσωπεύει τη συμφωνία της κυβέρνησης της Βαλλονίας, με την οποία η Περιφέρεια δεσμεύτηκε να διαθέσει ένα μέρος του προϋπολογισμού της για την ανάπτυξη των υποδομών του αερολιμένα Bruxelles-Sud Charleroi. Η απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2000 εφαρμόζει την απόφαση της 20ής Ιουλίου 2000 δίνοντας στη συμφωνία-πλαίσιο που είχε καθοριστεί προηγουμένως τη μορφή πολυετούς προγράμματος επενδύσεων. Οι δύο αποφάσεις πρέπει λοιπόν να εξεταστούν στο σύνολό τους, ενώ η δεύτερη συμπληρώνει και διασαφηνίζει την πρώτη, ιδίως όσον αφορά το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των δημοσιονομικών μέτρων που αποφασίστηκαν.

1. Αντίκρουση ορισμένων στοιχείων που περιέχει η απόφαση της Επιτροπής του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας

α) Σχετικά με το θέμα της απουσίας δέσμευσης έναντι τρίτου

(211) Κανένας τρίτος δικαιούχος δεν υπάρχει στο πλαίσιο των αποφάσεων αυτών, εφόσον η Περιφέρεια καθορίζει σε αυτήν τις επενδύσεις για λογαριασμό της. Σύμφωνα με το Βέλγιο, η διατύπωση αυτών των δύο αποφάσεων είναι επομένως λιγότερο formalistική σε σχέση με μια απόφαση για τη χορήγηση ενίσχυσης υπέρ ενός τρίτου. Για τη χορήγηση ενίσχυσης υπέρ τρίτου, η Περιφέρεια θα υιοθετούσε την αρχή και τα ποσά των επενδύσεων κατά τον ίδιο τρόπο, χωρίς πρόσθετη διαδικασία, με εξαίρεση την αποστολή μιας επιστολής για την κοινοποίηση της απόφασης, η οποία ήταν περιττή στην προκειμένη περίπτωση.

(212) Ωστόσο, κατά την άποψη του Βελγίου, αυτή η έλλειψη τυπικότητας δεν συνεπάγεται ότι οι αποφάσεις αυτές δεν έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα. Μολονότι η Περιφέρεια είναι ο αποδέκτης των αποφάσεων που εκδόθηκαν, η έκδοση απόφασης της κυβέρνησης συνιστά την ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους της κυβέρνησης. Το γεγονός ότι η δέσμευση αυτή ήταν μονομερής δεν αποτελεί αποκλειστικό χαρακτηριστικό της παρούσας υπόθεσης. Πράγματι, κάθε χρηματοδοτικό μέτρο, ανεξάρτητα από τους αποδέκτες του, αποφασίζεται πάντοτε με μονομερή διοικητική πράξη της εγκρίνουσας αρχής, πράξη για την οποία εξακολουθεί να είναι αρμόδια να τη διατήρηση, να την τροποποιήσει ή να την ανακαλέσει.

(213) Συνεπώς, δεν συντάχθηκε καμία επίσημη επιστολή χορήγησης της ενίσχυσης με αποδέκτη κάποια δικαιούχο επιχείρηση, ενώ, σύμφωνα με την απόφαση Fleuren Compost ⁽⁸⁶⁾, αυτή η πράξη πρέπει να θεωρηθεί ως η νομικά δεσμευτική πράξη με την οποία η αρμόδια αρχή δεσμεύτηκε να χορηγήσει την ενίσχυση και η οποία, ως εκ τούτου, συνιστά την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης. Ελλείπει τέτοιου εγγράφου, η μόνη δυνατή ημερομηνία είναι η ημερομηνία λήψης των αποφάσεων της κυβέρνησης για τη χορήγηση (αρχή, ποσά και χρονοδιάγραμμα) των επενδύσεων.

⁽⁸⁵⁾ Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-128/98 Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, ECLI:EU:C:2000:290

⁽⁸⁶⁾ Απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2004 στην υπόθεση T-109/01, Fleuren Compost BV κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, σκέψη 18.

β) Σχετικά με το ζήτημα του αμετάκλητου, σταθερού και οριστικού χαρακτήρα των αποφάσεων του 2000

- (214) Το Βέλγιο αναφέρει ότι, σύμφωνα με την Επιτροπή, οι αποφάσεις της 20ής Ιουλίου και της 8ης Νοεμβρίου 2000 τροποποιήθηκαν σημαντικά στη συνέχεια και, ως εκ τούτου, δεν είχαν αμετάκλητο, σταθερό και οριστικό χαρακτήρα.
- (215) Το Βέλγιο θεωρεί ότι στο σημείο αυτό πρέπει να γίνει διάκριση ανάμεσα στις αποφάσεις που προβλέπουν νέες επενδύσεις, οι οποίες αντιστοιχούν σε νέα έργα, και στις αποφάσεις που εκτελούν/ θέτουν σε εφαρμογή στην πράξη, ενδεχομένως με ορισμένες προσαρμογές, τις επενδύσεις που έχουν ήδη αποφασιστεί.
- (216) Στην προκειμένη περίπτωση, το Βέλγιο βεβαιώνει τον δεσμευτικό και αμετάκλητο χαρακτήρα των αποφάσεων του Ιουλίου και του Νοεμβρίου 2000 με το γεγονός ότι καμία νέα απόφαση χρηματοδότησης δεν εγκρίθηκε στη συνέχεια. Μόνον οι αποφάσεις που έλαβε σε μεταγενέστερο χρόνο η Βαλλονία, και στη συνέχεια η SOWAER, είχαν στόχο την εφαρμογή και εκτέλεση των μέτρων χρηματοδότησης σύμφωνα με τις αποφάσεις της κυβέρνησης του Ιουλίου και του Νοεμβρίου 2000.
- (217) Οι μεταγενέστερες προσαρμογές των ποσών των καθορισμένων επενδύσεων δεν συνιστούν, συνεπώς, νέες επενδυτικές αποφάσεις, αλλά την αναγκαία προσαρμογή, σε συνάρτηση με τη γενική εξέλιξη της κατάστασης, όσων είχαν ήδη συμφωνηθεί ήδη τον Ιούλιο και τον Νοέμβριο του 2000. Πράγματι, ορισμένα ποσά που προβλέπονταν από τη συμφωνία-πλαίσιο και το πρόγραμμα χρηματοδότησης χρειάστηκε να αξιολογηθούν εκ νέου αργότερα, ιδίως λόγω της αύξησης του κόστους των πρώτων υλών, της περαιτέρω επεξεργασίας των αναγκαίων επενδύσεων μέσω των τεχνικών μελετών, των τεχνικών περιορισμών που σχετίζονται με τη χορήγηση αδειών ή την οργάνωση διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Σύμφωνα με το Βέλγιο, οι εν λόγω δημοσιονομικές ή τεχνικές προσαρμογές δεν μπορεί να συνιστούν ουσιώδεις τροποποιήσεις.
- (218) Συνεπώς, έχοντας επίγνωση των ορίων της εκτίμησης τέτοιων επενδύσεων, η κυβέρνηση είχε προβλέψει εξαρχής ότι ορισμένες θέσεις (όπως η κατασκευή νέου αεροσταθμού) μπορούσαν να επανεκτιμηθούν «με βάση την πραγματική δραστηριότητα του αερολιμένα» ή κατά το μέτρο που είναι «προσαρμοσμένες στις πραγματικές ανάγκες του αερολιμένα». Επειδή η δραστηριότητα και οι πραγματικές ανάγκες του αερολιμένα δεν εξελίσσονται κατ' ανάγκη στο πλαίσιο μιας συμφωνίας και ενός προγράμματος επενδύσεων για διάστημα αρκετών ετών, ήταν λογικό, κατά την άποψη του Βελγίου, η κυβέρνηση να υπολογίσει ορισμένες θέσεις με την επιφύλαξη της συνεχούς εξέλιξης αυτών των παραγόντων.
- (219) Στην πραγματικότητα, κατά την άποψη του Βελγίου, η βούληση της κυβέρνησης να καθορίσει και να υπολογίσει εξαρχής τις δεσμεύσεις της, ακόμη και με την επιφύλαξη μεταγενέστερων βελτιώσεων, ήταν υπαρκτή όταν εγκρίθηκε η συμφωνία-πλαίσιο της 20ής Ιουλίου 2000 και το πρόγραμμα επενδύσεων της 8ης Νοεμβρίου 2000. Οι προσαρμογές που επήλθαν μετά τις αποφάσεις αυτές δεν μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση τον δεσμευτικό χαρακτήρα της δέσμευσης την οποία είχε αναλάβει έως τότε η κυβέρνηση.
- (220) Επικουρικώς, αν ορισμένες προσαρμογές ήταν τόσο ουσιώδεις που στην πραγματικότητα έδιναν την εντύπωση ότι πρόκειται για νέες επενδύσεις και όχι για εκ των υστέρων προσαρμογή μιας επένδυσης που είχε ήδη εγκριθεί, *quod non*, μόνο η συγκεκριμένη επένδυση, αυτοτελώς εξεταζόμενη, θα μπορούσε, συνεπώς, να θεωρηθεί ως μεταγενέστερη των αποφάσεων της 20ής Ιουλίου και της 8ης Νοεμβρίου 2000.
- (221) Σύμφωνα με το Βέλγιο, για να μπορεί η επαναξιολόγηση αυτής της επένδυσης να της προσδώσει τον χαρακτηρισμό της νέας επένδυσης, η πραγματοποιηθείσα τροποποίηση δεν πρέπει να αφορά μόνο το μέγεθος, αλλά και τη φύση της καθορισθείσας επένδυσης. Η τροποποίηση αυτή πρέπει να μπορεί να επιβεβαιώσει ότι το έργο που προβλεπόταν κατά την έκδοση των αποφάσεων του Ιουλίου και Νοεμβρίου 2000 δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να αφορά το έργο που τελικά χρηματοδοτήθηκε και υλοποιήθηκε στην πράξη αργότερα, ανεξάρτητα από τη θεμιτή εξέλιξη της γενικής κατάστασης. Έτσι, για παράδειγμα, μια «συμπληρωματική» επένδυση, που δεν δικαιολογείται από τη μετέπειτα προσαρμογή στις πραγματικές ανάγκες του αερολιμένα, αλλά αποφασίστηκε με σκοπό τη δημιουργία επιπλέον υποδομών από αυτές που είχαν αρχικά προβλεφθεί τον Ιούλιο και τον Νοέμβριο του 2000, θα μπορούσε να θεωρηθεί, αποκλειστικά ως προς αυτό το «συμπλήρωμα», νέα επένδυση που αποφασίστηκε εκτός της συμφωνίας-πλαισίου και του προγράμματος επενδύσεων του 2000.
- (222) Στην προκειμένη περίπτωση, μολονότι φάνηκε ότι ορισμένες θέσεις είχαν υποεκτιμηθεί ή δεν ήταν δυνατόν να υλοποιηθούν εντός της ταχθείσας προθεσμίας, όλες οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν είχαν προβλεφθεί ως προς την αρχή τους από τις αποφάσεις του Ιουλίου και Νοεμβρίου του 2000. Εάν τα ποσά τροποποιήθηκαν στη συνέχεια, αυτό έγινε υπό το βάρος νέων στοιχείων της υπόθεσης, ελάχιστα ή καθόλου προβλέψιμων κατά τον χρόνο λήψης των αποφάσεων.

2. Τα επιχειρήματα του Βελγίου που βασίζονται στην ανάλυση των αποφάσεων του 2000

(223) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η ανάλυση των αποφάσεων της 20ής Ιουλίου 2000 και της 8ης Νοεμβρίου 2000, βεβαιώνει τον νομικά δεσμευτικό χαρακτήρα των δεσμεύσεων που περιλαμβάνονται σε αυτές.

α) Η απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 20ής Ιουλίου 2000 που εγκρίνει τη συμφωνία-πλαίσιο

(224) Η συμφωνία-πλαίσιο και το πρόγραμμα επενδύσεων αντιστοιχούν σε πραγματικές αποφάσεις δεσμευτικές για την κυβέρνηση. Εξάλλου, το γεγονός ότι πρόκειται για μια πράξη με τίτλο «συμφωνία-πλαίσιο» δεν εμπόδισε την Επιτροπή σε προγενέστερη απόφαση να θεωρήσει ότι επρόκειτο για μια νομικώς δεσμευτική πράξη και να θεωρήσει την ημερομηνία υπογραφής της εν λόγω πράξης ως ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης ⁽⁸⁷⁾.

(225) Κατά το Βέλγιο, η συμφωνία-πλαίσιο του Ιουλίου 2000 είναι σαφώς κάτι περισσότερο από μια συμφωνία αρχών και προβλέπει συγκεκριμένα τον καταλογισμό των επενδύσεων. Οι θέσεις του προϋπολογισμού έχουν ήδη προσδιορισθεί και οι επενδυτικές δαπάνες έχουν επίσης αξιολογηθεί, κατά τρόπο που οι δαπάνες μπορούσαν να καταλογιστούν άμεσα στον προϋπολογισμό.

(226) Επιπλέον, η κυβέρνηση φρόντισε να διευκρινίσει ότι επρόκειτο να τεθεί σε λειτουργία ένας «χρηματοδοτικός μηχανισμός ad hoc». Αυτό επιβεβαιώνει το γεγονός ότι η Κυβέρνηση σχεδίαζε ήδη τη δημιουργία ενός νέου φορέα, αρμόδιου για τις αερολιμενικές υποδομές.

(227) Επιβεβαιώνοντας την εκτέλεση από τη SOWAER των κυβερνητικών αποφάσεων του Ιουλίου και Νοεμβρίου του 2000, το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER που εγκρίθηκε από την κυβέρνηση στις 23 Μαΐου 2001 αφορά τη συμφωνία-πλαίσιο της 20ής Ιουλίου 2000, γεγονός που αίρει κάθε αμφιβολία ως προς τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Βαλλονία.

(228) Σύμφωνα με το Βέλγιο, αυτός ο τρόπος λειτουργίας δεν είναι ουσιώδης σε σχέση με την αρχή έγκρισης του προγράμματος επενδύσεων που είναι το βασικό ζήτημα στην προκειμένη περίπτωση. Πράγματι, η σύσταση της SOWAER είναι απλώς ένα μέτρο εφαρμογής των αποφάσεων του Ιουλίου και Νοεμβρίου του 2000, η οποία είναι μόνο το χρηματοδοτικό μέσο της Βαλλονίας. Αν και ο συγκεκριμένος χρηματοδοτικός μηχανισμός για την υλοποίηση των επενδύσεων που αποφάσισε η Περιφέρεια έπρεπε να καθορισθεί μετά τις αποφάσεις του Ιουλίου και του Νοεμβρίου του 2000, οι δεσμεύσεις των αρχών της Βαλλονίας ήταν αυθεντικές και υπερίσχυαν του χρηματοδοτικού μηχανισμού που θα επιλεγόταν.

β) Η απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2000 της κυβέρνησης της Βαλλονίας σχετικά με την εφαρμογή της συμφωνίας-πλαισίου της 20ής Ιουλίου 2000 και την έγκριση ενός πολυετούς προγράμματος επενδύσεων του αερολιμένα Brussels South Charleroi

(229) Η Κυβέρνηση της Βαλλονίας εξέδωσε στις 8 Νοεμβρίου 2000 απόφαση για την εκτέλεση της απόφασης της 20ής Ιουλίου 2000. Με την ευκαιρία αυτή ενέκρινε το «υλικό πολυετές πρόγραμμα επενδύσεων της περιόδου 2000-2004 για τον αερολιμένα Brussels South Charleroi και το σχέδιο χρηματοδότησής του». Κάθε επένδυση που περιγράφεται στην ανακοίνωση που ενέκρινε η κυβέρνηση αξιολογήθηκε και το κόστος της προσδιορίστηκε επακριβώς.

(230) Εν κατακλείδι, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι το Πρόγραμμα Επενδύσεων 2001-2010 σχετικά με τον αερολιμένα Brussels South Charleroi είχε πράγματι αποφασιστεί πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000, ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση Aéroports de Paris.

ii) Επικουρικό επιχείρημα του Βελγίου: η χρηματοδότηση των υποδομών είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή

(231) Σε κάθε περίπτωση, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι η χρηματοδότηση των υποδομών του αερολιμένα του Charleroi είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή.

(232) Για να το αποδείξει, το Βέλγιο υπέβαλε πίνακα ταμειακών ροών που συνδέονται με τις επενδύσεις για τον νέο αεροσταθμό και τον χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων μεταξύ 2002 και 2036 ⁽⁸⁸⁾. Από αυτά τα ποσά των επενδύσεων, έλαβε υπόψη μόνο το 89,7 % των επενδύσεων για τον χώρο στάθμευσης και το 28,1 % των επενδύσεων για τον νέο αεροσταθμό, θεωρώντας ότι οι λοιπές επενδύσεις αφορούσαν μη οικονομικές δραστηριότητες. Επιπλέον, το Βέλγιο θεώρησε ότι η νομοθεσία της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις επέτρεπε τη δημόσια χρηματοδότηση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και, κατ' επέκταση, των υποδομών για τις δραστηριότητες αυτές. Εξ αυτών το Βέλγιο συνάγει

⁽⁸⁷⁾ Απόφαση 2008/948/EK της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2008, για μέτρα που έλαβε η Γερμανία υπέρ των εταιρειών DHL και Flughafen Leipzig-Halle C 48/06 (ex N 227/06) (EE L 346 της 23.12.2008, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 291.

⁽⁸⁸⁾ Βλέπε παράρτημα 3 των παρατηρήσεων που υπέβαλε το Βέλγιο στις 23 Μαΐου 2012.

ότι, χωρίς την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε από την Περιφέρεια στη BSCA, με σκοπό να αναλάβει το μέρος των τελών που αφορούν τις υποδομές για την παροχή υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, το ποσοστό αποδοτικότητας της χρηματοδότησης αυτών των υποδομών είναι περίπου 2 %. Κατά συνέπεια, η διάθεση της υποδομής δεν έγινε σε τιμή κατώτερη από την αξία τους.

β) Παροχές της SOWAER υπέρ της BSCA

(233) Το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι ένα σημαντικό μέρος των εξόδων συντήρησης και επισκευής αφορά τις υποδομές που χρησιμοποιούνται για μη οικονομικές δραστηριότητες.

γ) Χρηματοδότηση μέρους του κόστους των υπηρεσιών γενικού ενδιαφέροντος από την Περιφέρεια

(234) Από το 1991, η αρχή του λογιστικού διαχωρισμού για τον προσδιορισμό των δαπανών που καλύπτονται από την αποζημίωση αυτή κατοχυρώθηκε από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων.

i) Κύριο επιχείρημα: η δημόσια χρηματοδότηση μη οικονομικών δραστηριοτήτων

1. Η υπηρεσία πυρασφάλειας

(235) Σύμφωνα με το Βέλγιο, οι υπηρεσίες πυρασφάλειας αποτελούν μη οικονομικές δραστηριότητες ως δραστηριότητες που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.

2. Οι υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος

(236) Σύμφωνα με το Βέλγιο, οι υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος αποτελούν καθήκοντα που εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους.

(237) Πράγματι, κατά την άποψη του Βελγίου, όσον αφορά την απόφαση που εξέδωσε η Επιτροπή στις 23 Ιουλίου 2008 σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle, η ίδια η Επιτροπή αναγνώρισε ότι οι υπηρεσίες που αφορούν την ασφάλεια εκμετάλλευσης ήταν μη οικονομικές δραστηριότητες⁽⁸⁹⁾. Από τον κατάλογο των υποδομών που συνδέονται την ασφάλεια λειτουργίας, τον οποίο υπέβαλαν οι γερμανικές αρχές και παρουσιάζεται στον πίνακα της αιτιολογικής σκέψης 58 της παρούσας απόφασης, προκύπτει ότι οι εν λόγω υποδομές είναι εκείνες που είναι απολύτως αναγκαίες για την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, δηλαδή: η συνεχής ηλεκτροδότηση των χώρων ελιγμών των αεροσκαφών, οι υποσταθμοί μετασηματισμού, τα φώτα διαδρόμου, τα φώτα των χώρων στάθμευσης και ελιγμών, κ.λπ. Υπενθυμίζεται ότι η θέση αυτή της Επιτροπής επικυρώθηκε από το Πρωτοδικείο με την απόφαση Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής⁽⁹⁰⁾ μετά από προσφυγή ακυρώσεως κατά της προαναφερόμενης απόφασης της Επιτροπής.

(238) Ωστόσο, από την περιγραφή των υπηρεσιών που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και την αερολιμενική ζώνη στην τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της σύμβασης παραχώρησης της 9ης Ιουλίου 1991 και στη συγγραφή υποχρεώσεων που συνάφθηκε στις 10 Μαρτίου 2006, προκύπτει ότι οι αναφερόμενες δαπάνες, δηλ. η τρέχουσα συντήρηση του χώρου των αερολιμένων σε σχέση με τον στόχο της ασφάλειας, η τεχνική υπηρεσία συντήρησης των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντα χώρου και του στόλου των αυτοκινήτων, τα μικρά έργα ασφαλτόστρωσης, τρέχουσας συντήρησης και επισκευής του διαδρόμου και των οδών πρόσβασης, οι επισκευές και η συντήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του φωτισμού και της σήμανσης του διαδρόμου, οι εργασίες κοπής χόρτων, η αποκομιδή και η σήμανση του διαδρόμου, καθώς και ο εκχιονισμός αντιστοιχούν πράγματι στις υπηρεσίες που αφορούν την ασφάλεια της λειτουργίας οι οποίες έγιναν αποδεκτές από την Επιτροπή στην απόφαση για τον αερολιμένα Leipzig Halle ως μη οικονομικές δραστηριότητες.

3. Οι υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια

(239) Το Βέλγιο θεωρεί ότι οι δραστηριότητες που συνδέονται με την ασφάλεια αποτελούν δραστηριότητες που υπάγονται στην αρμοδιότητα του κράτους, εφόσον πρόκειται για καθήκοντα που κατά παράδοση ασκούνται από το κράτος. Το Βέλγιο παραθέτει τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και την απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα της Λειψίας⁽⁹¹⁾ για να υποστηρίξει τη συλλογιστική του.

⁽⁸⁹⁾ Απόφαση 2008/948/ΕΚ της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 182.

⁽⁹⁰⁾ Απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, Freistaat Sachsen κατά Επιτροπής, T-443/08 και T-455/08, [2011] ECR II-01311, σκέψη 225.

⁽⁹¹⁾ Απόφαση 2008/948/ΕΚ της Επιτροπής, αιτιολογική σκέψη 182.

4. Οι υπηρεσίες παρακολούθησης και καταχώρισης των πτήσεων, προγραμματισμού των προβλεπόμενων πτήσεων και καθοδήγησης των αεροσκαφών στο έδαφος
- (240) Σύμφωνα με το Βέλγιο, τα καθήκοντα παρακολούθησης και καταχώρισης των πτήσεων, προγραμματισμού των προβλεπόμενων πτήσεων και καθοδήγησης των αεροσκαφών στο έδαφος αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και, ως εκ τούτου, αντιστοιχούν σε καθήκοντα δημόσιας αρχής, διότι αποτελούν βασικά στοιχεία της ασφάλειας ενός αεροδρομίου.
5. Συμπεράσματα σχετικά με τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που παρέχει η BSCA με αίτημα της Βαλλονίας
- (241) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, σύμφωνα με το Βέλγιο, το σύνολο των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, όπως ορίζονται από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων και για τις οποίες η Περιφέρεια χορηγεί αντιστάθμιση στη BSCA είναι μη οικονομικές δραστηριότητες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, σύμφωνα με την πρακτική της Επιτροπής κατά τη λήψη αποφάσεων και τη νομολογία της ΕΕ.
- (242) Το Βέλγιο τονίζει ότι οι υπηρεσίες αυτές προηγουμένως παρέχονταν από την κυβέρνηση της Βαλλονίας, δηλ. πριν από το 1991, όσον αφορά τις υπηρεσίες «πυρασφάλειας και συντήρησης» και, πριν από το 2008, όσον αφορά την ασφάλεια και τις υπηρεσίες παρακολούθησης και καταχώρισης των πτήσεων, προγραμματισμού των προβλεπόμενων πτήσεων και καθοδήγησης των αεροσκαφών.
- (243) Η BSCA, παρέχοντας αυτές τις υπηρεσίες, απλώς υποκαθιστά τις δημόσιες αρχές στην εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων τους δυνάμει των διεθνών υποχρεώσεων που απορρέουν από τους κανόνες της ICAO είτε σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΕ.
- ii) Επικουρικό επιχείρημα: χρηματοδότηση οικονομικών δραστηριοτήτων προς όφελος του γενικού συμφέροντος, σύμφωνα με την απόφαση Altmark
- (244) Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι, εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ορισμένες από τις προαναφερθείσες δραστηριότητες συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες, θα πρέπει να διαπιστώσει ότι οι χρηματοδοτήσεις των εν λόγω δραστηριοτήτων αποτελούν αντιστάθμισεις που δεν συνιστούν ενισχύσεις βάσει των κριτηρίων που ορίζονται στην απόφαση Altmark⁽⁹²⁾. Πράγματι, οι εν λόγω αντιστάθμισεις πληρούν τα κριτήρια που ορίζει η νομολογία Altmark, ώστε να αποκλειστεί η ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης.
1. Ύπαρξη σαφώς καθορισμένων υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας
- (245) Σύμφωνα με το Βέλγιο, οι εξεταζόμενες δραστηριότητες, που σχετίζονται με την προστασία και την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και των αερολιμενικών δραστηριοτήτων, εξυπηρετούν το γενικό συμφέρον. Το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτήθηκε στη σύμβαση παραχώρησης της 9ης Ιουλίου 1991 καθορίζει τις υποχρεώσεις που βαρύνουν τη BSCA στο πλαίσιο των καθηκόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία. Η διάταξη αυτή διευκρινίζει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες «εκτελούνται από τον παραχωρησιούχο προς το δημόσιο συμφέρον». Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι η Βαλλονία ανέθεσε στον παραχωρησιούχο την εκτέλεση των εν λόγω υπηρεσιών και, συνεπώς, του έδωσε τη σχετική εντολή.
2. Οι παράμετροι της αντιστάθμισης καθορίστηκαν με τρόπο αντικειμενικό και διαφανή
- (246) Οι παράμετροι της αντιστάθμισης καθορίζονται με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που προβλέπει την τήρηση εκ μέρους της BSCA χωριστού λογαριασμού εκμετάλλευσης για τις δραστηριότητες που προβλέπονται από το εν λόγω άρθρο.
- (247) Για τα έξοδα που δεν καταλογίζονται στο σύνολό τους σε υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, πραγματοποιείται αναλογικός καταλογισμός βάσει του ποσοστού του προσωπικού που διατίθεται στην υπηρεσία γενικού συμφέροντος όσον αφορά το προσωπικό, σε συνάρτηση με το ποσοστό των επιφανειών που διατίθενται για αυτές τις υπηρεσίες ή σε συνάρτηση με άλλα αντικειμενικά κριτήρια που πρέπει να εγκριθούν από την Περιφέρεια.
- (248) Από το 2006, για τα κονδύλια που συνδέονται με τις υπηρεσίες πυρασφάλειας και συντήρησης, και από το 2010, όσον αφορά τις υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια, το γραφείο πλοήγησης και την καθοδήγηση αεροσκαφών στο έδαφος, η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το ποσό που καθορίζεται στο άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων, με την επιφύλαξη της τιμαριθμικής αναπροσαρμογής. Σε κάθε περίπτωση, το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει τις δαπάνες που όντως πραγματοποίησε η BSCA για τις εν λόγω υπηρεσίες.

⁽⁹²⁾ Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C-280/00, Altmark Trans, Συλλογή 2003, ECLI:EU:C:2003:415, σ. I-7447.

(249) Ως εκ τούτου, καθορίστηκαν εκ των προτέρων και αναλυτικά οι παράμετροι της αντιστάθμισης και, συνεπώς, πληρούται το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark.

3. Ο περιορισμός της αντιστάθμισης στα πραγματικά έξοδα

(250) Σύμφωνα με το Βέλγιο, διάφοροι μηχανισμοί επιτρέπουν την αποτροπή της υπεραντιστάθμισης:

— πριν από τον καθορισμό του ανώτατου ορίου της αντιστάθμισης, ο ακριβής καθορισμός των δαπανών που καλύπτονται από τη Βαλλονία, καθώς και η αρχή του λογιστικού διαχωρισμού επέτρεψαν να αποφευχθεί τυχόν υπεραντιστάθμιση. Επιπλέον, είχε προβλεφθεί ένας μηχανισμός ελέγχου για να επαληθευτεί, αφενός, ο προϋπολογισμός που υπέβαλε η BSCA και, αφετέρου, η απουσία υπεραντιστάθμισης μετά την αποδέσμευση της αντιστάθμισης.

— από το 2006, το εισπραχθέν ποσό της παρέμβασης για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 5 774 000 ευρώ τιμαριθμοποιημένο σε ετήσια βάση.

— για την αντιστάθμιση που χορηγείται για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια της πλοήγησης και την καθοδήγηση των αεροσκαφών ορίστηκε ανώτατο όριο από το 2010, σε ποσό που αντιστοιχεί στο κόστος των εν λόγω υπηρεσιών το 2009, τιμαριθμοποιημένο σε ετήσια βάση.

(251) Επιπλέον, το άρθρο 25 ορίζει ότι, σε κάθε περίπτωση, το ποσό που εισπράττεται δεν μπορεί να υπερβαίνει το πραγματικό κόστος και ότι, σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης, εφαρμόζεται αυτόματα μηχανισμός δημοσιονομικής αντιστάθμισης σε βάρος του προϋπολογισμού του επόμενου έτους. Υπενθυμίζεται ότι ο προϋπολογισμός καταρτίζεται εκ των προτέρων από τη BSCA και ελέγχεται από την κυβέρνηση της Βαλλονίας. Αυτή διενεργεί επίσης κάθε έτος επιτόπιους ελέγχους για να διασφαλίζεται η τήρηση από τη BSCA του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων.

4. Η σύγκριση με μια παρόμοια επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και επαρκή εξοπλισμό

(252) Σύμφωνα με το Βέλγιο, όσον αφορά τη BSCA, καμία σύγκριση με άλλη επιχείρηση με χρηστή διοίκηση και κατάλληλα εξοπλισμένη δεν είναι απαραίτητη, διότι η BSCA είναι προφανώς μια επιχείρηση καλά εξοπλισμένη και με χρηστή διαχείριση.

(253) Η BSCA τηρεί τα ισχύοντα διεθνή λογιστικά πρότυπα και όλοι οι δείκτες που αναφέρονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, καταδεικνύουν την αποτελεσματική διαχείριση της εταιρίας αυτής. Η εταιρεία αυτή συνέβαλε εξάλλου στην προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών το 2009 στο πλαίσιο της μερικής ιδιωτικοποίησης της BSCA.

(254) Το γεγονός ότι η BSCA είναι επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και επαρκώς εξοπλισμένη μπορεί κυρίως να διαπιστωθεί από τη διαρκή αύξηση των οικονομικών αποτελεσμάτων της από το 2000. Συγκεκριμένα, ενώ το 2000 η BSCA είχε ετήσιο κύκλο εργασιών 7 578 000 ευρώ, το 2010 ο κύκλος εργασιών ανερχόταν σε 81 387 000 ευρώ. Εξάλλου, είναι προφανές ότι, αν η BSCA δεν ήταν επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και επαρκή εξοπλισμό, ο αερολιμένας του Charleroi δεν θα είχε την αξιοσημείωτη αύξηση του όγκου της επιβατικής κίνησης από το 1997 έως το 2011 (από 211 065 επιβάτες σε 5 901 007 επιβάτες).

(255) Τέλος, από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό που έχει τεθεί σε εφαρμογή προκύπτει ότι, εξ ορισμού, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη BSCA είναι κατώτερη από την τιμή της αγοράς για το σύνολο των υπηρεσιών που της έχουν ανατεθεί, εφόσον η αντιστάθμιση αυτή υπόκειται από το 2006 σε ανώτατο όριο για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα και, από το 2010, για τις υπηρεσίες ασφαλείας.

δ) Αύξηση κεφαλαίου της BSCA από τη SOWAER το 2002

(256) Κατά το Βέλγιο, η Επιτροπή δεν είχε διατυπώσει ποτέ, μέχρι την απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας, επιφύλαξη ως προς την αύξηση κεφαλαίου της BSCA. Αντιθέτως, αναγνώρισε ρητά ότι επρόκειτο για πράξη που διενεργήθηκε σύμφωνα με την αρχή του ιδιώτη επενδυτή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 132 της απόφασης του 2004).

(257) Τα πλέον πρόσφατα στοιχεία δείχνουν ότι η BSCA απέφερε κέρδη που επέτρεψαν τη διανομή 6 505 595 ευρώ στους δημόσιους και τους ιδιωτικούς μετόχους της, μόνο για το έτος 2010. Το αποτέλεσμα των τελευταίων πέντε ετών παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ (σε εκατ. ευρώ)	2011	2010	2009	2008	2007
Πωλήσεις και παροχή υπηρεσιών	53 618	48 533	35 434	27 002	19 543
Κέρδη χρήσης	11 310	9 994	4 445	1 915	1 968
Απόδοση κεφαλαίου	6 815	6 506	387	387	387

- (258) Η αύξηση κεφαλαίου από τη SOWAER χαρακτηρίζεται από εσωτερικό συντελεστή απόδοσης (ΕΣΑ) 26,09 %, ο οποίος είναι παρόμοιος με την εκτίμηση της Deloitte & Touche του 2003, επιβεβαιώνοντας έτσι την αξιοπιστία της ανάλυσης αυτής. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η επένδυση αυτή θα είχε πραγματοποιηθεί από έναν ιδιώτη επενδυτή.
- (259) Η αξιολόγηση της Επιτροπής για την αύξηση κεφαλαίου, ότι «οι αμφιβολίες αυτές ενισχύονται από το γεγονός ότι η BSCA δεν ερωμίστηκε το κόστος των υποδομών που τέθηκαν στη διάθεσή της και των διαφόρων υπηρεσιών που παρέχει η SOWAER» είναι νομικά εσφαλμένη. Η Επιτροπή οφείλει πράγματι να εφαρμόζει μεμονωμένα για κάθε μία από τις μορφές παρέμβασης τα αναγκαία κριτήρια για να εκτιμήσει τη νομιμότητά τους, αντίστοιχα, για καθεμία από τις παρεμβάσεις και να εκτιμήσει αν υπάρχει ενίσχυση και, σε περίπτωση καταφατικής απάντησης, αν η ενίσχυση είναι συμβατή ή όχι με την εσωτερική αγορά. Πράγματι, η φιλοσοφία της αύξησης κεφαλαίου της BSCA είναι διακριτή από τον στόχο της διάθεσης των αερολιμενικών υποδομών, ιδίως με βάση τα δεδομένα εκείνης της εποχής. Η Επιτροπή δεν μπορεί επομένως να εξομοιώνει τους δύο τύπους παρέμβασης για να επαληθεύσει τη συνολική αποδοτικότητα.

5.1.1.2. Σχόλια του Βελγίου για τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών σχετικά με την απουσία ενίσχυσης στην BSCA που υποβλήθηκαν μετά την απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας

α) Τέλος παραχώρησης που καταβάλλει η BSCA

- (260) Απαντώντας στις παρατηρήσεις της BAC σχετικά με τα τέλη που κατέβαλε η BSCA για τη χρήση των υποδομών, το Βέλγιο αναφέρει ότι ορισμένα από τα τέλη που αναφέρει η BAC, δεν έχουν σημασία για τον αερολιμένα του Charleroi και ιδίως:
- το «slot coordination fee» (τέλος συντονισμού χρονοθυρίδας) λόγω απουσίας κορεσμού στον αερολιμένα του Charleroi,
 - το «terminal navigation charge» (τέλος πλοήγησης τερματικού σταθμού) που δεν επιβάλλεται στους περιφερειακούς αερολιμένες στους οποίων ο αριθμός κινήσεων των αεροσκαφών είναι μικρότερος από 50 000 κινήσεις εμπορικών πτήσεων.
- (261) Εξάλλου, κατά την άποψη του Βελγίου, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της BAC, η BSCA έχει προβλέψει σαφώς, ως διαχειριστής της υποδομής, ένα τέλος για τις κεντρικές υποδομές, στις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, συμπεριλαμβανομένης της BSCA ως φορέα διαχείρισης. Ένα τέτοιο τέλος περιλαμβάνεται στη σύμβαση που σύναψε η BSCA με τη Ryanair.
- (262) Το τέλος των 18 λεπτών του ευρώ που επέβαλε η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ανά αναχωρούντα επιβάτη εμπίπτει στην αρμοδιότητα του ομοσπονδιακού κράτους και όχι της BSCA.
- (263) Το τέλος AMK καθορίστηκε βάσει των πραγματικών εξόδων που βαρύνουν τη BSCA. Ως προς αυτό, σύμφωνα με το Βέλγιο, αρκεί να συγκριθεί το μέγεθος της υποδομής του αερολιμένα του Charleroi με εκείνο του αερολιμένα των Βρυξελλών για να γίνει κατανοητό ότι η διαχείριση της παροχής της εν λόγω υπηρεσίας σε πρόσωπα μειωμένης κινητικότητας αντιπροσωπεύει χαμηλότερο κόστος στον αερολιμένα του Charleroi παρά των Βρυξελλών, τουλάχιστον όσον αφορά την απόσταση που πρέπει να καλυφθεί μέχρι το αεροσκάφος ή την έξοδο από τον τερματικό σταθμό.
- (264) Εξάλλου, το Βέλγιο αναγνωρίζει ότι, επί του παρόντος, η BSCA δεν επιβάλλει κανένα τέλος που συνδέεται με την ασφάλεια. Εφόσον το καθήκον αυτό υπάγεται στις αρμοδιότητες του κράτους, η περιφέρεια της Βαλλωνίας καταβάλλει αντιστάθμιση, για την οποία, ωστόσο, έχει οριστεί ανώτατο όριο στη σύμβαση παραχώρησης που δεσμεύει τη BSCA στη Βαλλωνία και το πλεονάζον κόστος που υπερβαίνει αυτό το ανώτατο όριο βαρύνει τη BSCA. Ωστόσο, τίποτε δεν υποχρεώνει την BSCA να μετακυλίει το κόστος αυτό στους επιβάτες μέσω ενός τέλους.

(265) Όσον αφορά τα τέλη στάθμευσης, σύμφωνα με το Βέλγιο, το στοιχείο που εμφανίζεται στον πίνακα που κοινοποίησε η BAC είναι λανθασμένο στο μέτρο που αναφέρει ότι δεν υπάρχουν τέλη στάθμευσης στον αερολιμένα του Charleroi, το οποίο είναι αναληθές, εφόσον το τιμολόγιο που δημοσιεύτηκε στον ιστότοπο της BSCA αναφέρει σαφώς την ύπαρξη αυτών των τελών που αντιστοιχούν σε 1,98 ευρώ ημερησίως (24 ώρες) και ανά τόνο.

β) Χρηματοδότηση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος

(266) Ορισμένα τρίτα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις, και ιδίως η Brussels Airlines και η BAC, σχολίασαν τη χρηματοδότηση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που παρέχονται από την BSCA για τη Βαλλονία και αμφισβητούν ότι ορισμένες από τις υπηρεσίες που παρέχει η BSCA, ήτοι οι υπηρεσίες ασφάλειας, προστασίας, πυρασφάλειας, και οι υπηρεσίες που αφορούν την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα, μπορούν να συνιστούν δραστηριότητες που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

i) Παρατήρηση σχετικά με τη σύγκριση μεταξύ του αερολιμένα του Charleroi και της BAC

(267) Η Brussels Airlines και η BAC ισχυρίζονται ότι, στον αερολιμένα των Βρυξελλών, το κόστος των εν λόγω υπηρεσιών δεν το επωμίζονται οι αρμόδιες δημόσιες αρχές, δηλ. το ομοσπονδιακό κράτος, και εξ αυτού συνάγουν την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης υπέρ του αερολιμένα του Charleroi.

(268) Συναφώς, πρέπει να διευκρινιστεί ότι στο Βέλγιο, όλοι οι αερολιμένες δεν υπάγονται στην ίδια δημόσια αρχή: οι περιφερειακοί αερολιμένες υπάγονται στην Περιφέρεια στο έδαφος της οποίας βρίσκονται και ο αερολιμένας των Βρυξελλών υπάγεται στην αρμοδιότητα του ομοσπονδιακού κράτους⁽⁹³⁾. Η αρμοδιότητα κάθε αρχής για τους αερολιμένες που της έχουν ανατεθεί καθορίστηκε με σαφήνεια κατά την περιφεριοποίηση της διαχείρισης των αερολιμένων (εξαιρουμένου του αερολιμένα των Βρυξελλών) με τη συμφωνία συνεργασίας μεταξύ του βελγικού κράτους για λογαριασμό της Société nationale des voies aériennes (S.N.V.A.)⁽⁹⁴⁾ και των περιφερειών⁽⁹⁵⁾ η οποία ορίζει κατηγορηματικά ότι «οι περιφέρειες είναι, από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του εν λόγω νόμου, εξ ολοκλήρου υπεύθυνες για τις αρμοδιότητες που έχουν μεταβιβαστεί σε αυτές. Από την ημερομηνία αυτή και μετά, είναι εξουσιοδοτημένες να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα, των οποίων θα φέρουν συνεπώς την πλήρη ευθύνη».

(269) Ο αερολιμένας του Charleroi εξαρτάται, συνεπώς, από τη ρύθμιση της Βαλλονίας, ενώ ο αερολιμένας των Βρυξελλών υπάγεται στη ρύθμιση του ομοσπονδιακού κράτους. Εν προκειμένω, στο πλαίσιο της ρυθμιστικής εξουσίας της, η περιφέρεια της Βαλλονίας επέλεξε να χρηματοδοτήσει ένα μέρος του κόστους ορισμένων υπηρεσιών. Το γεγονός ότι τις ίδιες ακριβώς υπηρεσίες σε μια περίπτωση τις επωμίζεται μια δημόσια αρχή και σε μια άλλη περίπτωση ο φορέας εκμετάλλευσης δεν έχει καμία επίπτωση στον χαρακτηρισμό τους ως οικονομικές ή μη οικονομικές δραστηριότητες.

(270) Στην περιφέρεια της Φλάνδρας, εξάλλου, ορισμένες από τις εξεταζόμενες εδώ υπηρεσίες παρέχονται απευθείας από την περιφερειακή διοίκηση και, επομένως, βαρύνουν άμεσα την Περιφέρεια. Αυτό ισχύει ιδίως για το σύνολο των δαπανών που συνδέονται με τις υπηρεσίες ασφαλείας και προστασίας των αερολιμένων στους αερολιμένες της Αμβέρσας και της Οστάνδης, ανεξάρτητα από τον όγκο της δραστηριότητας αυτών των αερολιμένων.

ii) Οι υπηρεσίες πυρασφάλειας

(271) Όσον αφορά ειδικότερα τις υπηρεσίες πυρασφάλειας, η Brussels Airlines ισχυρίζεται ότι και άλλες επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στη Βαλλονία και υπόκεινται στην οδηγία Seveso⁽⁹⁶⁾ οφείλουν να επωμίζονται το κόστος της υπηρεσίας πυρασφάλειας, όπως είναι για παράδειγμα η περίπτωση της εταιρείας Total που βρίσκεται στο Feluy και ότι στον αερολιμένα των Βρυξελλών οι υπηρεσίες αυτές δεν χρηματοδοτούνται από την Περιφέρεια της Φλάνδρας / το ομοσπονδιακό κράτος.

(272) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η σύγκριση με τις επιχειρήσεις που υπόκεινται στις υποχρεώσεις της οδηγίας Seveso είναι αλυσιτελής, διότι, όπως προκύπτει από τη διατύπωση της εν λόγω οδηγίας, η οποία απαιτεί από τα κράτη μέλη να υποχρεώνουν τις επιχειρήσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της⁽⁹⁷⁾ να λάβουν οι ίδιες μέτρα για την πρόληψη πυρκαγιάς. Αντίθετα, η υποχρέωση οργάνωσης των υπηρεσιών πυρασφάλειας σε έναν αερολιμένα επιβάλλεται από διεθνή σύμβαση που εγκρίθηκε από τη διεθνή οργάνωση πολιτικής αεροπορίας και βαρύνει άμεσα τα κράτη μέλη.

⁽⁹³⁾ Άρθρο 6, § 1, X, 7^ο, του νόμου της δεσμικής μεταρρύθμισης (Επίσημη Εφημερίδα του Βελγίου, M.S. 15 Αυγούστου 1980, σ. 9434).

⁽⁹⁴⁾ Nuv Belgcocontrol.

⁽⁹⁵⁾ Επίσημη Εφημερίδα του Βελγίου, M.S. 9 Μαρτίου 1990, σ. 4439.

⁽⁹⁶⁾ Οδηγία 96/82/ΕΚ του Συμβουλίου, της 9ης Δεκεμβρίου 1996, για την αντιμετώπιση των κινδύνων μεγάλων ατυχημάτων σχετιζόμενων με επικίνδυνες ουσίες (ΕΕ L 10 της 14.1.1997, σ. 13), γνωστή ως η οδηγία Seveso.

⁽⁹⁷⁾ Αυτό δεν συμβαίνει στην περίπτωση των αερολιμένων.

- (273) Εξάλλου, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και το Γενικό Δικαστήριο έχουν επιβεβαιώσει ότι οι υπηρεσίες πυρασφάλειας συνιστούν δραστηριότητες δημόσιας αρχής που μπορούν να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.
- iii) Οι υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα
- (274) Η Brussels Airlines αμφισβητεί επίσης τον χαρακτηρισμό της μη οικονομικής δραστηριότητας για τις υπηρεσίες συντήρησης που στην προκειμένη περίπτωση αντιστοιχούν στην ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα. Ως προς αυτό, η Brussels Airlines αρκείται να υπογραμμίσει ότι τέτοιοι είδους υπηρεσίες υπάγονται στη διαχείριση ενός αερολιμένα και, ως εκ τούτου, αποτελούν οικονομική δραστηριότητα.
- (275) Το γεγονός ότι η δραστηριότητα διαχείρισης ενός αερολιμένα συνιστά οικονομική δραστηριότητα αποτελεί πλέον κεκτημένο. Ωστόσο, ορισμένες δραστηριότητες εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, διότι συνιστούν αρμοδιότητες δημόσιας αρχής ή δεν είναι εκ φύσεως οικονομικές ακόμη κι αν, όπως επισημαίνει η Brussels Airlines, είναι απολύτως αναγκαίες για τη διαχείριση του αερολιμένα. Επομένως, ενώ είναι σαφές π.χ. ότι η διαχείριση ενός αερολιμένα (οικονομική δραστηριότητα) συνεπάγεται την ύπαρξη μιας τελωνειακής υπηρεσίας για να ελέγχει την ταυτότητα των επιβατών, πρέπει, εντούτοις, να επισημανθεί ότι η υπηρεσία αυτή αποτελεί μέρος των αρμοδιοτήτων που κατά παράδοση ανήκουν στο κράτος και ότι πρόκειται για μη οικονομική δραστηριότητα. Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι οι υπηρεσίες που αφορούν την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα είναι απολύτως αναγκαίες για τη διαχείριση ενός αερολιμένα δεν αρκεί για να πάψουν να έχουν τον χαρακτήρα της μη οικονομικής δραστηριότητας.
- (276) Όπως δήλωσε η Επιτροπή στην προαναφερθείσα απόφασή της σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle: «ορισμένες δαπάνες, όπως στην προκειμένη περίπτωση, εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του Δημοσίου. Πρόκειται για δαπάνες που αφορούν τις υπηρεσίες ασφάλειας και αστυνομίας, τα μέτρα πυροπροστασίας και δημόσιας ασφάλειας, την ασφάλεια λειτουργίας, τη μετεωρολογική υπηρεσία και την υπηρεσία ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας»⁽⁹⁸⁾. Το Βέλγιο, στις παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας επίσημης έρευνας, επισημάνει ότι, όπως προκύπτει από την ίδια απόφαση «οι δραστηριότητες ασφάλειας της λειτουργίας» καλύπτουν κάθε αναγκαία υπηρεσία για την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα, δηλ. την ηλεκτροδότηση, τα φώτα διαδρόμου, τα φώτα χώρων στάθμευσης και ελιγμών, κ.λπ. Αυτό ακριβώς είναι το ζήτημα που εξετάζεται εδώ, η άσκηση αυτών των καθηκόντων.
- iv) Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την προστασία και την ασφάλεια εν γένει
- (277) Τέλος, Brussels Airlines αμφισβητεί τον «μη οικονομικό» χαρακτήρα των υπηρεσιών ασφάλειας και ασφάλειας εν γένει. Συναφώς, φαίνεται ότι η Brussels Airlines έχει κατατάξει στις υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια, τις υπηρεσίες παρακολούθησης, καταχώρισης και σχεδιασμού των πτήσεων καθώς και την καθοδήγηση των αεροσκαφών.
- (278) Η Brussels Airlines αμφισβητεί ειδικότερα ότι οι υπηρεσίες που συνδέονται με την παρακολούθηση και την καταχώριση των πτήσεων, με τον προγραμματισμό των πτήσεων και την καθοδήγηση των αεροσκαφών και καλύπτονται από τον κανονισμό 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁹⁹⁾, η οποία συνιστάται σε «συνδυασμό μέτρων, ανθρώπινου δυναμικού και φυσικών πόρων με σκοπό την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από παράνομες ενέργειες».
- (279) Οι αρχές της Βαλлонίας, ωστόσο, ουδέποτε θεώρησαν ότι οι δραστηριότητες παρακολούθησης και καταχώρισης των πτήσεων, προγραμματισμού των πτήσεων και καθοδήγησης των αεροσκαφών σχετίζονται με την ασφάλεια του αερολιμένα. Θεωρούν, αντιθέτως, ότι οι δραστηριότητες αυτές έχουν ζωτική σημασία για την ασφάλεια ενός αερολιμένα και παραπέμπουν συναφώς στις εξηγήσεις που έχουν ήδη δοθεί στην απάντησή τους στην απόφαση για την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας.
- (280) Όσον αφορά την παρατήρηση της BAC σχετικά με το γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν με αναχώρηση από Βρυξέλλες οφείλουν να πληρώνουν τέλος για τις παρεχόμενες από την Belgocontrol υπηρεσίες παρακολούθησης, καταχώρισης και προγραμματισμού των πτήσεων, και αυτό το επιχείρημα έχει ως βάση την πηγή της χρηματοδότησης μιας υπηρεσίας που δεν αρκεί για να χαρακτηριστεί η παροχή της εν λόγω υπηρεσίας μη οικονομική δραστηριότητα.
- (281) Το Βέλγιο παρατηρεί, εξάλλου, ότι η δωρεάν παροχή ορισμένων υπηρεσιών από την Belgocontrol στους περιφερειακούς αερολιμένες είχε αποφασιστεί ήδη από τη συμφωνία συνεργασίας του 1989 η οποία όριζε ότι «οι περιφέρειες μπορούν να χρησιμοποιούν δωρεάν τη συνδρομή των κεντρικών υπηρεσιών της (S.N.V.A.) στον τομέα της εφαρμογής των διεθνών

⁽⁹⁸⁾ Αιτιολογική σκέψη 182.

⁽⁹⁹⁾ Κανονισμός 2320/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας (EE L 355 της 30.12.2002, σ. 1).

προτύπων και συστάσεων για την πολιτική αεροπορία»⁽¹⁰⁰⁾. Αυτή η δωρεάν παροχή υπηρεσιών υπόκειται σε ανώτατο όριο στο επίπεδο των δραστηριοτήτων των αερολιμένων της Βαλλονίας του 1989 και το κόστος όλων των υπηρεσιών που υπερβαίνει αυτό το επίπεδο δραστηριοτήτων βαρύνει την περιφέρεια της Βαλλονίας.

- (282) Από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2005 όσο και από την ειδική νομοθεσία της ΕΕ για τις υπηρεσίες αεροναυτιλίας συνάγεται ότι οι υπηρεσίες αυτές είναι μη οικονομικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Πράγματι, αυτός είναι ένας από τους τρόπους της περιφερειοποίησης της διαχείρισης των άλλων αερολιμένων εκτός του αερολιμένα των Βρυξελλών.
- (283) Το Βέλγιο κρίνει ότι από τα ανωτέρω συνάγεται ότι καμία από τις παρατηρήσεις που διατύπωσαν η Brussels Airlines και η BAC δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι τα καθήκοντα πυρασφάλειας, ασφάλειας της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα, τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια και την παρακολούθηση και καταχώριση των πτήσεων, τον προγραμματισμό τους και την καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος αποτελούν μη οικονομικές δραστηριότητες.

5.1.1.3. Σχόλια του Βελγίου για τις παρατηρήσεις τρίτων που ελήφθησαν μετά τη δημοσίευση των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές

- (284) Το Βέλγιο σχολίασε κυρίως τις παρατηρήσεις σχετικά με την επίπτωση που είχαν στον ανταγωνισμό τα μέτρα υπέρ της BSCA μετά τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών μετά τη δημοσίευση των νέων κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.
- (285) Τα τρίτα μέρη (BAC και Brussels Airlines) θεωρούν ότι οι ενισχύσεις επέτρεψαν στη BSCA να εφαρμόσει τέλη «τεχνητά χαμηλά» και ότι υπήρχε, επομένως, σημαντική διαφορά μεταξύ των τελών της BSCA και των τελών σε άλλους αερολιμένες. Η πρακτική αυτή είχε ως επακόλουθο τη μείωση του όγκου της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Bruxelles- National.
- (286) Το Βέλγιο αμφισβητεί ορισμένα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλε η Brussels Airlines. Ενδεικτικά, όσον αφορά τη σύγκριση των τιμολογίων της BAC και της BSCA, το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι «η Brussels Airlines περιλαμβάνει τιμές που δεν αφορούν τις αεροπορικές εταιρίες αλλά τις υπηρεσίες εδάφους». Ο πίνακας που υπέβαλε η Brussels Airlines δεν περιλαμβάνει τα αντίστοιχα έξοδα που χρεώνει η BSCA. Το ίδιο ισχύει και για άλλες δαπάνες που επιβάλλει το ομοσπονδιακό κράτος.
- (287) Σύμφωνα με το Βέλγιο, με την ίδια επιφύλαξη πρέπει να εξεταστούν και οι πίνακες σχετικά με τη σύγκριση μεταξύ διαφόρων αερολιμένων. Έτσι, στη στήλη «passenger charges or fee» (τέλη επιβατών) για τον αερολιμένα Marseille Provence, η Brussels Airlines περιλαμβάνει τέλος ύψους 13,47 ευρώ που, κατά την άποψη του Βελγίου, στην πραγματικότητα αντιστοιχεί σε «φόρο ασφάλειας που επιβάλλει το κράτος και όχι σε τέλος που βαρύνει τον επιβάτη ως αερολιμενικό τέλος».
- (288) Όσον αφορά την απουσία επίπτωσης στις συναλλαγές, το Βέλγιο παραπέμπει την Επιτροπή στις παρατηρήσεις του της 23ης Μαΐου 2012 και στην ανακοίνωσή της, της 12ης Δεκεμβρίου 2012 όσον αφορά τις διαφορές μεταξύ των αερολιμένων Bruxelles — National και Charleroi.
- (289) Σχετικά με τον αρνητικό αντίκτυπο στις αεροπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στον αερολιμένα Bruxelles-National, το Βέλγιο υπογραμμίζει ορισμένα στοιχεία:
- η Brussels Airlines έπαυσε να εξυπηρετεί ορισμένους προορισμούς όπως το Παλέρμο, η Κρακοβία, η Σεβίλλη. Αυτό είναι αληθές, αλλά δεν αναφέρεται ότι οι πτήσεις σε αυτούς τους προορισμούς άρχισαν εκ νέου από το 2014·
 - ενώ η BAC τονίζει ότι οι πτήσεις προς Nadof και Ταγγέρη (Μαρόκο) με αναχώρηση από τον αερολιμένα Bruxelles-National μειώθηκαν διότι οι ίδιοι προορισμοί εξυπηρετούνται από την Jetairfly με αναχώρηση από το Charleroi, το Βέλγιο υπενθυμίζει ότι η εταιρεία Air Arabia εκτελεί επίσης πτήσεις προς αυτούς τους προορισμούς από τον αερολιμένα Bruxelles-National·
 - όσον αφορά τις πτήσεις με προορισμό την Κωνσταντινούπολη, το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι ο αερολιμένας Bruxelles-National αύξησε τη συχνότητα των πτήσεων προς αυτόν τον προορισμό μετά τη μεταφορά της αεροπορικής εταιρείας Pegasus που εξυπηρετεί την Τουρκία στο Charleroi·
 - τέλος, το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι στον αερολιμένα του Charleroi μειώθηκε η συχνότητα ορισμένων πτήσεων ή καταργήθηκαν ορισμένοι προορισμοί λόγω της μεταφοράς των πτήσεων ορισμένων εταιρειών στον αερολιμένα Bruxelles-National. Ενδεικτικά, το Σαρλερουά έχει απολέσει 3 πτήσεις εβδομαδιαίως προς Καζαμπλάνκα υπέρ του αερολιμένα Bruxelles-National λόγω της μεταφοράς αυτών των πτήσεων της Air Arabia στις Βρυξέλλες.

⁽¹⁰⁰⁾ Άρθρο 5 παράγραφος 1.

- (290) Το Βέλγιο υπενθυμίζει ότι η Ryanair εγκαταστάθηκε πρόσφατα στον αερολιμένα Bruxelles-National, γεγονός που αποδεικνύει ότι το υψηλό επίπεδο των τελών δεν εμπόδιζε αυτή τη νέα ανάπτυξη της Ryanair. Ωστόσο, το Βέλγιο επαναλαμβάνει ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ του αερολιμένα του Charleroi και του αερολιμένα Bruxelles-National είναι περιορισμένος και αφορά τα ειδικά τμήματα της αγοράς, αυτά των ναυλωμένων πτήσεων και των εταιρειών χαμηλού κόστους.
- (291) Επιπλέον, το Βέλγιο επικρίνει την επικρατούσα αντίληψη ότι η επιτυχία του αερολιμένα του Charleroi οφείλεται αποκλειστικά στην εμπορική στρατηγική της BSCA για τα τέλη. Ο ισχυρισμός αυτός παραγνωρίζει την πραγματικότητα της ανάδειξης μιας τελείως νέας αγοράς των αερομεταφορών χαμηλού κόστους που ανταποκρίνεται σε μια νέα ζήτηση. Συναφώς, η Βαλλονία υπενθυμίζει ότι, πριν από μερικά έτη, το 40 % των επιβατών του Charleroi χρησιμοποιούσαν αεροπλάνο για πρώτη φορά, γεγονός που αποδεικνύει ότι κανείς δεν «έκλεψε» τους επιβάτες αυτούς από τον αερολιμένα Bruxelles-National.

5.1.2. Συμβατότητα των ενισχύσεων υπέρ της BSCA

5.1.2.1. Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με τη συμβατότητα των μέτρων υπέρ της BSCA που αξιολογείται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές

- (292) Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι ⁽¹⁰¹⁾, στην απίθανη περίπτωση που η Επιτροπή θα έκρινε ότι η BSCA επωφελήθηκε από ενισχύσεις, οι ενισχύσεις αυτές θα πρέπει να χαρακτηριστούν λειτουργικές ενισχύσεις που μπορούν να εγκριθούν βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές. Πράγματι, οι όροι που πρέπει να πληρούνται για την έγκριση τέτοιων ενισχύσεων, όπως αυτές προβλέπονται στην παράγραφο 137 των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες, είναι η συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος, η αναγκαιότητα της ενίσχυσης, η καταλληλότητα της κρατικής ενίσχυσης ως μέσου πολιτικής, η ύπαρξη του χαρακτήρα κινήτρου, η αναλογικότητα της ενίσχυσης και η απουσία αρνητικής επίπτωσης στον ανταγωνισμό.
- α) Συμβολή στην επίτευξη στόχου κοινού συμφέροντος:
- (293) Η ανάπτυξη των αερολιμένων της περιφέρειας της Βαλλονίας εντάσσεται σε μια συνολική στρατηγική για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των οικείων περιοχών, η οποία εφαρμόζεται από το 1989. Η Βαλλονία προσκόμισε διάφορα έγγραφα και μελέτες που αποδεικνύουν την επιδίωξη αυτού του στόχου.
- (294) Επιπλέον, όπως επισημαίνουν οι μελέτες τις οποίες παρήγγειλαν η περιφέρεια της Βαλλονίας και η BSCA το 2000-2001, ο αερολιμένας Bruxelles-National ήταν στα όρια κορεσμού του και ο αερολιμένας του Charleroi μπορούσε, συνεντός, να ενταχθεί σε έναν στόχο καταπολέμησης της κυκλοφοριακής συμφόρησης.
- (295) Εξάλλου, από τις διάφορες μελέτες που πραγματοποιήθηκαν κατά παραγγελία της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA συναγεται ότι υπήρχε πραγματική ζήτηση για τον αερολιμένα του Charleroi στα τμήματα της αγοράς των αερομεταφορών χαμηλού κόστους. Η ζήτηση αυτή επιβεβαιώθηκε εκ των πραγμάτων από την επιτυχία της και ήταν, κατά συνέπεια, δικαιολογημένη η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi, δεδομένης της υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας της ζώνης επιρροής του και της γεωγραφικής του θέσης στο κέντρο της Ευρώπης.
- (296) Η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi απέδειξε ότι δεν επρόκειτο για χρηματοδότηση μη κερδοφόρων δραστηριοτήτων, καθώς επιτεύχθηκε κερδοφορία ήδη από το 2004. Το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA που εκπονήθηκε το 2001 προέβλεπε αποκατάσταση της αποδοτικότητας το 2005, δηλ. ένα έτος αργότερα, γεγονός που πιστοποιεί τον συνετό και εύλογο χαρακτήρα του εν λόγω σχεδίου.
- (297) Σύμφωνα με το Βέλγιο, εάν εξεταστεί η παράλληλη εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Bruxelles-National και στον αερολιμένα του Charleroi, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η ενδεχόμενη επίπτωση του Charleroi στον αερολιμένα Bruxelles-National ήταν οριακή. Το κόστος ανάσχεσης της ανάπτυξης του αερολιμένα Bruxelles-National προκλήθηκε από την πτώχευση της Sabena τον Νοέμβριο του 2001 και όχι από την ταυτόχρονη ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi. Υπενθυμίζεται ότι μελέτη που εκπονήθηκε από τη BSCA το 2010 διαπίστωσε ότι το 40 % των επιβατών του Charleroi χρησιμοποιούσαν αεροπλάνο για πρώτη φορά, γεγονός που αποδεικνύει ότι κανείς δεν «έκλεψε» τους επιβάτες αυτούς από τον αερολιμένα Bruxelles-National. Επιπλέον, ένα άλλο σημαντικό ποσοστό των επιβατών αποτελείται από ταξιδιώτες του τύπου *city trip* που επιλέγουν ταξίδια μικρής διάρκειας, τα οποία δεν θα αποφάσιζαν αν δεν τους προσφέρονταν ελκυστικές τιμές. Μέχρι πρόσφατα, ο αερολιμένας Bruxelles-National δεν είχε αναπτύξει καθόλου ή είχε ελάχιστα ανεπτυγμένη αγορά υπηρεσιών χαμηλού κόστους. Έτσι, η easyJet άνοιξε τους πρώτους της προορισμούς από τον αερολιμένα Bruxelles-National κατά τη διάρκεια του 2007.

⁽¹⁰¹⁾ Απάντηση 15 της επιστολής του Βελγίου, της 24ης Φεβρουαρίου 2014.

β) Αναγκαιότητα της ενίσχυσης

- (298) Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει την ύπαρξη ενισχύσεων, αυτές ήσαν ασφαλώς αναγκαίες για την επίτευξη αυτού του στόχου της οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

γ) Καταλληλότητα του μέτρου ενίσχυσης

- (299) Η κάλυψη του κόστους για την εκπλήρωση αποστολών γενικού συμφέροντος τις οποίες η Περιφέρεια ανέθεσε στη BSCA αποτελούσε το πλέον κατάλληλο μέσο για την επίτευξη αυτού του στόχου γενικού συμφέροντος. Δεν υπάρχουν άλλα μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης για την επίτευξη αυτού του στόχου.

δ) Αποτέλεσμα κινήτρου

- (300) Επιπλέον, ο χαρακτήρας κινήτρου υφίσταται, εφόσον, χωρίς αυτή τη χρηματοδότηση, δεν θα ήταν δυνατόν να εξασφαλιστεί η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του αερολιμένα, ούτε να επιτευχθεί αυτός ο όγκος επιβατικής κίνησης που επέτρεψε να βελτιωθεί η κινητικότητα των ευρωπαίων πολιτών και να διασφαλιστεί η οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη χάρη στις δραστηριότητες του αερολιμένα. Το Βέλγιο παραπέμπει την Επιτροπή στον αριθμό των επιβατών που υποδέχθηκε η BSCA κατά την εξεταζόμενη περίοδο. Υπενθυμίζεται ότι ο αερολιμένας του Charleroi ήταν ένα μικρό αεροδρόμιο κατηγορίας Δ, που δεν μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επιδιώκει επίσης τους στόχους των κατευθυντήριων γραμμών για τις αερομεταφορές, δηλ. την εξασφάλιση της μακροπρόθεσμης αποδοτικότητας των περιφερειακών αερολιμένων.

ε) Αναλογικότητα της ενίσχυσης

- (301) Τέλος, η ενίσχυση είναι αναλογική. Υπενθυμίζεται ότι, η χορηγούμενη αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των αποστολών γενικού ενδιαφέροντος που προβλέπεται στο άρθρο 25 της συναφθείσας συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτήθηκε στη σύμβαση υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA υπόκειται σε ανώτατο όριο κατά τρόπο ώστε, σε περίπτωση υπέρβασης του ανωτάτου ορίου, πράγμα που συμβαίνει όσον αφορά το μέρος της αντιστάθμισης για την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, οι δαπάνες πρέπει να χρηματοδοτηθούν από τη BSCA. Η ενδεχόμενη ενίσχυση στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών από τη SOWAER αφορά ένα οριακό ποσό.
- (302) Λαμβάνοντας υπόψη το περιορισμένο ποσό του μέρους της ενίσχυσης στο πλαίσιο της εν λόγω αντιστάθμισης για τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος που μπορεί να τεθεί υπό αμφισβήτηση από την Επιτροπή και τον στόχο των εν λόγω υπηρεσιών, πρέπει να θεωρηθεί ότι αυτός ο όρος της αναλογικότητας πληρούται.

στ) Απουσία αρνητικής επίπτωσης στον ανταγωνισμό

- (303) Όσον αφορά την απουσία ή την αποφυγή αρνητικής επίπτωσης στον ανταγωνισμό, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη την ημερομηνία χορήγησης της δημόσιας χρηματοδότησης, ώστε να αξιολογήσει την προϋπόθεση αυτή. Δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι, κατά τον χρόνο χορήγησης της, είχε αδικαιολόγητη επίπτωση στον ανταγωνισμό. Όπως καταδείχθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi δεν πραγματοποιήθηκε σε βάρος άλλων αερολιμένων. Οι δραστηριότητες αυτές απορρέουν από τη δημιουργία μιας νέας αγοράς για ένα ειδικό τμήμα που δεν ήταν καθόλου ή ήταν ελάχιστα αναπτυγμένο στον αερολιμένα των Βρυξελλών.
- (304) Υπενθυμίζεται ότι δύο μελέτες που εκπονήθηκαν από ανεξάρτητες εταιρείες μελετών, τη Roland Berger International Management Consultant και τη GTM, διαπίστωσαν τον επερχόμενο κορεσμό του αερολιμένα Bruxelles-National και την απουσία αλληλοεπικάλυψης όσον αφορά την πελατεία μεταξύ των δύο αερολιμένων. Οι εταιρείες που εξυπηρετούσαν τον αερολιμένα των Βρυξελλών δεν είχαν την εποχή εκείνη κανένα ενδιαφέρον για τον αερολιμένα του Charleroi, ενώ η Ryanair, ο κύριος χρήστης του αερολιμένα του Charleroi, δεν είχε τότε καμία στρατηγική να εγκατασταθεί στους κύριους αερολιμένες.
- (305) Εξάλλου, η συμφωνία-πλαίσιο της 20ής Ιουλίου 2000 της περιφέρειας της Βαλλονίας, όπως επεκτάθηκε με την απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2000, περιείχε τον στόχο της «άσκησης μιας πολιτικής που θα επέτρεπε την αποτελεσματική συνεργασία με τους φορείς διαχείρισης του αερολιμένα Bruxelles National»⁽¹⁰²⁾.
- (306) Επιπλέον, ο αερολιμένας του Charleroi ήταν σε μειονεκτική θέση λόγω των κανονιστικών περιορισμών που καθόριζαν περιορισμένες ώρες λειτουργίας. Το 2000, ο αερολιμένας ήταν ανοικτός από τις 7 το πρωί έως τις 10 το βράδυ. Το ωράριο αυτό προσαρμόστηκε ελαφρώς και επεκτάθηκε από τις 06:30 έως 23:00, για την υποδοχή των αεροσκαφών που έχουν ως βάση αυτό τον αερολιμένα.

⁽¹⁰²⁾ Υπόμνημα που εγκρίθηκε από την κυβέρνηση της Βαλλονίας στις 8 Νοεμβρίου 2000, σ. 2.

- (307) Εξάλλου, το 2000, ο αερολιμένας του Charleroi αντιμετώπιζε το πρόβλημα ότι δεν ήταν γνωστός, όπως επιβεβαίωσαν οι μελέτες της GTM και της Roland Berger. Ο αερολιμένας ήταν μικρός, περιορισμένος, με ελάχιστη κίνηση. Ο αερολιμένας προσέφερε μόνο ένα τακτικό δρομολόγιο και ορισμένες ναυλωμένες πτήσεις το καλοκαίρι. Δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι, την εποχή εκείνη, ο αερολιμένας του Charleroi ήταν σε θέση να ασκήσει ανταγωνισμό στον αερολιμένα Bruxelles-National.
- (308) Τέλος, ο αερολιμένας Bruxelles-National ήταν σε πλεονεκτική θέση από την άποψη των υποδομών (περισσότεροι τερματικοί σταθμοί, περισσότεροι διάδρομοι προσαρμογείωσης κ.λπ.) και της προσβασιμότητας χάρη στην τοποθεσία του κοντά στην πρωτεύουσα και τη σιδηροδρομική σύνδεση, την οποία ο αερολιμένας του Charleroi στερείται.

5.1.2.2. Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με την αξιολόγηση της συμβατότητας της διάθεσης της υποδομής βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

- (309) Οι εν λόγω παρατηρήσεις αφορούσαν τη συμβατότητα:
- της διάθεσης της υποδομής που αξιολογείται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2005 (που αντικαταστάθηκαν από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2014)·
 - της χρηματοδότησης μέρους των δαπανών των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος που εκτιμάται βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (310) Όσον αφορά την αξιολόγηση της συμβατότητας της χρηματοδότησης μέρους των δαπανών των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος με βάση το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι η χρηματοδότηση αυτή είναι σύμφωνη:
- με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ όσον αφορά την περίοδο πριν από τις 19 Δεκεμβρίου 2005,
 - με την απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2005 για την περίοδο από τις 19 Δεκεμβρίου 2005 έως τις 31 Ιανουαρίου 2012·
 - με το πλαίσιο της 20ής Δεκεμβρίου 2011 για την περίοδο μετά τις 31 Ιανουαρίου 2012.
- (311) Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι, εάν η Επιτροπή κρίνει ότι δεν πληρούνταν όλες οι προϋποθέσεις της απόφασης Altmark, θα έπρεπε να επιτρέψει την αντιστάθμιση των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος με βάση την απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2005 ⁽¹⁰³⁾.
- (312) Όσον αφορά τα μέτρα που χορηγήθηκαν πριν από τις 19 Δεκεμβρίου 2005, ήτοι πριν από την έναρξη ισχύος της απόφασης της 28ης Νοεμβρίου 2005, η συμβατότητά τους βασίζεται ευθέως στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Από την πρακτική λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ⁽¹⁰⁴⁾ προκύπτει ότι οι όροι του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ συγχέονται με τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2005 για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ⁽¹⁰⁵⁾. Η συμβατότητα των μέτρων που ελήφθησαν πριν από τις 19 Δεκεμβρίου 2005 μπορεί, συνεπώς, να αναλυθεί από κοινού με των μέτρων που χορηγήθηκαν μεταγενέστερα σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, βάσει των ίδιων ουσιαστικών κριτηρίων που καθορίστηκαν από την απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 2005.
- (313) Όσον αφορά τα μέτρα που χορηγήθηκαν μετά τις 19 Δεκεμβρίου 2005, αυτά εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης της 28ης Νοεμβρίου 2005, εφόσον αντιστοιχούν σε αντιστάθμισεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε επιχειρήσεις με μέσο ετήσιο κύκλο εργασιών προ φόρων που δεν υπερβαίνει τις 100 000 000 ευρώ κατά τα δύο οικονομικά έτη πριν από την ανάθεση της υπηρεσίας, υπό την προϋπόθεση ότι το ετήσιο ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει τα 30 000 000 ευρώ ⁽¹⁰⁶⁾. Ωστόσο, η BSCA ουδέποτε πραγματοποίησε ετήσιο κύκλο εργασιών άνω των 100 000 000 ευρώ. Επιπλέον, σύμφωνα με το Βέλγιο, είναι προφανές ότι η αντιστάθμιση τυχόν

⁽¹⁰³⁾ Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 28ης Οκτωβρίου 2009, σχετικά με τη χρηματοδότηση των δημοσίων νοσοκομείων του δικτύου IRIS της Περιφέρειας Βρυξελλών-Πρωτεύουσας, NN 54/2009, ιστότοπος *Euroopa*.

⁽¹⁰⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 103.

⁽¹⁰⁶⁾ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, συχνές ερωτήσεις όσον αφορά την απόφαση της Επιτροπής της 28ης Νοεμβρίου 2005 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, καθώς και του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, SEC (2007) 1516 final, σ. 6.

υπηρεσιών γενικού συμφέροντος που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν από την Επιτροπή ως οικονομικές δραστηριότητες δεν θα έφθανε σε καμία περίπτωση το όριο των 30 000 000 ευρώ. Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση αυτή εμπίπτει σαφώς στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης της 28ης Νοεμβρίου 2005.

- (314) Βάσει της απόφασης της 28ης Νοεμβρίου 2005, τα μέτρα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της είναι συμβατά εάν πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις.

α) Η εντολή

- (315) Το Βέλγιο εκτιμά ότι έχει αποδείξει την ύπαρξη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όταν «διαπιστώθηκε» ότι πληρούνται η πρώτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark [βλέπε τμήμα 5.1.1.1 γ) ii)]. Επιπλέον, κατά την άποψη του Βελγίου, οι παράμετροι υπολογισμού της αντιστάθμισης, καθώς και οι ρυθμίσεις για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης διευκρινίστηκαν όταν το Βέλγιο απέδειξε ότι πληρούνταν η τρίτη και η τέταρτη προϋπόθεση της απόφασης Altmark.

β) Αντιστάθμιση

- (316) Το Βέλγιο υπενθυμίζει ότι η παρέμβαση τις Βαλλονίας υπόκειται σε ανώτατο όριο από το 2006 όσον αφορά τις υπηρεσίες που σχετίζονται με την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας εδάφους και του χώρου του αερολιμένα και, από το 2010, όσον αφορά τις υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια, το γραφείο πλοήγησης και την καθοδήγηση των αεροσκαφών. Η αναλυτική λογιστική που εφαρμόζει η BSCA αποδεικνύει ότι η προϋπόθεση αυτή τηρείται.

γ) Λογιστικός διαχωρισμός

- (317) Σύμφωνα με το Βέλγιο, ο λογιστικός διαχωρισμός διασφαλίζεται με την εφαρμογή του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που ορίζει ότι ο «παραχωρησιούχος τηρεί χωριστό λογαριασμό εκμετάλλευσης για τις υπηρεσίες. Η αναθέτουσα αρχή μπορεί ανά πάσα στιγμή να διενεργήσει επιτόπιο έλεγχο σε αυτό τον λογαριασμό». Αυτό εξάλλου επιβεβαιώνεται από το έγγραφο που παρατίθεται στο παράρτημα 8.

δ) Ο έλεγχος της υπεραντιστάθμισης

- (318) Η Βαλλονία έχει τη δυνατότητα να ελέγχει ανά πάσα στιγμή τους λογαριασμούς της BSCA για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, βάσει του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων. Συνεπώς, η κυβέρνηση της Βαλλονίας διενεργεί κάθε έτος επιτόπιο έλεγχο για να επαληθεύσει τα στοιχεία στα οποία βασίζεται η αναγγελία απαίτησης που υποβάλλει η BSCA για τη χορήγηση της αντιστάθμισης για την παροχή των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος.

ε) Συμπέρασμα

- (319) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι η χρηματοδότηση των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος που θα χαρακτηρίζονταν οικονομικές από την Επιτροπή μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει της απόφασης της 28ης Νοεμβρίου 2005.

5.2. Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με τα μέτρα υπέρ της Ryanair

- (320) Μετά την απόφαση του 2002 για την κίνηση της διαδικασίας και την απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας, το Βέλγιο υπέβαλε παρατηρήσεις με σκοπό να αποδείξει ότι τα μέτρα υπέρ της Ryanair που εξετάζονται στην παρούσα απόφαση δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

5.3. Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με την προθεσμία παραγραφής

- (321) Σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που διατύπωσε το Βέλγιο μετά την έκδοση της απόφασης του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας, αν θεωρηθεί ότι η χρηματοδότηση των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος συνιστά κρατική ενίσχυση, αυτή ωφελείται από την παραγραφή που προβλέπει το άρθρο 15 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου (στο εξής «ο κανονισμός διαδικασίας») ⁽¹⁰⁷⁾.

⁽¹⁰⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

- (322) Βάσει αυτής της διάταξης, η προθεσμία παραγραφής αρχίζει να προσμετράται από την ημέρα κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση χορηγείται στον δικαιούχο. Σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης ⁽¹⁰⁸⁾ και με την πρακτική της Επιτροπής κατά τη λήψη αποφάσεων ⁽¹⁰⁹⁾, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογεί ένα μέτρο βάσει των κανόνων που ισχύουν κατά την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης, δηλ. «από την ημερομηνία της νομικά δεσμευτικής πράξης βάσει της οποίας ο δικαιούχος αποκτά το δικαίωμα λήψης της ενίσχυσης». Η νομολογία της Ένωσης επιβεβαιώνει ότι η ημερομηνία της χορήγησης της ενίσχυσης αντιστοιχεί στην ημερομηνία της «νομικά δεσμευτικής πράξης με την οποία η αρμόδια (εθνική) αρχή δεσμεύτηκε να χορηγήσει την ενίσχυση» ⁽¹¹⁰⁾. Όμως, η νομική πράξη καθίσταται δεσμευτική από την ημέρα κατά την οποία, κατ' εφαρμογήν του εθνικού δικαίου, το κράτος υποχρεούται να εκπληρώσει τη δέσμευσή του βάσει της εν λόγω πράξης. Προηγουμένως, ήταν η δήλωση προθέσεων ⁽¹¹¹⁾.
- (323) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η ημερομηνία χορήγησης της αντιστάθμισης για τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος που παρέχει η BSCA είναι η 9η Ιουλίου 1991, δηλ. η ημερομηνία της σύμβασης παραχώρησης και της συγγραφής υποχρεώσεων, που αποτελούν τη νομική βάση της εν λόγω αντιστάθμισης και δεσμεύουν την Περιφέρεια. Από την ημερομηνία εκείνη, αν και θεσπίστηκαν διάφορες διατάξεις χωρίς επιπτώσεις στην αρχή της υποχρεωτικής επιστροφής αυτών των δαπανών από την Περιφέρεια, η καταβολή της εν λόγω αντιστάθμισης υπάγεται στην αρμοδιότητα της Βαλλωνίας. Μόνο ορισμένες υπηρεσίες μη οικονομικού χαρακτήρα που αναφέρονται στην τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008 δεν επηρεάζονται από αυτή την παραγραφή. Κατά συνέπεια, η ημερομηνία έναρξης της δεκαετούς προθεσμίας παραγραφής είναι συνεπώς η 9η Ιουλίου 1991.
- (324) Κανένα μέτρο της Επιτροπής όσον αφορά την αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες γενικού συμφέροντος που παρέχονται από τη BSCA, όπως απαιτείται από το άρθρο 15 του κανονισμού διαδικασίας δεν διέκοψε τη δεκαετή προθεσμία παραγραφής που έληξε στο τέλος Ιουλίου 2001. Αν και η σύμβαση δεν όρισε επίσημα αυτή την αντιστάθμιση για την περίοδο 2000-2001, τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλ. η Βαλλωνία και η BSCA, είχαν πάντοτε την πρόθεση να διατηρηθεί επ' αόριστον, πρόθεση που επιβεβαιώθηκε από την ανάληψη αυτών των δαπανών για την περίοδο αυτή και συγκεκριμενοποιήθηκε με την τροποποιητική πράξη του 2002, με αποτέλεσμα να μη θιγεί η ημερομηνία έναρξης της προθεσμίας παραγραφής.
- (325) Μόνο η επιστολή της Επιτροπής της 24ης Απριλίου 2002, η οποία αφορά ιδίως ζητήματα σχετικά με τη χρηματοδότηση της BSCA και θα μπορούσε, επομένως, να αφορά έμμεσα την ανάληψη του κόστους των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος, θα μπορούσε να διακόψει την περίοδο παραγραφής. Οι αρχές της Βαλλωνίας υπέβαλαν λεπτομερείς εξηγήσεις μετά από αυτή την αίτηση και η Επιτροπή δεν έθεσε υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα της εν λόγω χρηματοδότησης σε καμία χρονική στιγμή.
- (326) Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι, ακόμη κι αν θεωρηθεί ότι οι αντιστάθμισεις που καταβλήθηκαν για την παροχή υπηρεσιών γενικού συμφέροντος συνιστούν κρατική ενίσχυση, quod non, οι εξουσίες της Επιτροπής για την ανάκτηση της ενίσχυσης έχουν παραγραφεί κατ' εφαρμογήν του άρθρου 15 του κανονισμού διαδικασίας.

5.4. Παρατηρήσεις του Βελγίου σχετικά με την παραβίαση της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης

- (327) Μετά την απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας, το Βέλγιο διατύπωσε παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης στην επιχορήγηση που χορήγησε η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα.
- (328) Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου σε υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων, η Επιτροπή υποχρεούται να λαμβάνει εξ' ορισμού υπόψη τις έκτακτες συνθήκες οι οποίες αιτιολογούν, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του διαδικαστικού κανονισμού, τη μη έγερση αξίωσης για την ανάκτηση παρανόμως χορηγηθείσας ενίσχυσης, όταν αυτή η ανάκτηση αντίκειται σε μια γενική αρχή του ενωσιακού δικαίου, όπως ο σεβασμός της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης των δικαιούχων.
- (329) Όπως συνόψισε ο Γενικός Εισαγγελέας Philippe Léger, η παραβίαση αυτής της αρχής είναι αποδεκτή εφόσον πληρούνται οι τρεις ακόλουθοι όροι: «Καταρχάς, πρέπει να υφίσταται πράξη ή συμπεριφορά της κοινοτικής διοίκησης δύναμην να δημιουργήσει αυτή την εμπιστοσύνη. (...) Ακολούθως, ο ενδιαφερόμενος δεν έπρεπε να ήταν σε θέση να προβλέψει τη μεταβολή της συμπεριφοράς που είχε επιδείξει στο παρελθόν η κοινοτική διοίκηση (...) Τρίτον, το κοινοτικό συμφέρον το οποίο πρέπει να προασπίζει η βαλλόμενη πράξη δεν δικαιολογεί την προσβολή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του ενδιαφερομένου. (...)».

⁽¹⁰⁸⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1998/2006 της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (ΕΕ L 379 της 28.12.2006, σ. 5).

⁽¹⁰⁹⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 1ης Αυγούστου 2006, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την περάτωση των παρεμβάσεων (2000-2006) των διαρθρωτικών ταμείων [COM (2006) 3424], δεν έχει δημοσιευτεί, ιστότοπος *Euroopa*.

⁽¹¹⁰⁾ Απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2004, υπόθεση T-109/01, *Fleuren Compost BV* κατά Επιτροπής, Συλλογή, σ. II-00127, ECLI:EU:T:2004:4, σκέψη 74.

⁽¹¹¹⁾ Απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2001, υπόθεση C-99/98, *Αυστρία* κατά Επιτροπής, Συλλογή, σ. I-01101, ECLI:EU:C:2001:94, σκέψεις 34, 35 και 38.

- (330) Σύμφωνα με το Βέλγιο, ιδίως όσον αφορά την επιδότηση από την Περιφέρεια ορισμένων υπηρεσιών που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα, οι τρεις προϋποθέσεις που αναφέρονται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη πληρούνται.
- (331) Η Επιτροπή εξέτασε την επιχορήγηση που κατέβαλε η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα στο πλαίσιο της πρώτης έρευνας και δεν προέβαλε καμία αντίρρηση ως προς αυτό στην απόφασή της του 2004. Στην απόφαση του 2004, η Επιτροπή ανέφερε ρητά ότι «δεν αμφισβητεί τη νόμιμη δυνατότητα των αρχών της Βαλλονίας να εξακολουθήσουν να αναλαμβάνουν το βάρος των δαπανών συντήρησης -πυρασφάλειας»⁽¹¹²⁾. Οι υπηρεσίες συντήρησης εκείνη την εποχή, τις οποίες ανέλαβε η BSCA, ορίζονταν ως εξής: «ο παραχωρησιούχος πρέπει επίσης να διασφαλίζει, στο πλαίσιο της παραχώρησης της υπηρεσίας, τη συντήρηση των οικοπέδων, των κτιρίων και του εξοπλισμού, των έργων και των υλικών που τίθενται στη διάθεσή του και χρησιμοποιούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων που του ανατίθενται, κατά τρόπο ώστε να μπορούν πάντοτε να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται». Κατά το ίδιο πνεύμα, στην αιτιολογική σκέψη 352 της απόφασης του 2004, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι «ένα μέρος από τις επιβαρύνσεις των αερολιμένων αυτών, ιδιωτικών ή δημοσίων, αποτελεί συχνά αντικείμενο αντισταθμίσεων δημόσιας υπηρεσίας, λόγω υποχρεώσεων που απορρέουν από επιταγές εθνικής ή εσωτερικής ασφάλειας ή άλλων συνεισφορών σε έξοδα, οι οποίες δεν εμφανίζουν οικονομική βιωσιμότητα αφεαυτές, αλλά είναι αναγκαίες για την εκμετάλλευση των εν λόγω αερολιμένων. Πρόκειται ενδεχομένως για παροχές ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας, αστυνομικές υπηρεσίες, υπηρεσίες πυρασφάλειας κ.λπ.».
- (332) Το Βέλγιο υπογραμμίζει, εξάλλου, ότι η ακύρωση από το Πρωτοδικείο κατά κανένα τρόπο δεν έθιξε αυτή την πτυχή της απόφασης του 2004.
- (333) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούνται οι τρεις προϋποθέσεις που απαριθμούνται στην αιτιολογική σκέψη 329.
- (334) Πρώτον, η απόφαση της Επιτροπής του 2004, και η μη άσκηση ελέγχου από το Γενικό Δικαστήριο ως προς το στοιχείο αυτό «έχουν δημιουργήσει εκ των προτέρων μια κατάσταση που μπορεί να συντελέσει στη δημιουργία αυτής της εμπιστοσύνης». Συγκεκριμένα, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι η BSCA έλαβε συγκεκριμένες διαβεβαιώσεις ότι η ανάληψη του κόστους των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος δεν μπορεί να συνιστά κρατική ενίσχυση, δεδομένης της απουσίας αιτίας για το σημείο αυτό στην απόφαση του 2004. Εξάλλου, η εν λόγω δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ενισχύθηκε περαιτέρω με την πάγια πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής στο ζήτημα αυτό, ιδίως με τη διάκριση μεταξύ οικονομικών και μη οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως διατυπώθηκε ιδίως στην απόφαση για τον αερολιμένα Leirzig Halle.
- (335) Δεύτερον, η BSCA «δεν ήταν σε θέση να προβλέψει τη μεταβολή της συμπεριφοράς που είχε επιδείξει στο παρελθόν η κοινοτική διοίκηση». Πράγματι, κατά την άποψη του Βελγίου, κανένα στοιχείο δεν επέτρεπε στη BSCA να σκεφθεί ότι η Επιτροπή θα επανεξετάζε, το 2012, ένα μέτρο για το οποίο δεν είχε διατυπώσει καμία επιφύλαξη το 2004 και δεν αμφισβητήθηκε από το Πρωτοδικείο το 2008.
- (336) Τρίτον, το συμφέρον της Ένωσης δεν περιορίζεται του συμφέροντος της BSCA «για τη διατήρηση της κατάστασης την οποία δικαιολογημένα μπορεί να θεωρήσει σταθερή». Πράγματι, κατά την άποψη του Βελγίου, η BSCA θα υφίστατο σοβαρή ζημία από ενδεχόμενη απόφαση της Επιτροπής να διατάξει την ανάκτηση των επιχορηγήσεων που εισέπραξε η BSCA ως αντισταθμίση για την παροχή των υπηρεσιών γενικού συμφέροντος.
- (337) Εν κατακλείδι, το Βέλγιο θεωρεί ότι οι εν λόγω χρηματικές αντισταθμίσεις, που έχουν ζωτική σημασία για την εξασφάλιση της ασφάλειας και της προστασίας του χώρου και τη λειτουργία του αερολιμένα, διατηρήθηκαν και επεκτάθηκαν μετά την απόφαση του 2004, κυρίως με βάση τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη την οποία δημιούργησε η συμπεριφορά της Επιτροπής, κατά την οποία η χρηματοδότηση υπηρεσιών γενικού συμφέροντος δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ. Λαμβανομένης υπόψη της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης την οποία δημιούργησε η Επιτροπή στη BSCA, εάν η Επιτροπή θεωρήσει ότι οι εν λόγω επιχορηγήσεις συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, δεν θα μπορούσε να διατάξει την ανάκτησή τους, κατ' εφαρμογή του άρθρου 15 του κανονισμού διαδικασίας.

6. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

- (338) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

⁽¹¹²⁾ Αιτιολογική σκέψη 214 της απόφασης του 2004.

- (339) Επομένως, ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες προϋποθέσεις, ήτοι ότι: 1) ο δικαιούχος ή οι δικαιούχοι είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, 2) το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον αποδέκτη του, 3) το μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, και 4) το μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και είναι ικανό να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.
- (340) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή αξιολογεί κατά πόσον τα μέτρα που αναφέρονται στο κεφάλαιο 3 μπορεί να συνιστούν ενισχύσεις στη BSCA και/ή στη Ryanair και, στη συνέχεια εξετάζει το ζήτημα της συμβατότητας των ενισχύσεων που εντοπίζονται με την εσωτερική αγορά, τη δυνατότητα εφαρμογής της προθεσμίας παραγραφής και της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

6.1. Ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων υπέρ της BSCA

6.1.1. Έννοια της επιχείρησης σύμφωνα με το άρθρο 107 της ΣΛΕΕ

- (341) Βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση, πρέπει να ευνοεί «ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής».
- (342) Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ως επιχειρήσεις ορίζονται οι οντότητες που ασκούν οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς που τις διέπει και τον τρόπο χρηματοδότησής τους ⁽¹¹³⁾. Επιπλέον, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, συνιστά οικονομική δραστηριότητα κάθε δραστηριότητα προσφοράς αγαθών ή υπηρεσιών σε δεδομένη αγορά ⁽¹¹⁴⁾.
- (343) Στην απόφασή του στην υπόθεση Aéroports de Paris, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα που συνίσταται στην παροχή αερολιμενικών υπηρεσιών σε αεροπορικές εταιρείες συνιστά οικονομική δραστηριότητα.
- (344) Στην απόφασή του στην υπόθεση Αερολιμένας Leipzig-Halle ⁽¹¹⁵⁾, το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι η εκμετάλλευση ενός αερολιμένα έναντι αμοιβής συνιστά οικονομική δραστηριότητα, από την οποία δεν μπορεί να αποσπασθεί η δραστηριότητα που συνίσταται στην κατασκευή αερολιμενικών υποδομών ⁽¹¹⁶⁾. Εφόσον ένας φορέας εκμετάλλευσης αερολιμένα ασκεί οικονομικές δραστηριότητες, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς του ή τον τρόπο λειτουργίας του, αποτελεί επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και, κατά συνέπεια, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων της ΣΛΕΕ περί κρατικών ενισχύσεων ⁽¹¹⁷⁾. Το Γενικό Δικαστήριο επιβεβαίωσε επίσης ότι, αντίθετα από τα αποτελέσματά τους, οι στόχοι περιφερειακής πολιτικής, οικονομικής πολιτικής ή της πολιτικής μεταφορών τους οποίους επιδιώκει η κατασκευή ή η επέκταση αερολιμενικών υποδομών δεν ήταν κατάλληλοι για να διαπιστωθεί αν πρόκειται για οικονομική δραστηριότητα.
- (345) Η απάντηση στο ερώτημα αν υφίσταται αγορά για ορισμένες υπηρεσίες εξαρτάται από τον τρόπο οργάνωσης των εν λόγω υπηρεσιών στο οικείο κράτος μέλος ⁽¹¹⁸⁾. Οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις εφαρμόζονται μόνο όταν μια συγκεκριμένη δραστηριότητα παρέχεται σε περιβάλλον αγοράς. Η οικονομική φύση ορισμένων υπηρεσιών μπορεί συνεπώς να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο. Εξάλλου, λόγω πολιτικών επιλογών ή οικονομικών εξελίξεων, ο χαρακτηρισμός μιας ορισμένης υπηρεσίας μπορεί να μεταβληθεί με την πάροδο του χρόνου.

⁽¹¹³⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, *Pavlon* και λοιποί (Συλλογή 2000, ECLI:EU:C:2000:428, σ. I-6451).

⁽¹¹⁴⁾ Απόφαση της 16ης Ιουνίου 1987 στην υπόθεση C-118/85, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, σκέψη 7 (Συλλογή 1987, σ. 2599, ECLI:EU:C:1987:283) · απόφαση της 18ης Ιουνίου 1998 στην υπόθεση C-35/96, *Επιτροπή κατά Ιταλίας*, σκέψη 36 (Συλλογή 1998, σ. I-3851, ECLI:EU:C:1998:303)· συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-180/98 έως C-184/98, *Pavlon* και λοιποί, σκέψη 75, EU:C:2000:428.

⁽¹¹⁵⁾ Προαναφερθείσα απόφαση *Leipzig-halle*, παράγραφοι 102 και επόμενες.

⁽¹¹⁶⁾ Απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-455/08, *Flughafen Leipzig-Halle GmbH και Mitteldeutsche Flughafen AG κατά Επιτροπής*, ECLI:EU:T:2011:117, και T-443/08, *Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt κατά Επιτροπής* (στο εξής: απόφαση *Leipzig-halle*), δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί, σκέψεις 93, 95, 100 και 119. Βλέπε επίσης απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-128/98, *Aéroports de Paris* κατά *Επιτροπής*, Συλλογή 2000, ECLI:EU:T:2000:290, σ. II-3929, που επικυρώθηκε από την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002 στην υπόθεση C-82/01P, Συλλογή 2002, σ. I-9297, ECLI:EU:C:2002:617, και από την απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2008 στην υπόθεση T-196/04, *Ryanair κατά Επιτροπής*, σκέψη 88, Συλλογή 2008, σ. II-3643, ECLI:EU:T:2008:585.

⁽¹¹⁷⁾ Απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 1993 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-159/91, *Poucet* κατά *AGV* και C-160/91, *Pistre* κατά *Cancava*, Συλλογή 1993, σ. I-637, ECLI:EU:C:1993:63.

⁽¹¹⁸⁾ Ό.π.

- (346) Έτσι, μέχρι την έκδοση της απόφασης ADP, κατά την πάγια πρακτική της, η Επιτροπή θεωρούσε ότι η δραστηριότητα της ανάπτυξης και διαχείρισης των αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε οικονομική δραστηριότητα που θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ⁽¹¹⁹⁾. Μετά την έκδοση της απόφασης ADP, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, λόγω της σταδιακής απελευθέρωσης της αγοράς, η δραστηριότητα αυτή αποτελούσε πλέον οικονομική δραστηριότητα. Επίσης, όπως διευκρινίζεται στις παραγράφους 28 και 29 των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις σε αερολιμένες και αεροπορικές εταιρείες ⁽¹²⁰⁾ (στο εξής οι «κατευθυντήριες γραμμές για τις αεροπορικές μεταφορές»), «από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση ADP (12 Δεκεμβρίου 2000), η λειτουργία και η κατασκευή υποδομών αερολιμένων πρέπει να θεωρείται ότι εμπίπτουν στο πεδίο ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων. Αντιστρόφως, λόγω της αβεβαιότητας που επικρατούσε πριν από την απόφαση στην υπόθεση ADP, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν νομίμως να θεωρούν ότι η χρηματοδότηση αερολιμενικών υποδομών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση και, συνεπώς, ότι τα εν λόγω μέτρα δεν χρειαζόταν να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί σήμερα να θέτει υπό αμφισβήτηση, βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, τα μέτρα χρηματοδότησης που χορηγήθηκαν πριν από την έκδοση της απόφασης ADP».
- (347) Πρέπει, συνεπώς, να εξακριβωθεί εάν τα μέτρα υπέρ της BSCA για την εκμετάλλευση και την κατασκευή αερολιμενικών υποδομών χορηγήθηκαν πριν ή μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000, ημερομηνία έκδοσης της απόφασης στην υπόθεση ADP.
- (348) Επιπλέον, ακόμη και μετά την απόφαση ADP, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 34 και 35 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, οι δραστηριότητες ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θεωρείται ότι είναι αναγκαστικά όλες οικονομικού χαρακτήρα. Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι οι δραστηριότητες οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των προνομίων του δημόσιας εξουσίας δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα ⁽¹²¹⁾. Σε έναν αερολιμένα, δραστηριότητες όπως ο έλεγχος της εναέριας κυκλοφορίας, η αστυνόμευση, οι τελωνειακές υπηρεσίες, η πυρασφάλεια, οι δραστηριότητες που είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις έκνομων επεμβάσεων, καθώς και οι επενδύσεις που αφορούν τις υποδομές και τον εξοπλισμό που απαιτούνται για την εκτέλεση των εν λόγω δραστηριοτήτων, θεωρούνται εν γένει μη οικονομικού χαρακτήρα.
- (349) Εν κατακλείδι, πρέπει να εντοπιστούν τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη BSCA μετά τις 12 Δεκεμβρίου 2000 και να εξαιρεθούν τα μέτρα για τις δραστηριότητες που κανονικά υπάγονται στις αρμοδιότητες του κράτους κατά την άσκηση των προνομίων του δημόσιας εξουσίας.

6.1.1.1. Διάθεση των γηπέδων και υποδομών του αερολιμένα του Charleroi, περιλαμβανομένων των υποδομών που δημιουργούνται μέσω του προγράμματος επενδύσεων και παροχή ορισμένων υπηρεσιών, ιδίως των μεγάλων επισκευών, έναντι καταβολής τέλους παραχώρησης

- (350) Στο παρόν τμήμα, η Επιτροπή εξετάζει:
- εάν το μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης νέων υποδομών που δημιουργήθηκαν σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων, χορηγήθηκε πριν την απόφαση ADP·
 - ποιες είναι οι επενδύσεις καθώς και οι υπηρεσίες τις οποίες παρέχει η SOWAER που πρέπει να εξαιρεθούν από την εξέταση λόγω του μη οικονομικού χαρακτήρα τους.
- α) Το μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της διάθεσης νέων υποδομών που πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων, χορηγήθηκε πριν από την απόφαση ADP;

- (351) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 344 και επόμενες, η κατασκευή των αερολιμενικών υποδομών δεν μπορεί κατ' αρχήν να αποσυνδεθεί από την οικονομική δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (352) Όσον αφορά την κατασκευή των υποδομών του αερολιμένα του Charleroi που αποτελεί αντικείμενο του πολυετούς προγράμματος επενδύσεων, οι βελγικές αρχές θεωρούν εντούτοις ότι αυτό το πρόγραμμα επενδύσεων είχε αποφασιστεί πριν από τις 12 Δεκεμβρίου 2000, ημερομηνία έκδοσης της απόφασης ADP. Τα επιχειρήματα του Βελγίου, που παρουσιάζονται στο τμήμα 5.1.1.1 α) i), αποσκοπούν κυρίως στο να απορρίψουν την εμπέδωση και την ακρίβεια των προκαταρκτικών επιχειρημάτων που ανέπτυξε η Επιτροπή στην απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας,

⁽¹¹⁹⁾ Απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000 στην υπόθεση T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929.

⁽¹²⁰⁾ Βλέπε οποιοδήποτε 8.

⁽¹²¹⁾ Υπόθεση C-364/92, SAT κατά Control, σκέψη 30 (Συλλογή 1994, σ. I-43, ECLI:EU:C:1994:7) και υπόθεση C-113/07, Selex Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, σκέψη 71 (Συλλογή 2009, σ. I-2207, ECLI:EU:C:2009:191).

σύμφωνα με τα οποία η συμφωνία-πλαίσιο της 20ής Ιουλίου 2000 και η απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλωνίας της 8ης Νοεμβρίου 2000 (στο εξής «αποφάσεις του 2000») δεν συνεπάγονται για την Περιφέρεια δέσμευση έναντι τρίτου δεν έχουν αμετάκλητο, δεσμευτικό και οριστικό χαρακτήρα.

- (353) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόφαση για την παραχώρηση των υποδομών στην BSCA, συμπεριλαμβανομένων των νέων υποδομών που αποφασίστηκαν και υλοποιήθηκαν μέσω του προγράμματος επενδύσεων, και για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών έναντι καταβολής τέλους δεν λήφθηκε με τις αποφάσεις του 2000, αλλά στη συμφωνία μεταξύ της SOWAER και της BSCA του 2002, για τους ακόλουθους λόγους.
- (354) Το σχετικό κριτήριο για την ημερομηνία κατά την οποία ένα ενδεχόμενο μέτρο ενίσχυσης θεωρείται ότι εγκρίθηκε είναι η ημερομηνία της νομικής δεσμευτικής πράξης με την οποία οι δημόσιες αρχές αναλαμβάνουν να χορηγήσουν την εν λόγω ενίσχυση στον δικαιούχο ⁽¹²²⁾.
- (355) Στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι:
- ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι η BSCA·
 - οι δημόσιες αρχές που χορήγησαν την ενίσχυση είναι η Περιφέρεια και/ή η SOWAER. Πράγματι, όπως διευκρινίζεται στην αιτιολογική σκέψη 39 της παρούσας απόφασης και είναι αποδεκτό από το Βέλγιο ⁽¹²³⁾, η SOWAER είναι το όχημα που δημιούργησε η Περιφέρεια και έθεσε υπό τον αποκλειστικό της έλεγχο, με σκοπό να αναπτύξει τις υποδομές των αερολιμένων της Βαλλωνίας και να θέσει αυτές οι υποδομές στη διάθεση των εταιρειών διαχείρισης των οικείων αερολιμένων. Η SOWAER, όπως και η Περιφέρεια, μπορεί να χορηγήσει κρατική ενίσχυση.
- (356) Πριν από τη σύμβαση μεταξύ της SOWAER και της BSCA του 2002, η BSCA δεν επωφελούνταν από καμία δέσμευση της Περιφέρειας ή της SOWAER για την υλοποίηση του προγράμματος επενδύσεων.
- (357) Το Βέλγιο αναγνωρίζει πράγματι ότι καμία επίσημη επιστολή χορήγησης ενίσχυσης δεν συντάχθηκε με αποδέκτρια τη BSCA. Ωστόσο, κατά το Βέλγιο, μολονότι η περιφέρεια είναι η ίδια αποδέκτης των αποφάσεων του 2000, οι αποφάσεις αυτές συνιστούν την απαρχή μιας δέσμευσης εκ μέρους της κυβέρνησης. Το Βέλγιο εκτιμά ότι γεγονός ότι η δέσμευση αυτή ήταν μονομερής δεν αποτελεί αποκλειστικό χαρακτηριστικό της παρούσας υπόθεσης. Κατά την άποψή του, κάθε χρηματοδοτικό μέτρο, ανεξάρτητα από τους αποδέκτες του, αποφασίζεται πάντοτε με μονομερή διοικητική πράξη της εγκρίνουσας αρχής, πράξη για την οποία εξακολουθεί να είναι αρμόδια να είναι διατήρηση, να την τροποποιήσει ή να την ανακαλέσει.
- (358) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι αποφάσεις του 2000 δεν είχαν δημοσιευτεί ούτε κοινοποιηθεί στη BSCA. Ανά πάσα στιγμή πριν από την υπογραφή της σύμβασης SOWAER /BSCA, η Περιφέρεια μπορούσε να τροποποιήσει το πρόγραμμα επενδύσεων, εκδίδοντας νέα μονομερή απόφαση, ή ακόμα και να παραιτηθεί πλήρως από το πρόγραμμα αυτό, χωρίς μια τέτοια απόφαση να θίξει τα δικαιώματα της BSCA.
- (359) Εξάλλου, όπως αναφέρεται στην απόφαση του 2012 για την επέκταση της διαδικασίας, αυτό το πρόγραμμα επενδύσεων περιείχε αβεβαιότητες όσον αφορά τον μηχανισμό χρηματοδότησης και τα ποσά. Πράγματι, τα ποσά θα μπορούσαν να προσαρμόζονται ανάλογα με την εξέλιξη των αναγκών. Έτσι, ο νέος βόρειος αεροσταθμός έπρεπε να είναι ευέλικτος και η κατασκευή του «υποχρεωτικά σταδιακή και να δημιουργείται σε συνάρτηση με την ανάπτυξη της πραγματικής δραστηριότητας του αερολιμένα και των λειτουργικών αναγκών που απορρέουν από αυτές». Επιπλέον, η τρόπος χρηματοδότησης που προβλεπόταν τότε, δηλ. με την παρέμβαση της Société régionale wallonne du Transport, τελικά εγκαταλείφθηκε υπέρ της χρηματοδότησης από τη SOWAER, ενός νέου μέσου που άρχισε να λαμβάνει χρηματοδοτικά μέσα από την ίδρυσή της την 1η Ιουλίου 2001 με συνολικό ποσό 75 000 000 ευρώ μόνο.
- (360) Αντιθέτως, εφόσον το πρόγραμμα επενδύσεων είχε περιληφθεί στη σύμβαση SOWAER/BSCA, η SOWAER ανέλαβε δέσμευση έναντι της BSCA: οφείλει να θέσει στη διάθεση της BSCA γήπεδα και υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών που έπρεπε να δημιουργηθούν σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων, και να παρέχει ορισμένες υπηρεσίες, έναντι τέλους παραχώρησης· διαφορετικά θα παρέβαινε τις συμβατικές της υποχρεώσεις.

⁽¹²²⁾ Υποσημείωση 29 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές. Βλέπε επίσης απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 1996 στην υπόθεση T-358/94, *Compagnie nationale Air France* κατά Επιτροπής, σκέψη 79, Συλλογή 1996, σ. II-2109, ECLI:EU:T:1996:194· απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2004 στην υπόθεση T-109/01, *Fleuren Compost BV* κατά Επιτροπής, σκέψη 74, Συλλογή 2004, σ. II-127, ECLI:EU:T:2004:4· απόφαση της 2ας Δεκεμβρίου 2008 στις υποθέσεις T-362/05 και T-363/05, *Nuova Agricast Srl* κατά Επιτροπής, σκέψη 80, Συλλογή 2008, σ. II-297, ECLI:EU:T:2008:541· απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2009, στις υποθέσεις T-427/04 και T-17/05, *France* και *France Telecom* κατά Επιτροπής, σκέψη 321, Συλλογή 2009, σ. II-4315, ECLI:EU:T:2009:474.

⁽¹²³⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 228 της παρούσας απόφασης.

- (361) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάληψη υποχρέωσης από τη SOWAER για την υλοποίηση ενός προγράμματος επενδύσεων και παροχής υπηρεσιών πρέπει να εξεταστεί από κοινού με την δέσμευση της BSCA να καταβάλλει τέλος παραχώρησης. Δεν είναι δυνατό να προσδιοριστεί αν τα σχέδια της Περιφέρειας να θέσει στη διάθεση της BSCA υποδομές, συμπεριλαμβανομένων νέων υποδομών που θα δημιουργούνταν σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων, και να παρέχει ορισμένες υπηρεσίες συνιστούν ενίσχυση, όσο δεν είναι γνωστό το ύψος των τελών που θα πρέπει να καταβάλει η BSCA ως αντάλλαγμα.
- (362) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο που συνίσταται στην παραχώρηση στη BSCA υποδομών, συμπεριλαμβανομένων νέων υποδομών τις οποίες ανέλαβε τη δέσμευση να δημιουργήσει η SOWAER και να παρέχει ορισμένες υπηρεσίες έναντι καταβολής τέλους χορηγήθηκε από τη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002. Είναι επομένως μεταγενέστερη της απόφασης ADP.
- (363) Επιπλέον, πρέπει να υπομνησθεί ότι το πρόγραμμα επενδύσεων που εντάχθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002 τροποποιήθηκε ουσιαστικά με την απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 3ης Απριλίου 2003. Πράγματι, κατ'εφαρμογήν της απόφασης της 3ης Απριλίου 2003, η κυβέρνηση της Βαλλονίας έλαβε γνώση της αναθεώρησης του προγράμματος επενδύσεων ⁽¹²⁴⁾, με την οποία αυξήθηκε το ποσό των επενδύσεων από 93 σε περίπου 151 εκατ. ευρώ, ήτοι αύξηση κατά 57,8 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 33 εκατ. ευρώ για τον νέο τερματικό σταθμό. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η αναθεώρηση του προγράμματος επενδύσεων συνιστά ουσιαστική τροποποίηση και, κατά συνέπεια, ένα νέο μέτρο που αποτελεί δυνητικά μια νέα κρατική ενίσχυση υπέρ της BSCA, που προστίθεται στην πιθανή ενίσχυση που έχει ήδη χορηγηθεί μέσω της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002. Δεδομένου ότι απορρέει από μια απόφαση της 3ης Απριλίου 2003, το μέτρο αυτό συνιστά νέο μέτρο, που εκδόθηκε μετά την απόφαση ADP και ως εκ τούτου υπόκειται στους κανόνες που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις.
- β) Επενδύσεις και οι υπηρεσίες παρεχόμενες από τη SOWAER που πρέπει να εξαιρεθούν από την εξέταση λόγω του μη οικονομικού χαρακτήρα τους.
- (364) Σύμφωνα με τις παραγράφους 34 και 35 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, οι δραστηριότητες ενός φορέα εκμετάλλευσης αερολιμένα δεν θεωρείται ότι είναι αναγκαστικά όλες οικονομικού χαρακτήρα. Το Δικαστήριο επιβεβαίωσε ότι οι δραστηριότητες οι οποίες κανονικά υπάγονται στην αρμοδιότητα του κράτους κατά την άσκηση των προνομίων του δημόσιας εξουσίας δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα ⁽¹²⁵⁾. Οι δραστηριότητες αυτές αφορούν ιδίως την ασφάλεια, τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, την αστυνομία και τα τελωνεία ⁽¹²⁶⁾.
- (365) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδύσεις και οι μεγάλες επισκευές για περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με την αεροναυτιλία (π.χ. ο πύργος ελέγχου), την πυρόσβεση αεροσκαφών, την ασφάλεια (που ορίζεται ως η καταπολέμηση των πράξεων παράνομης παρεμβολής), την αστυνομία και τα τελωνεία, μπορεί να μην είναι οικονομικού χαρακτήρα. Δεδομένου ότι στην παρούσα περίπτωση, οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας, πυρόσβεσης αεροσκαφών, ασφάλειας, αστυνομίας και τελωνείων δεν οργανώνονται με βάση τις αρχές της οικονομίας της αγοράς, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι επενδύσεις και μεγάλες επισκευές σε περιουσιακά στοιχεία που σχετίζονται με τις εν λόγω υπηρεσίες δεν έχουν οικονομικό χαρακτήρα. Ειδικότερα, η περιγραφή του τμήματος των αερολιμενικών εγκαταστάσεων στο οποίο υπάρχει πρόσβαση μετά τους ελέγχους της αστυνομίας και του τμήματος του χώρου όπου βρίσκονται τα αεροσκάφη μπορεί να θεωρηθεί δραστηριότητα μη οικονομικού χαρακτήρα, στο μέτρο που αυτό αποτελεί ζήτημα ασφαλείας.
- (366) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης μη οικονομικού χαρακτήρα τις δαπάνες που συνδέονται με τις επενδύσεις και τη συντήρηση των κτιρίων και του εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται τόσο για οικονομικές όσο και μη οικονομικές δραστηριότητες, κατά το μέρος που αντιστοιχεί στη χρήση τους για τη μη οικονομική δραστηριότητα. Ειδικότερα, το 7 % του κόστους των επενδύσεων που πραγματοποιήθηκαν για τον νέο αεροσταθμό μπορεί να θεωρηθεί μη οικονομικού χαρακτήρα, εφόσον το 7 % της επιφάνειας του αεροσταθμού καλύπτεται από τις υπηρεσίες της αστυνομίας, των τελωνείων, των υπαλλήλων που ασχολούνται με τον έλεγχο επιβατών και αποσκευών, καθώς και των υπαλλήλων της δημοσίας υπηρεσίας της Βαλλονίας που έχει την ευθύνη της ασφαλείας του χώρου.
- (367) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί οικονομικές τις επενδύσεις και τις μεγάλες επισκευές που αφορούν το σύστημα ILS κατηγορίας III ⁽¹²⁷⁾ και τη σήμανση των διαδρόμων. Πράγματι, οι δαπάνες αυτές δεν αφορούν δραστηριότητες υπαγόμενες στην αρμοδιότητα του κράτους, αλλά είναι σύμφυτες με την εμπορική εκμετάλλευση των υποδομών, η οποία συνίσταται στο να τίθενται στη διάθεση των αεροπορικών εταιρειών σε ικανοποιητικές συνθήκες ασφαλείας. Ειδικότερα, η διασφάλιση της ασφαλείας της κυκλοφορίας στο έδαφος (που περιλαμβάνει και τις προσγειώσεις και

⁽¹²⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 37.

⁽¹²⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 121.

⁽¹²⁶⁾ Παράγραφος 35 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.

⁽¹²⁷⁾ Σύστημα ραδιοπλοήγησης που υποβοηθά την προσγείωση σε κακοκαιρία.

απογειώσεις) αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εμπορικής εκμετάλλευσης του αερολιμένα και έχει, ως εκ τούτου, οικονομικό χαρακτήρα. Στην πρόσφατη απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα της Μασσαλίας ⁽¹²⁸⁾, η ασφάλεια λειτουργίας έχει εξαιρεθεί από το πεδίο των «μη οικονομικών» δραστηριοτήτων.

- (368) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι οι επενδύσεις που αφορούν την ανίχνευση πυρκαγιάς στους χώρους στάθμευσης για τους επιβάτες είναι οικονομικής φύσεως. Πράγματι, οι εν λόγω δαπάνες δεν αποτελούν αρμοδιότητες του κράτους, αλλά είναι σύμφυτες με την εμπορική εκμετάλλευση των χώρων στάθμευσης για τους επιβάτες.
- (369) Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 36 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει αν η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που οι εν λόγω δραστηριότητες συνεπάγονται και δεν χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση οικονομικών δραστηριοτήτων ⁽¹²⁹⁾. Σε αντίθετη περίπτωση, η χρηματοδότησή τους δεν θα μπορούσε να μην ενταχθεί στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
- (370) Η SOWAER αναλαμβάνει απευθείας την εκτέλεση των επενδύσεων και μεγάλων επισκευών. Η χρηματοδότηση αυτών των δαπανών δεν αποτελεί αντικείμενο επιχορήγησης που καταβλήθηκε στη BSCA, την οποία θα μπορούσε αυτή να χρησιμοποίησει για την άσκηση οικονομικών δραστηριοτήτων.
- (371) Τέλος, όπως ορίζεται στην παράγραφο 37 των κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή οφείλει να εξακριβώσει αν η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα δεν οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Σε αντίθετη περίπτωση, η χρηματοδότησή τους δεν θα μπορούσε να μην ενταχθεί στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.
- (372) Όπως διευκρίνισε το Βέλγιο, η SOWAER πραγματοποιεί τις επενδύσεις και τις μεγάλες επισκευές χωρίς διακρίσεις για τους αερολιμένες που έχει αναλάβει, δηλ. τους αερολιμένες της περιφέρειας της Βαλλονίας.
- (373) Όπως υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 26 της παρούσας απόφασης, έχουν ανατεθεί στις βελγικές περιφέρειες οι αναγκαίες αρμοδιότητες για τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση των δημόσιων αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφός τους, εκτός από τον αερολιμένα Bruxelles-National. Δεδομένου αυτού του νομικού πλαισίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάλληλη βαθμίδα για την αξιολόγηση της ύπαρξης διακριτικής μεταχείρισης όσον αφορά τη χρηματοδότηση των επενδύσεων και υπηρεσιών που παρέχονται από τη SOWAER είναι η Περιφέρεια και όχι το ομοσπονδιακό κράτος. Δεδομένου ότι η SOWAER πραγματοποιεί τις επενδύσεις και τις μεγάλες επισκευές χωρίς διακρίσεις για τους δύο κύριους αερολιμένες της Βαλλονίας (Λιέγης και Charleroi), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν αδικαιολόγητες διακρίσεις μεταξύ των αερολιμένων.
- (374) Η χρηματοδότηση των μη οικονομικών δραστηριοτήτων που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 365 δεν μπορεί, συνεπώς, να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση και ως εκ τούτου εξαιρείται από τη μετέπειτα ανάλυση.

6.1.1.2. Επιχορήγηση που καταβάλλει η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες σχετιζόμενες με τις αερολιμενικές δραστηριότητες

- (375) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 5.1.1.1 γ) i), το Βέλγιο θεωρεί ότι τα καθήκοντα για τα οποία η περιφέρεια καταβάλλει επιχορήγηση υπάγονται στην αρμοδιότητα του κράτους και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν οικονομική δραστηριότητα.
- (376) Για να εκτιμηθεί κατά πόσον η επιχορήγηση αφορά δραστηριότητες μη οικονομικού χαρακτήρα και πρέπει να εξαιρεθεί από τον έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να διενεργηθεί η ίδια ανάλυση με αυτήν που περιγράφεται στο τμήμα 6.1.1.1(β).

α) Πυρασφάλεια και ασφάλεια

- (377) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 365, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι δραστηριότητες που συνδέονται με την πυροπροστασία των αεροσκαφών και την ασφάλεια ⁽¹³⁰⁾ δεν συνιστούν δραστηριότητες οικονομικής φύσης.

⁽¹²⁸⁾ Απόφαση (ΕΕ) 2016/1698 της Επιτροπής, της 20ής Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τα μέτρα SA.22932 (11/C) (πρώην NN 37/07) που έδωσε σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ του αερολιμένα Marseille Provence και των αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα (ΕΕ L 260 της 27.9.2016, σ. 1).

⁽¹²⁹⁾ Απόφαση της 18ης Μαρτίου 1997 στην υπόθεση C-343/95, Cali & Figli/ Servizi ecologici porto di Genova, συλλογή 1997, σ. I-1547, ECLI:EU:C:1997:160· απόφαση της Επιτροπής της 19ης Μαρτίου 2003 στην υπόθεση N309/2002 και απόφαση της Επιτροπής της 16ης Οκτωβρίου 2002 στην υπόθεση N438/2002, επιχορηγήσεις των λιμενικών αρχών για την εκτέλεση των αποστολών δημόσιας αρμοδιότητας.

⁽¹³⁰⁾ Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2320/2002 «με τον όρο» αεροπορική ασφάλεια «νοείται ο συνδυασμός μέτρων, ανθρώπινου δυναμικού και φυσικών πόρων με σκοπό την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από παράνομες ενέργειες». Οι βασικοί κοινοί κανόνες στον τομέα της αεροπορικής ασφάλειας βασίζονται στις συστάσεις του εγγράφου αριθ. 30 της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ) και ορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002.

i) Εφαρμογή της παραγράφου 36 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.

(378) Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 36 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, ακόμη κι αν μια δραστηριότητα θεωρείται μη οικονομικού χαρακτήρα, η Επιτροπή οφείλει να εξακριβώσει αν η χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων μη οικονομικού χαρακτήρα περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του κόστους που οι εν λόγω δραστηριότητες συνεπάγονται και δεν χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση οικονομικών δραστηριοτήτων ⁽¹³¹⁾. Σε αντίθετη περίπτωση, η χρηματοδότησή τους δεν θα μπορούσε να μην ενταχθεί στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

1. Πυροπροστασία

(379) Όσον αφορά την πυρασφάλεια, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, βάσει του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτάται στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA του 1991, για να αναλάβει η Περιφέρεια το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης, η BSCA υποχρεούται να τηρεί χωριστό λογαριασμό εκμετάλλευσης που μπορεί ανά πάσα στιγμή να αναλυθεί και να ελεγχθεί από την παραχωρούσα αρχή.

(380) Επιπλέον, κατ' εφαρμογή του άρθρου 3.2.3 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA, όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002, η επιστροφή των δαπανών που αφορούν τις υπηρεσίες πυρασφάλειας και συντήρησης πραγματοποιείται σε 12 δόσεις και η καταβολή της δωδέκατης δόσης πραγματοποιείται μετά την παραλαβή και την έγκριση από τον Υπουργό αποσπάσματος των ετήσιων λογαριασμών της BSCA που αποδεικνύει την πραγματοποίηση των δαπανών κατά τον ίδιο τρόπο όπως συμβαίνει και για τον εκτιμώμενο προϋπολογισμό, δηλ. με βάση τις θέσεις, όπως ορίζονται από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων.

(381) Τέλος, για την περίοδο μετά τις 10 Μαρτίου 2006, το άρθρο 25 παράγραφος 7 της συγγραφής υποχρεώσεων, που προστέθηκε με την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006, προβλέπει ότι το ποσό της αντιστάθμισης για τις υπηρεσίες πυρασφάλειας και ασφάλειας της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα δεν μπορεί να υπερβαίνει τις πραγματικές δαπάνες που βαρύνουν τη BSCA και κάθε υπεραντιστάθμιση των δαπανών θα αποτελέσει αντικείμενο δημοσιονομικής αντιστάθμισης που καταλογίζεται στον προϋπολογισμό του επόμενου έτους.

(382) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι διατάξεις αυτές είναι επαρκείς για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι από την τροποποιητική πράξη αριθ. 3 του 2002 της σύμβασης μεταξύ της Περιφέρειας και της BSCA, η αντιστάθμιση που κατέβαλε η Περιφέρεια για τα έξοδα που συνδέονται με την πυροπροστασία ήταν αναλογική και δεν έχει χρησιμοποιηθεί για την επιχορήγηση οικονομικών δραστηριοτήτων.

2. Ασφάλεια

(383) Η ασφάλεια έχει προστεθεί στις δραστηριότητες για τις οποίες η BSCA λαμβάνει αντιστάθμιση, βάσει της τροποποιητικής πράξης αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008. Τα καθήκοντα ασφάλειας ορίζονται ως «το σύνολο μέτρων, ανθρώπινου δυναμικού και φυσικών πόρων με σκοπό την προστασία της πολιτικής αεροπορίας από παράνομες ενέργειες» ⁽¹³²⁾. Οι υπηρεσίες που σχετίζονται με την ασφάλεια περιλαμβάνουν «τον έλεγχο ασφαλείας, την τηλεπαρακολούθηση, τις περιπολίες επιτήρησης, τον έλεγχο πρόσβασης και την έκδοση ειδικής άδειας εισόδου» ⁽¹³³⁾.

(384) Το άρθρο 25 παράγραφος 7 της συγγραφής υποχρεώσεων, όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της 15 Ιανουαρίου 2008 προβλέπει ότι «το ποσό της χρηματικής αντιστάθμισης για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκτέλεση των υπηρεσιών δεν μπορεί να υπερβαίνει το πραγματικό κόστος που βαρύνει τον ανάδοχο στο πλαίσιο των εν λόγω υπηρεσιών, αφού αφαιρεθούν τα τέλη που ενδεχομένως εισπράχθηκαν από τους χρήστες για την κάλυψη αυτών των υπηρεσιών. Κάθε υπεραντιστάθμιση των δαπανών θα αποτελέσει αντικείμενο δημοσιονομικής αντιστάθμισης που καταλογίζεται στον προϋπολογισμό του επόμενου έτους».

(385) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι διατάξεις αυτές είναι επαρκείς για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για τα έξοδα που συνδέονται με την ασφάλεια ήταν αναλογική και δεν χρησιμοποιήθηκε για την επιχορήγηση οικονομικών δραστηριοτήτων.

ii) Εφαρμογή της παραγράφου 37 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.

(386) Συνεπώς, όπως ορίζει η παράγραφος 37 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή οφείλει να επαληθεύσει ότι η χρηματοδότηση των μη οικονομικών δραστηριοτήτων δεν οδηγεί σε αθέμιτες διακρίσεις μεταξύ αερολιμένων. Σε αντίθετη περίπτωση, η χρηματοδότησή τους δεν θα μπορούσε να μην ενταχθεί στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

⁽¹³¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 129.

⁽¹³²⁾ Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της τροποποιητικής πράξης αριθ. 6 της σύμβασης μεταξύ της Περιφέρειας και της BSCA

⁽¹³³⁾ Άρθρο 25 παράγραφος 2 της συγγραφής υποχρεώσεων, όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA

- (387) Όπως διευκρίνισε το Βέλγιο, οι μη οικονομικές δραστηριότητες των δύο κύριων αερολιμένων της Βαλλονίας (Λιέγης και Charleroi) χρηματοδοτούνται χωρίς διακρίσεις από την Περιφέρεια.
- (388) Όπως υπενθυμίζεται στην αιτιολογική σκέψη 26 της παρούσας απόφασης, έχουν ανατεθεί στις βελγικές περιφέρειες οι αναγκαίες αρμοδιότητες για τον εξοπλισμό και την εκμετάλλευση των δημόσιων αερολιμένων που βρίσκονται στο έδαφός τους, εκτός από τον αερολιμένα Bruxelles-National. Δεδομένου αυτού του νομικού πλαισίου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάλληλη βαθμίδα για την αξιολόγηση της ύπαρξης διακριτικής μεταχείρισης όσον αφορά τη χρηματοδότηση ορισμένων υπηρεσιών μη οικονομικού χαρακτήρα που συνδέονται με την αερολιμενική δραστηριότητα είναι η Περιφέρεια και όχι το ομοσπονδιακό κράτος. Δεδομένου ότι οι μη οικονομικές δραστηριότητες των δύο κύριων αερολιμένων της Βαλλονίας (Λιέγης και Charleroi) χρηματοδοτούνται χωρίς διακρίσεις από την Περιφέρεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν υφίσταται αδικαιολόγητη διάκριση μεταξύ των αερολιμένων.
- (389) Η χορηγούμενη αντιστάθμιση για τις δραστηριότητες της BSCA που συνδέονται με την πυροπροστασία και την ασφάλεια δεν εμπίπτει, επομένως, στον χαρακτηρισμό της κρατικής ενίσχυσης και αποκλείεται από τη μετέπειτα ανάλυση.

β) Συντήρηση/ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος

- (390) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον οι ακόλουθες υπηρεσίες μπορούν να εξαιρεθούν από τους κανόνες που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις, λόγω του μη οικονομικού χαρακτήρα τους:
- οι «υπηρεσίες συντήρησης», όπως ορίζονται από τα άρθρα 12 και 19 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτήθηκε στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA,
 - οι «υπηρεσίες ασφάλειας της κυκλοφορίας στο έδαφος», όπως ορίζονται από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006.
- (391) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 71, η υπηρεσία συντήρησης ορίζεται από τα άρθρα 12 και 19 της συγγραφής υποχρεώσεων ως «η τεχνική υπηρεσία συντήρησης των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου, του στόλου των οχημάτων κ.λπ.»⁽¹³⁴⁾, καθώς και «η συντήρηση των οικοπέδων, των κτιρίων και του εξοπλισμού των κτιρίων και των υλικών που περιλαμβάνονται στην παραχώρηση ή διατίθενται, κατά τρόπο ώστε να μπορούν πάντοτε να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό για τον οποίο προορίζονται»⁽¹³⁵⁾.
- (392) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 73 και 74, η τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006 τροποποίησε το άρθρο 3.2.2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA και το άρθρο 25 των της συγγραφής υποχρεώσεων. Κατ'εφαρμογή αυτών των τροποποιήσεων, η Περιφέρεια καταβάλλει στη BSCA αντιστάθμιση για το κόστος των υπηρεσιών που αφορούν την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα. Το τροποποιημένο άρθρο 25 ορίζει ότι «οι υπηρεσίες που συνδέονται με την πυρασφάλεια, την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στην αερολιμενική ζώνη περιλαμβάνουν την τρέχουσα συντήρηση του χώρου του αερολιμένα, την τεχνική συντήρηση των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου και του στόλου των οχημάτων, τα μικρά έργα ασφαλήστρωσης, τρέχουσας συντήρησης και επισκευής του διαδρόμου και των οδών πρόσβασης, τις επισκευές και τη συντήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του φωτισμού και της σήμανσης του διαδρόμου, τις εργασίες κοπής χόρτων, την αποκομμίωση και τη σήμανση του διαδρόμου, τον εκχιονισμό και κάθε άλλη υπηρεσία που εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, της αερολιμενικής ζώνης και των υποδομών, με εξαίρεση τους εμπορικούς χώρους της ζώνης του αερολιμένα».
- (393) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο ορισμός των «υπηρεσιών που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα», για τις οποίες η BSCA λαμβάνει αντιστάθμιση από τις 10 Μαρτίου 2006, καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τον ορισμό των «υπηρεσιών συντήρησης», για τις οποίες η BSCA ελάμβανε αντιστάθμιση πριν από τις 10 Μαρτίου 2006. Για να διαπιστωθεί αν οι υπηρεσίες αυτές συνιστούν οικονομικές υπηρεσίες, η Επιτροπή θα τις εξετάσει από κοινού.
- (394) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υπηρεσίες αυτές, ανεξάρτητα από το αν συνδέονται με την τρέχουσα συντήρηση του χώρου του αερολιμένα, τη συντήρηση των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου, του στόλου των οχημάτων, τα μικρά έργα ασφαλήστρωσης, την τρέχουσα συντήρηση και επισκευή του διαδρόμου και των οδών πρόσβασης, τις επισκευές και τη συντήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του φωτισμού και της σήμανσης του διαδρόμου, τις εργασίες κοπής χόρτων, την αποκομμίωση και τη σήμανση του διαδρόμου, τον εκχιονισμό και κάθε άλλη υπηρεσία που εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, του χώρου του αερολιμένα και των υποδομών, δεν υπάγονται στις αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας. Οι υπηρεσίες αυτές είναι ιδίως διαφορετικές από τις υπηρεσίες ασφαλείας. Είναι

⁽¹³⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 50.

⁽¹³⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 52.

σύμφυτες με την εμπορική εκμετάλλευση του αερολιμένα, η οποία συνεπάγεται ότι ο χώρος του αερολιμένα, συμπεριλαμβανομένων των διαδρόμων προσαπογείωσης, είναι αρκετά ικανοποιητική κατάσταση συντήρησης για την απογείωση και την προσγείωση αεροσκαφών σε ικανοποιητικές συνθήκες ασφαλείας. Κανένα προνόμιο δημόσιας εξουσίας δεν συνδέεται με αυτό το είδος υπηρεσιών.

- (395) Κατά την άποψη του Βελγίου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 237), στην απόφαση της 23ης Ιουλίου 2008 σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι οι υπηρεσίες που αφορούν την ασφάλεια της λειτουργίας είναι δραστηριότητες μη οικονομικού χαρακτήρα⁽¹³⁶⁾. Από τον κατάλογο των υποδομών που συνδέονται την ασφάλεια λειτουργίας, τον οποίο υπέβαλαν οι γερμανικές αρχές, προκύπτει ότι οι εν λόγω υποδομές είναι εκείνες που είναι απολύτως αναγκαίες για την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, ήτοι: η συνεχής ηλεκτροδότηση των χώρων κυκλοφορίας των αεροσκαφών, οι υποσταθμοί μετασχηματισμού, τα φώτα διαδρόμου, τα φώτα των χώρων στάθμευσης και ελιγμών, κ.λπ. Κατά την άποψη του Βελγίου, αυτή η θέση της Επιτροπής επικυρώθηκε από το Πρωτοδικείο με την απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011⁽¹³⁷⁾ κατόπιν προσφυγής ακυρώσεως κατά της προαναφερόμενης απόφασης της Επιτροπής.
- (396) Η Επιτροπή αμφισβητεί ότι από τις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183 της απόφασης σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle μπορεί να συναχθεί ότι κατά το παρελθόν η Επιτροπή έχει αποφανθεί ότι συγκρίσιμα καθήκοντα με αυτά της συντήρησης και της ασφαλείας της κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA, εμπίπτουν στην άσκηση δημόσιας εξουσίας, για τους ακόλουθους λόγους.
- (397) Πρώτον, οι δαπάνες συντήρησης και ασφαλείας της κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA είναι πολύ ευρύτερες από τις δαπάνες που σχετίζονται με επενδύσεις για την ασφάλεια της λειτουργίας που αναφέρονται στην απόφαση σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle. Πράγματι, οι τελευταίες δαπάνες αφορούν την αδιάλειπτη ηλεκτροδότηση της ζώνης ελιγμών των αεροσκαφών, τον υποσταθμό μετασχηματισμού, τα καλώδια υψηλής τάσης και τα φώτα διαδρόμου. Οι δαπάνες συντήρησης και ασφαλείας της κυκλοφορίας όπως ορίζονται στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA «περιλαμβάνουν την τρέχουσα συντήρηση του χώρου του αερολιμένα, την τεχνική συντήρηση των κτιρίων, των διαδρόμων, του περιβάλλοντος χώρου και του στόλου των οχημάτων, τα μικρά έργα ασφαλτόστρωσης, τρέχουσες συντήρησης και επισκευής του διαδρόμου και των οδών πρόσβασης, τις επισκευές και τη συντήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του φωτισμού και της σήμανσης του διαδρόμου, τις εργασίες κοπής χόρτων, την αποκομιδή και τη σήμανση του διαδρόμου, τον εκχιονισμό και κάθε άλλη υπηρεσία που εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, της αερολιμενικής ζώνης και των υποδομών, με εξαίρεση τους εμπορικούς χώρους της ζώνης του αερολιμένα».
- (398) Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς του Βελγίου, η Επιτροπή δεν διαπίστωσε ότι οι αποστολές ασφαλείας της λειτουργίας που αναφέρονται στην απόφαση Leipzig Halle συνιστούν καθήκοντα που εμπίπτουν στην άσκηση δημόσιας εξουσίας. Πράγματι, στην αιτιολογική σκέψη 182 της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή «καταλήγει στο συμπέρασμα ότι στην παρούσα υπόθεση ορισμένες δαπάνες εμπίπτουν στον τομέα των δημοσίων αρμοδιοτήτων» (υπογράμμιση των συντακτών). Στην αιτιολογική σκέψη 183 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή θεωρεί ότι «στο βαθμό που εμπίπτουν στο πλαίσιο των δημοσίων αρμοδιοτήτων...», τα μέτρα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως κρατικές ενισχύσεις» (υπογράμμιση των συντακτών). Αναφέρει ότι «ανεξαρτήτως του αν η Επιτροπή θα δεχτεί την προσέγγιση που προβάλλεται από τις γερμανικές αρχές, ότι δηλαδή καμία από τις δαπάνες αυτές δεν πρέπει να θεωρηθεί ως κρατική ενίσχυση, η τελική αξιολόγηση του μέτρου δεν επηρεάζεται» (υπογράμμιση των συντακτών). Στις εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις, η Επιτροπή δεν είχε, συνεπώς, ούτε επιβεβαιώνει ούτε απορρίπτει τη θέση της Γερμανίας ότι ορισμένες αρμοδιότητες, που περιλαμβάνουν την ασφαλή λειτουργία, είναι καθήκοντα που αποτελούν αρμοδιότητες δημόσιας εξουσίας, αλλά έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να λάβει θέση, δεδομένου ότι, ακόμη και αν υποτειεί ότι το μέτρο συνιστά ενίσχυση, αυτή θα εγκρινόταν.
- (399) Τρίτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η απόφασή του για την απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς του Βελγίου, το Γενικό Δικαστήριο δεν επικύρωσε στη σκέψη 225 της απόφασής του αυτή την εικαζόμενη θέση της Επιτροπής. Το Γενικό Δικαστήριο αναφέρθηκε πράγματι στις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183 της εν λόγω απόφασης της Επιτροπής για να υπενθυμίσει τη θέση της και αποφάνθηκε ότι η Επιτροπή είχε κρίνει ότι δεν ήταν αναγκαίο να αποφανθεί οριστικά για το εν λόγω ζήτημα (δηλ. αν έπρεπε να ακολουθήσει την επιχειρηματολογία των γερμανικών αρχών σύμφωνα με την οποία η ανάληψη των εν λόγω εξόδων δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση).
- (400) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι «υπηρεσίες συντήρησης», όπως ορίζονται από τα άρθρα 12 και 19 της συγγραφής υποχρεώσεων της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA, και οι «υπηρεσίες ασφαλείας της κυκλοφορίας στο έδαφος», όπως ορίζονται από το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων, όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006, συνιστούν υπηρεσίες οικονομικής φύσεως. Η χρηματοδότησή τους εμπίπτει, συνεπώς, στους εφαρμοστέους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

⁽¹³⁶⁾ Βλέπε υποσημείωση 89.

⁽¹³⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 90.

γ) Η παρακολούθηση και καταχώριση των πτήσεων, ο προγραμματισμός των προβλεπόμενων πτήσεων και η καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος

(401) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον οι ακόλουθες υπηρεσίες, των οποίων η εκτέλεση ανατέθηκε στη BSCA και για την οποία η BSCA λαμβάνει αποζημίωση βάσει της τροποποιητικής πράξης αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008, μπορούν να εξαιρεθούν από την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, λόγω του μη οικονομικού χαρακτήρα τους:

— η παρακολούθηση και καταχώριση των πτήσεων ⁽¹³⁸⁾ και ο προγραμματισμός των πτήσεων ⁽¹³⁹⁾,

— η καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος ⁽¹⁴⁰⁾.

(402) Σύμφωνα με το Βέλγιο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 240), τα καθήκοντα παρακολούθησης και καταχώρισης των πτήσεων, προγραμματισμού των προβλεπόμενων πτήσεων και καθοδήγησης των αεροσκαφών αποτελούν ουσιώδη στοιχεία για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας και, ως εκ τούτου, αντιστοιχούν σε καθήκοντα δημόσιας αρχής, διότι αποτελούν βασικά στοιχεία της ασφάλειας ενός αερολιμένα.

(403) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα καθήκοντα για τα οποία χορηγείται η εν λόγω αντιστάθμιση είναι δραστηριότητες που δεν μπορούν να διαχωριστούν από την οικονομική δραστηριότητα της BSCA, φορέα εκμετάλλευσης του αερολιμένα. Τα καθήκοντα αυτά δεν μπορούν να συνδεθούν με τα καθήκοντα ασφάλειας που νοούνται ως καταπολέμηση των πράξεων παράνομης παρεμβολής, ούτε με κάποια δραστηριότητα που συνεπάγεται την άσκηση αρμοδιοτήτων δημόσιας εξουσίας.

(404) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η παρακολούθηση και η καταχώριση των πτήσεων και ο προγραμματισμός των πτήσεων, καθώς και η καθοδήγηση των αεροσκαφών, αποτελούν υπηρεσίες οικονομικής φύσεως. Η χρηματοδότησή τους εμπίπτει, συνεπώς, στους εφαρμοστέους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

6.1.1.3. Εγγραφή της SOWAER σε αύξηση κεφαλαίου

(405) Εφόσον η αύξηση του κεφαλαίου, που αποτελεί το αντικείμενο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, έχει αναληφθεί από τη SOWAER υπέρ της BSCA το 2002, δηλ. μετά την έκδοση της απόφασης ADP ⁽¹⁴¹⁾, δεν εξαιρείται από το πεδίο ελέγχου της Επιτροπής στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 346).

6.1.2. Επιλεκτικό πλεονέκτημα

(406) Για να αξιολογηθεί αν τα κρατικά μέτρα συνιστούν ενίσχυση, πρέπει να διαπιστωθεί αν τα εν λόγω μέτρα παρέχουν στην επιχείρηση οικονομικό πλεονέκτημα το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει σε κανονικές συνθήκες της αγοράς. Η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί να αποκλειστεί όταν τα επίμαχα μέτρα συνιστούν οικονομικές συναλλαγές που πραγματοποιούνται από δημόσιους οργανισμούς ή δημόσιες επιχειρήσεις σε κανονικές συνθήκες της αγοράς ⁽¹⁴²⁾. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να διαπιστωθεί εάν, σε παρόμοιες περιστάσεις, ένας ιδιώτης φορέας στηριζόμενος στις προβλέψιμες δυνατότητες αποδοτικότητας, ανεξάρτητα από οποιοδήποτε κριτήριο κοινωνικού χαρακτήρα ή περιφερειακής ή κλαδικής πολιτικής, θα είχε προβεί στις ίδιες πράξεις με την οντότητα που χορηγεί το μέτρο (στη συνέχεια «το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς»). Η ύπαρξη οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί να αποκλειστεί εάν τα εν λόγω μέτρα συνιστούν χρηματικές αντιστάθμισεις που χορηγούνται στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις για να μπορέσουν να διαχειριστούν μια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, υπό την προϋπόθεση ότι οι αντιστάθμισεις αυτές πληρούν τις σωρευτικές προϋποθέσεις της απόφασης Altmark ⁽¹⁴³⁾. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα αναλύσει τα εξεταζόμενα μέτρα βάσει των όρων της απόφασης Altmark και του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς.

⁽¹³⁸⁾ Η παρακολούθηση και καταχώριση των πτήσεων συνίσταται στη συμπλήρωση της βάσης δεδομένων της κυβέρνησης της Βαλлонίας με τις πληροφορίες σχετικά με τις πτήσεις (αριθμός επιβατών, νηολόγηση, όνομα του πιλότου, τύπος αεροσκάφους, είδος της πτήσης, προέλευση, βάρος του αεροσκάφους κ.λπ.).

⁽¹³⁹⁾ Ο προγραμματισμός των πτήσεων αφορά τις κοινοποιήσεις, τα σχέδια πτήσης, τις χρονοθυρίδες, τις ασύρματες ανακοινώσεις και τη διαχείριση των χώρων στάθμευσης αεροσκαφών.

⁽¹⁴⁰⁾ Η καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος περιλαμβάνει δύο καθήκοντα: i) την οδηγία «stand» (αναμονή) από τον συντονιστή των ζωνών σε κάθε άφιξη αεροσκάφους και ii) «follow me» (ακολουθήσέ με) που συνίσταται στην καθοδήγηση του αεροσκάφους από αυτοκίνητο που χρησιμοποιείται μόνο για τους πιλότους οι οποίοι δεν γνωρίζουν τον αερολιμένα (πτήσεις επιχειρηματιών) ή για μεγάλα αεροσκάφη, κωδικού D.

⁽¹⁴¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 85.

⁽¹⁴²⁾ Απόφαση της 11ης Ιουλίου 1996 στην υπόθεση C-39/94 SFEI και λοιποί, Συλλογή 1996, σ. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψη 60· απόφαση της 29ης Απριλίου 1999 στην υπόθεση C-342/96, Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-2459, ECLI:EU:C:1999:210, σκέψη 41.

⁽¹⁴³⁾ Βλέπε υποσημείωση 92.

6.1.2.1. Εφαρμογή των κριτηρίων της απόφασης Altmark

- (407) Πρέπει κατ' αρχάς να εξετασθεί το επιχείρημα του Βελγίου που παρατίθεται στο τμήμα 5.1.1.1 γ) ii) ότι η επιχορήγηση για την παροχή ορισμένων υπηρεσιών που συνδέονται με τις αερολιμενικές δραστηριότητες, σε περίπτωση που ένα μέρος αυτών των υπηρεσιών έχει οικονομικό χαρακτήρα, δεν συνιστά πλεονέκτημα υπέρ της BSCA βάσει της απόφασης Altmark ⁽¹⁴⁴⁾.
- (408) Όπως αναλύεται στο τμήμα 6.1.1, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα μέρος των υπηρεσιών για τις οποίες καταβάλλεται η επιχορήγηση δεν έχει οικονομικό χαρακτήρα (όπως οι υπηρεσίες πυρασφάλειας και ασφάλειας) και θα εξαιρέσει από την ανάλυσή της το μέρος της επιχορήγησης για την αντιστάθμιση του κόστους των υπηρεσιών αυτών.
- (409) Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα άλλο μέρος των υπηρεσιών για τις οποίες καταβάλλεται η επιχορήγηση είναι οικονομικής φύσεως, όπως η συντήρηση και η επισκευή των υποδομών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, ή ακόμη η καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος.
- (410) Η Επιτροπή εκτιμά ότι το Βέλγιο υποπίπτει σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως με το να χαρακτηρίζει τις υπηρεσίες αυτές ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος. Πράγματι, όπως ορίζει η παράγραφος 47 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στις αντιστάθμισεις που χορηγούνται για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ⁽¹⁴⁵⁾, κατά γενικό κανόνα, μια «ιδιαιτέρη αποστολή δημόσιας υπηρεσίας» υποδηλώνει την παροχή υπηρεσιών τις οποίες δεν θα αναλάμβανε ένας φορέας που μεριμνά περί των ιδίων εμπορικών συμφερόντων, ή τουλάχιστον δεν θα τις αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή υπό τις αυτές προϋποθέσεις. Στην παράγραφο 50 της ίδιας ανακοίνωσης, η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι για να χαρακτηρισθούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, οι υπηρεσίες πρέπει να απευθύνονται σε πολίτες ή να αποβλέπουν στο συμφέρον του κοινωνικού συνόλου. Στην παρούσα περίπτωση, οι προσδιορισθείσες οικονομικές υπηρεσίες δεν παρέχονται προς όφελος των πολιτών, αλλά μόνο για να μπορέσει η BSCA να παράσχει μια αερολιμενική υπηρεσία. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την οικονομική δραστηριότητα της εκμετάλλευσης του αερολιμένα.
- (411) Εξάλλου, η BSCA δεν επελέγη με διαδικασία που ανταποκρίνεται στους όρους που ορίζει το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark.
- (412) Επιπλέον, το Βέλγιο δεν προσκόμισε στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το ποσό της επιδότησης καθορίστηκε βάσει ανάλυσης του κόστους που μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη, θα επωμιζόταν για την ικανοποίηση των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, τα επιχειρήματα του Βελγίου είναι ανεπαρκή:
- το Βέλγιο αναφέρει ότι οι δείκτες που αναφέρονται στην προαναφερθείσα ανακοίνωση στην αιτιολογική σκέψη 410 αποδεικνύουν την αποτελεσματική διαχείριση της BSCA (βλέπε αιτιολογική σκέψη 253), χωρίς, ωστόσο, να αναφέρει τη φύση και την αξία των εν λόγω δεικτών·
 - το Βέλγιο προσθέτει ότι αυτή η χρηστή διαχείριση συνέβαλε στην προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών το 2009 στο πλαίσιο της μερικής ιδιωτικοποίησης της BSCA. Η Επιτροπή τονίζει, ωστόσο, ότι η συμμετοχή των επενδυτών στο κεφάλαιο της BSCA (με την απόκτηση δικαιώματος αρνησικυρίας επί των σημαντικών αποφάσεων) μπορεί να οφείλεται στην ύπαρξη της ενίσχυσης, η οποία τους επιτρέπει να ελπίζουν ότι η BSCA θα προσελκύσει σημαντική κίνηση και, ως εκ τούτου, θα αποκομίσει υψηλά κέρδη, και όχι στην καλή διαχείριση. Υπενθυμίζεται, εξάλλου, ότι οι ιδιώτες επενδυτές μπορούν να αποκτούν συμμετοχές σε εταιρείες με κακή διαχείριση με την ελπίδα της εξυγίανσης τους, όταν θα αποκτήσουν ή θα ασκούν από κοινού τον έλεγχο της εν λόγω εταιρίας, όπως συμβαίνει με τον ιδιώτη επενδυτή της BSCA που διαθέτει δικαίωμα αρνησικυρίας για τις σημαντικές αποφάσεις·
 - ούτε αρκεί το γεγονός ότι ο κύκλος εργασιών ή η επιβατική κίνηση του αερολιμένα του Charleroi παρουσιάζει αύξηση για να θεωρηθεί ότι ο αερολιμένας έχει χρηστή διαχείριση, όπως πράττει το Βέλγιο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 254). Η εν λόγω αύξηση του κύκλου εργασιών και της επιβατικής κίνησης μπορεί να οφείλεται στην ενίσχυση που παρέχει τη δυνατότητα στη BSCA να προσφέρει πολύ ευνοϊκούς όρους στις αεροπορικές εταιρείες και έτσι να προσελκύσει επιβάτες·
 - τέλος, το επιχείρημα του Βελγίου ότι «από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό που έχει τεθεί σε εφαρμογή προκύπτει ότι, εξ ορισμού, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη BSCA είναι κατώτερη από την τιμή της αγοράς για το σύνολο των υπηρεσιών που της έχουν ανατεθεί, εφόσον η αντιστάθμιση αυτή υπόκειται από το 2006 σε ανώτατο όριο για τις υπηρεσίες που συνδέονται με την πυρασφάλεια και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα και, από το 2010, για τις υπηρεσίες ασφαλείας» (βλέπε αιτιολογική σκέψη 255) δεν μπορεί ούτε να αποδείξει ότι η διαχείριση της BSCA είναι αποτελεσματική, αλλά μόνο να συμβάλει, ενδεχομένως, στο να διαπιστωθεί ότι δεν υφίσταται υπεραντιστάθμιση.

⁽¹⁴⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 92.⁽¹⁴⁵⁾ ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ.4.

- (413) Εν κατακλείδι, τουλάχιστον το πρώτο και το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν πληρούνται. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει, βάσει της απόφασης Altmark, ότι η επιχορήγηση της Περιφέρειας για την παροχή υπηρεσιών που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα συνιστά πλεονέκτημα.

6.1.2.2. Εφαρμογή της αρχής του φορέα της οικονομίας της αγοράς

- (414) Όσον αφορά τον προσδιορισμό του φορέα που χορηγεί το μέτρο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενέργειες i) της Περιφέρειας, ως ιδιοκτήτη της έκτασης της ζώνης του αερολιμένα, αφενός, και ii) της SOWAER, εταιρείας υπό τον αποκλειστικό έλεγχο της περιφέρειας της Βαλλονίας, ως παραχωρησιούχου του ακινήτου της ζώνης του αερολιμένα, ιδιοκτήτη των υποδομών που θα κατασκευάζονται στον χώρο του αερολιμένα και ασκούντα καθήκοντα που της ανέθεσε η Περιφέρεια, αφετέρου, πρέπει να αναλυθούν από κοινού, εφόσον εμπίπτουν στην ίδια δραστηριότητα και τον ίδιο αερολιμένα. Υπό τις συνθήκες αυτές, η SOWAER εμφανίζεται πράγματι ως διαμεσολαβητής της Περιφέρειας σε αυτή τη διαδικασία. Κατά συνέπεια, για να διαπιστωθεί αν τα μέτρα που ορίζονται στο τμήμα 3.1 παρέχουν οικονομικό πλεονέκτημα στη BSCA, η Επιτροπή θα θεωρεί ότι η οντότητα που χορηγεί το μέτρο είναι από κοινού η Περιφέρεια και η SOWAER (στο εξής: «Περιφέρεια-SOWAER»).

- (415) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να εξετάσει το σύνολο των δεσμεύσεων της Περιφέρειας-SOWAER όταν τροποποιούν τα οικονομικά στοιχεία της παραχώρησης (διάθεση των υποδομών και περαιτέρω ανάπτυξη του προγράμματος επενδύσεων και ανάληψη των μεγάλων επισκευών, τέλος παραχώρησης, επιχορήγηση για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με την αερολιμενική δραστηριότητα, εφόσον οι εν λόγω υπηρεσίες έχουν οικονομικό χαρακτήρα) και αναλαμβάνονται σχεδόν ταυτόχρονα και συνδέονται μεταξύ τους.

- (416) Η Επιτροπή θα εφαρμόσει το κριτήριο του φορέα σε οικονομία της αγοράς στις ακόλουθες τέσσερις δέσμες μέτρων που ελήφθησαν διαδοχικά:

— τη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002 και την τροποποίηση της 29ης Μαρτίου 2002 της σύμβασης Περιφέρειας/SOWAER (στο εξής «οι συμβάσεις του 2002»·

— την απόφαση της κυβέρνησης της Βαλλονίας της 3ης Απριλίου 2003 για την κατασκευή τερματικού σταθμού χωρητικότητας μεγαλύτερης από αυτήν που είχε προβλεφθεί αρχικά (3 εκατομμύρια επιβάτες αντί 2 εκατομμυρίων) και να προβλεφθεί μεγαλύτερη χωρητικότητα για τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων (στο εξής «η απόφαση για την επένδυση του 2003»·

— τη σύμβαση υπηρεσιών της 4ης Απριλίου 2006 μεταξύ της SOWAER και της BSCA και την τροποποίηση της 10ης Μαρτίου 2006 της σύμβασης Περιφέρειας/SOWAER (στο εξής «οι συμβάσεις του 2006»·

— την τροποποίηση της 15ης Ιανουαρίου 2008 της σύμβασης Περιφέρειας/SOWAER (στο εξής «η τροποποίηση του 2008»).

- (417) Η Επιτροπή θα εφαρμόζει επίσης το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή στην οικονομία της αγοράς στην εγγραφή της SOWAER στην αύξηση κεφαλαίου της BSCA του Δεκεμβρίου 2002.

- (418) Για το καθένα από τα μέτρα αυτά, εφόσον αποτελούν πλεονέκτημα, η Επιτροπή θα εξετάσει αν το πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό.

α) Εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς στα μέτρα για τη διάθεση της υποδομής, περιλαμβανομένης της υλοποίησης νέων επενδύσεων και των μεγάλων επισκευών, και για τη χορήγηση επιχορήγησης για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα

i) Συμβάσεις του 2002

1. Εφαρμογή της αρχής του φορέα της οικονομίας της αγοράς

α) Γενικές αρχές εφαρμοστέες στα τέσσερα μέτρα

- (419) Όπως ορίζει η παράγραφος 51 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, η ανάλυση της συμμόρφωσης με τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ θα πρέπει να βασίζεται σε υγιείς εκ των προτέρων προοπτικές αποδοτικότητας για την οντότητα που χορηγεί τη χρηματοδότηση ⁽¹⁴⁶⁾.

⁽¹⁴⁶⁾ Απόφαση 2013/664/ΕΕ της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2012, σχετικά με το μέτρο SA.23324 — C 25/07 (πρώην NN 26/07) — Φινλανδία Finavia, Airpro και Ryanair στο αεροδρόμιο Tampere-Pirkkala (ΕΕ L 309 της 19.11.2013, σ. 27).

- (420) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Περιφέρεια δεν υπέβαλε κανένα επιχειρηματικό σχέδιο με την αναμενόμενη για την Περιφέρεια και/ή τη SOWAER αποδοτικότητα των επενδύσεων που είχαν προγραμματιστεί όταν ελήφθησαν οι δεσμευτικές αποφάσεις για την υλοποίηση της κάθε επένδυσης. Η απουσία επιχειρηματικού σχεδίου αποτελεί ένδειξη ότι η Περιφέρεια και/ή η SOWAER δεν ενεργούσαν σύμφωνα με τη λογική του φορέα σε οικονομία της αγοράς όταν ενέκριναν τα μέτρα υπέρ της BSCA.
- (421) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι εκθέσεις που υποβλήθηκαν για την υποστήριξη των αποφάσεων της κυβέρνησης της Βαλλονίας δικαιολογούν το ενδιαφέρον των επενδύσεων αυτών λόγω του θετικού αντίκτυπου της ανάπτυξης του αερολιμένα στην οικονομία και την απασχόληση στο Charleroi και την ευρύτερη περιοχή ⁽¹⁴⁷⁾. Εντούτοις, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατά πάγια νομολογία, τα ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης δεν μπορούν να λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς ⁽¹⁴⁸⁾.
- (422) Παρά την έλλειψη επιχειρηματικού σχεδίου της Περιφέρειας και/ή της SOWAER, η Επιτροπή εξέτασε αν, για την Περιφέρεια-SOWAER από κοινού, η καθαρή παρούσα αξία κάθε συνόλου μέτρων που προσδιορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 416 ήταν θετική. Πράγματι, αν η καθαρή παρούσα αξία ενός μέτρου είναι θετική, αυτό σημαίνει ότι το εν λόγω μέτρο είναι αποδοτικό για τον ενδιαφερόμενο φορέα.
- (423) Η καθαρή παρούσα αξία υπολογίστηκε ως το προεξοφλημένο άθροισμα των χρηματοοικονομικών ροών (έσοδα μείον έξοδα) άθροιστικά για το σύνολο Περιφέρειας-SOWAER που μπορεί να αναμένονται από κάθε σύνολο μέτρων κατά τη χορήγησή τους.
- (424) Το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας καθορίστηκε με τον προσδιορισμό του κόστους του κεφαλαίου για τον φορέα που χορήγησε το μέτρο της ενίσχυσης κατά τον χρόνο χορήγησής του. Το κόστος του κεφαλαίου μιας οντότητας εξαρτάται από τη δομή της χρηματοδότησής της, ιδίως όσον αφορά τα ίδια κεφάλαια και το χρέος. Στην παρούσα περίπτωση, το μεγαλύτερο μέρος των επιβαρύνσεων που σχετίζονται με το έργο και βαρύνουν την ενότητα Περιφέρεια-SOWAER προέρχεται από επενδύσεις που χρηματοδοτούνται από τη SOWAER. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αποφάσισε να αξιολογήσει το κόστος του κεφαλαίου της οντότητας που χορηγεί το μέτρο με το κόστος του κεφαλαίου που προκύπτει από τη διάρθρωση του ισολογισμού της SOWAER, που είναι η χρηματοδοτική διάρθρωση που επέλεξε η ενότητα Περιφέρειας-SOWAER, και με βάση τους όρους πρόσβασης στις κεφαλαιαγορές.

β) Εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς στις συμβάσεις του 2002

- (425) Βάσει των συμβάσεων του 2002, η Περιφέρεια-SOWAER αποφάσισε να θέσει στη διάθεση της BSCA, έναντι τέλους παραχώρησης, τα γήπεδα και τις υποδομές του αερολιμένα του Charleroi, αναλαμβάνοντας τη δέσμευση να αναπτύξει την υποδομή σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων το οποίο προσαρτήθηκε στη σύμβαση Περιφέρειας-SOWAER του 2002, και να πραγματοποιήσει τα μεγάλα έργα συντήρησης και επισκευών, καθώς και να καταβάλει στη BSCA επιχορήγηση για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα.
- (426) Το αντιπαράδειγμα θα ήταν η Περιφέρεια-SOWAER να μην υπογράψει τις συμβάσεις του 2002 και, ως εκ τούτου, να μην αναλάβει δέσμευση για νέες μεγάλες επενδύσεις ούτε να χορηγήσει την επιχορήγηση για υπηρεσίες «πυρασφάλειας-συντήρησης». Η Επιτροπή υπέθεσε ότι σε αυτό το αντιπαράδειγμα χωρίς ενίσχυση, ο αερολιμένας θα συνέχιζε κατά πάσα πιθανότητα να λειτουργεί, αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης των επενδύσεων που προβλέπονται από τις συμβάσεις του 2002 για να καταστεί δυνατή η σημαντική αύξηση της κυκλοφορίας στον αερολιμένα. Αυτό το αντιπαράδειγμα θα οδηγούσε σε ελαφρώς θετική καθαρή παρούσα αξία, που είναι αδύνατο να εκτιμηθεί με οποιοδήποτε επίπεδο αξιοπιστίας, ιδίως λόγω του ότι θα ήταν πολύ δύσκολο να εκτιμηθεί ποια θα μπορούσε να είναι η αναμενόμενη επιβατική κίνηση χωρίς τις συμβάσεις του 2002, και τα τέλη παραχώρησης που εισπράττει η BSCA από την Περιφέρεια-SOWAER. Στους υπολογισμούς της καθαρής παρούσας αξίας, η Επιτροπή έλαβε ως παραδοχή ότι η καθαρή παρούσα αξία του αντιπαραδείγματος είναι μηδενική. Αν βάσει αυτής της παραδοχής, η καθαρή παρούσα αξία των συμβάσεων του 2002 είναι αρνητική, αυτό ισχύει κατά μείζονα λόγο στην περίπτωση που η τρέχουσα αξία του αντιπαραδείγματος είναι θετική. Πρόκειται, συνεπώς, για ευνοϊκή παραδοχή για την Περιφέρεια-SOWAER και την BSCA.

⁽¹⁴⁷⁾ Βλέπε υπόμνημα της 8ης Νοεμβρίου 2000 του υπουργού Οικονομικών της κυβέρνησης της Βαλλονίας

⁽¹⁴⁸⁾ Υποθέσεις T-129/95, T-2/96 και T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke και Lech-Stahlwerke κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-17, ECLI:EU:T:1999:7, σκέψη 120.

i) Δαπάνες και έσοδα που συνεκτιμώνται για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002

(427) Για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας των συμβάσεων του 2002 για την Περιφέρεια-SOWAER, η Επιτροπή προσδιόρισε τις δαπάνες και τα έσοδα της Περιφέρειας — SOWAER που θα μπορούσαν να προβλεφθούν από τις συμβάσεις αυτές, ενσωματώνοντας:

— για την περίοδο 2002 έως 2015:

— το προβλεπόμενο κόστος των επενδύσεων (βλέπε Tableau 13) και τις υπηρεσίες οικονομικού χαρακτήρα που πρέπει να πραγματοποιήσει η SOWAER, καθώς και το μερίδιο της επιχορήγησης που καταβάλλει η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με την αερολιμενική δραστηριότητα, η οποία καταβάλλεται για υπηρεσίες οικονομικού χαρακτήρα·

— τα προβλεπόμενα έσοδα από το τέλος παραχώρησης που οφείλει η BSCA στη SOWAER·

— για την περίοδο 2016 έως 2040:

— την αξία των αναμενόμενων ταμειακών ροών του έργου μετά το 2015. Η αξία των χρηματοοικονομικών ροών του έργου μετά το 2015 υπολογίστηκε με τη μέθοδο ανάπτυξης στο διηνεκές, με ρυθμό ανάπτυξης 2 %, που αντικατοπτρίζει το αναμενόμενο ποσοστό του πληθωρισμού για την περίοδο ⁽¹⁴⁹⁾.

(428) Τα εν λόγω στοιχεία βασίζονται στις προβλέψεις που διέθετε η Περιφέρεια και η SOWAER το 2002, ιδίως όσον αφορά τον όγκο επιβατικής κίνησης και το κόστος. Επομένως, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη τις υπερβάσεις του κόστους του προγράμματος επενδύσεων που δεν μπορούσαν να προβλεφθούν κατά τη λήψη της απόφασης για την έναρξη του προγράμματος τον Απρίλιο του 2002 (π.χ. η αύξηση των τιμών των δομικών υλικών και οι υπερβάσεις δαπανών που συνδέονται με προβλήματα σταθερότητας του εδάφους τα οποία δεν ήταν γνωστά κατά την εκπόνηση του προγράμματος επενδύσεων).

(429) Η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ούτε την αξία των γηπέδων και των υποδομών στον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας, τόσο στον υπολογισμό που αντιστοιχεί στο σενάριο της έγκρισης των συμβάσεων του 2002 όσο και στον υπολογισμό που αντιστοιχεί στο αντιπαράδειγμα. Ο υπολογισμός της καθαρής παρούσας αξίας στην πραγματικότητα βασίστηκε στις μελλοντικές ταμειακές ροές που αναμενόταν το 2002.

(430) Τέλος, δεν έχουν ληφθεί υπόψη οι τυχόν υπεραξίες κεφαλαίου και των μερισμάτων που εισέπραξε η SOWAER δυνάμει της συμμετοχής της στο κεφάλαιο της BSCA. Πράγματι, όπως διευκρίνισε το Δικαστήριο ⁽¹⁵⁰⁾, «για να αξιολογηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να προσδιορισθεί εάν η δικαιούχος επιχείρηση αντλεί επιλεκτικό οικονομικό όφελος, το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Στο πλαίσιο της εξετάσεως αυτής, εναπόκειται στο εθνικό δικαστήριο να προσδιορίσει τη συνήθη αμοιβή για τις επίμαχες παροχές». Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην παρούσα περίπτωση, η διάθεση μιας υποδομής σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς συνιστά για τη BSCA πλεονέκτημα, ακόμη και στην περίπτωση που η SOWAER ελπίζει να ανακτήσει τη ζημία της από την ανατίμηση του κεφαλαίου που κατέχει ή από τα μερίσματα που θα εισπράξει. Η Επιτροπή επισημαίνει, εξάλλου, τις συνέπειες που θα είχε στον ανταγωνισμό μια προσέγγιση που θα λάμβανε υπόψη τις ενδεχόμενες υπεραξίες κεφαλαίου και τα μερίσματα. Στην ακραία εκδοχή του, το σενάριο αυτό θα οδηγούσε στην αποδοχή του ότι μια δημόσια αρχή μπορεί να απαιτεί μηδενικό τέλος παραχώρησης από έναν αερολιμένα του οποίου είναι μέτοχος (εφόσον η εν λόγω αρχή θα μπορούσε να αναμένει μερίσματα και/ή αύξηση της αξίας των μετοχών), χωρίς αυτό να συνιστά ενίσχυση. Αυτό θα επέτρεπε στον εν λόγω αερολιμένα να προσφέρει πολύ χαμηλές τιμές στις αεροπορικές εταιρείες και, με τον τρόπο αυτό, θα προκαλούσε στρέβλωση του ανταγωνισμού, ιδίως σε σχέση με τους ιδιωτικούς αερολιμένες.

(431) Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει το κόστος των επενδύσεων οικονομικής φύσεως που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002.

Για την κατάρτιση του εν λόγω πίνακα, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση το πρόγραμμα επενδύσεων που προβλέπεται για τον αερολιμένα του Charleroi, το οποίο προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA της 15ης Απριλίου 2002. Μολονότι προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA της 15ης Απριλίου 2002, το πρόγραμμα αυτό δεν

⁽¹⁴⁹⁾ Ο ρυθμός αύξησης του 2 % χρησιμοποιείται και ο ίδιος στις διαδοχικές συμφωνίες μεταξύ της Περιφέρειας/SOWAER και της BSCA, όπως για παράδειγμα το ποσοστό αύξησης του ανώτατου ορίου του κυμαινόμενου τέλους.

⁽¹⁵⁰⁾ Υπόθεση C-39/94 SFEI, Συλλογή 1996, σ. I-3547, ECLI:EU:C:1996:285, σκέψεις 60 και 61.

προσδιορίζει τις επενδύσεις που εκκρεμούσαν στις 15 Απριλίου 2002, αλλά το σύνολο των επενδύσεων που έπρεπε να είχαν πραγματοποιηθεί από την 1η Ιανουαρίου 2001 ή παρέμεναν απραγματοποίητες. Για τον προσδιορισμό των επενδύσεων που δεν είχαν πραγματοποιηθεί ακόμη στις 15 Απριλίου 2002, η Επιτροπή μετέφερε στο 2002 τις επενδύσεις που προβλέπονταν το 2001 και το 2002 ⁽¹⁵¹⁾ και αφαίρεσε από αυτό το σύνολο τις επενδύσεις που είχαν πραγματοποιηθεί ήδη στις 15 Απριλίου 2002 ⁽¹⁵²⁾.

Πίνακας 13

Κόστος των επενδύσεων που εκκρεμούσαν στις 15 Απριλίου 2002

(σε εκατ. ευρώ)

	2002	2003	2004	2002+2003+2004
Απαλλοτρίωση (υπόλοιπο 1ης φάσης)	0,55	0,00	0,00	0,55
Αγορά νέων γηπέδων	3,59	0,00	0,00	3,59
Υπόλοιπο νέων γηπέδων	0,00	0,00	0,94	0,94
Ανακαίνιση SABCA	1,39	0,00	0,00	1,39
Εκκαθάριση, διακανονισμός και διάφορα	1,12	0,00	0,00	1,12
Υποσύνολο:	6,64	0,00	0,94	7,59
Ανακαίνιση τεχνικών και διοικητικών χώρων	1,55	0,00	0,00	1,55
Περίφραξη του χώρου του αερολιμένα	0,27	0,00	0,00	0,27
Φώτα προσέγγισης και τροχοδρόμου	0,42	0,00	0,00	0,42
Ανακατασκευή ρείθρων	0,27	0,00	0,00	0,27
Επέκταση σταθμού κηροζίνης	0,27	0,00	0,00	0,27
Αποκομιδή αποβλήτων	0,12	0,00	0,00	0,12
Ανακατασκευή νότιου τροχοδρόμου	0,50	0,00	0,00	0,50
Χώρος στάθμευσης νεκροταφείου	0,03	0,00	0,00	0,03
Πυρανίχνευση του υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων των επιβατών	0,17	0,00	0,00	0,17
Καθαρισμός λυμάτων	5,18	0,00	0,00	5,18
Εξοπλισμός ενέργειας και τηλεπικοινωνιών	2,01	0,00	0,00	2,01
Τεχνική σήραγγα	0,74	0,45	0,00	1,19

⁽¹⁵¹⁾ Όπως αναφέρεται στο προβλεπόμενο πρόγραμμα επενδύσεων για τον αερολιμένα του Charleroi, που προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA της 15ης Απριλίου 2002.

⁽¹⁵²⁾ Όπως δήλωσε η BSCA.

(σε εκατ. ευρώ)

	2002	2003	2004	2002+2003+2004
Οδοί εξυπηρέτησης	0,00	0,00	0,82	0,82
Επίχωση στην εγκατάσταση	6,20	1,86	0,62	8,68
Επιμήκυνση του διαδρόμου	9,92	2,48	0,00	12,39
Βόρειος τροχόδρομος και έξοδος στον διάδρομο	2,48	3,72	1,02	7,21
Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών και επανεπίστρωση πλακάς	4,96	2,48	0,00	7,44
Υποστήριξη της αεροπλοΐας	0,00	0,50	3,07	3,57
Βοήθεια αποθήκης καυσίμου	0,25	1,61	0,00	1,86
Πύργος ελέγχου	0,00	0,25	0,25	0,50
Κτίρια γραφείων + εμπορευμάτων	0,00	0,25	2,13	2,38
Υποσύνολο	35,33	13,58	7,91	56,82
Νέος αεροσταθμός	12,64	12,39	2,97	28,01
ΣΥΝΟΛΟ	54,62	25,98	11,82	92,42

Στη συνέχεια η Επιτροπή εξέτασε αποκλειστικά το μέρος των επενδύσεων που θεωρεί ότι συνδέεται με οικονομικές δραστηριότητες. Έχουν επομένως εξαιρεθεί:

- η περιφράξη του τμήματος του αερολιμένα στο οποίο παρέχεται πρόσβαση μετά τους ελέγχους της αστυνομίας και όπου βρίσκονται τα αεροσκάφη (βλέπε επεξηγήσεις στην αιτιολογική σκέψη 365),
- ο πύργος ελέγχου (βλέπε επεξηγήσεις στην αιτιολογική σκέψη 365),
- το 7 % του κόστους των επενδύσεων που συνδέονται με τον νέο αεροσταθμό (βλέπε επεξηγήσεις στην αιτιολογική σκέψη 366).

Η Επιτροπή καταλήγει στο ακόλουθο πρόγραμμα επενδύσεων:

Πίνακας 14

Κόστος των επενδύσεων για δραστηριότητες οικονομικής φύσεως που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002

(σε εκατ. ευρώ)

	Οικονομικό μέρος	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Απαλλοτρίωση (υπόλοιπο 1ης φάσης)	100	0,55	0,00	0,00	0,55
Αγορά νέων γηπέδων	100	3,59	0,00	0,00	3,59

(σε εκατ. ευρώ)

	Οικονομικό μέρος	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Υπόλοιπο νέων γηπέδων	100	0,00	0,00	0,94	0,94
Ανακαίνιση SABCA	100	1,39	0,00	0,00	1,39
Εκκαθάριση, διακανονισμός και διάφορα	100	1,12	0,00	0,00	1,12
Υποσύνολο:		6,64	0,00	0,94	7,59
Ανακαίνιση τεχνικών και διοικητικών χώρων	100	1,55	0,00	0,00	1,55
Περίφραξη του χώρου του αερολιμένα	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Φώτα προσέγγισης και τροχοδρόμου	100	0,42	0,00	0,00	0,42
Ανακατασκευή ρείθρων	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Επέκταση σταθμού κηροζίνης	100	0,27	0,00	0,00	0,27
Αποκομιδή αποβλήτων	100	0,12	0,00	0,00	0,12
Ανακατασκευή νότιου τροχοδρόμου	100	0,50	0,00	0,00	0,50
Χώρος στάθμευσης νεκροταφείου	100	0,03	0,00	0,00	0,03
Πυρανίχνευση του υπόγειου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων των επιβατών	100	0,17	0,00	0,00	0,17
Καθαρισμός λυμάτων	100	5,18	0,00	0,00	5,18
Εξοπλισμός ενέργειας και τηλεπικοινωνιών	100	2,01	0,00	0,00	2,01
Τεχνική σήραγγα	100	0,74	0,45	0,00	1,19
Οδοί εξυπηρέτησης	100	0,00	0,00	0,82	0,82
Επίχωση στην εγκατάσταση	100	6,20	1,86	0,62	8,68
Επιμήκυνση του διαδρόμου	100	9,92	2,48	0,00	12,39

(σε εκατ. ευρώ)

	Οικονομικό μέρος	2002	2003	2004	2002 + 2003 + 2004
Βόρειος τροχόδρομος και έξοδος στον διάδρομο	100	2,48	3,72	1,02	7,21
Χώρος στάθμευσης αεροσκαφών και επανεπίστρωση πλάκας	100	4,96	2,48	0,00	7,44
Υποστήριξη της αεροπλοΐας	100	0,00	0,50	3,07	3,57
Βοήθεια αποθήκης καυσίμου	100	0,25	1,61	0,00	1,86
Πύργος ελέγχου	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Κτίρια γραφείων + εμπορευμάτων	100	0,00	0,25	2,13	2,38
Υποσύνολο		35,06	13,34	7,66	56,06
Νέος αεροσταθμός	93	11,76	11,53	2,77	26,05
ΣΥΝΟΛΟ		53,46	24,86	11,37	89,69

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Επιτροπής, οι επενδύσεις για δραστηριότητες οικονομικής φύσεως που προβλέπονταν αρχικά ανήλθαν σε 89 690 000 ευρώ, ή στο 97 % των επενδύσεων που είχαν προβλεφθεί αρχικά.

- (432) Σε αυτές τις επενδύσεις πρέπει να προστεθούν οι δαπάνες συντήρησης και τα έξοδα λειτουργίας της SOWAER που αναλογούν στις οικονομικές δραστηριότητες του αερολιμένα του Charleroi, όπως προβλέπονται από την Région/SOWAER ⁽¹⁵³⁾. Δεδομένου ότι το 97 % των επενδύσεων που προβλέπονταν αρχικά ήταν για οικονομικές δραστηριότητες ⁽¹⁵⁴⁾, η Επιτροπή πολλαπλασίασε επί 0,97 τα έξοδα συντήρησης και τα έξοδα λειτουργίας που αναφέρονται στη σελίδα 10 του επιχειρηματικού σχεδίου της SOWAER, που προσαρτήθηκε στην απόφαση της Περιφέρειας, της 23ης Μαΐου 2001. Όσον αφορά τα έξοδα λειτουργίας, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Περιφέρεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι 29 % των δαπανών για τους αερολιμένες του Charleroi και της Λιέγης καταλογίζονται στο Charleroi.

Πίνακας 15

Άθροισμα των δαπανών συντήρησης (Α) και των δαπανών λειτουργίας (Β) της SOWAER που αποδίδονται στις οικονομικές δραστηριότητες του αερολιμένα του Charleroi

(σε εκατ. ευρώ)

	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⁾ Βλέπε σελίδα 10 του επιχειρηματικού σχεδίου της SOWAER που προσαρτήθηκε στην απόφαση της Περιφέρειας της Βαλλωνίας της 23ης Μαΐου 2001.

⁽¹⁵⁴⁾ Βλέπε τέλος της αιτιολογικής σκέψης 431.

- (433) Πρέπει επίσης να προστεθεί το μέρος της επιχορήγησης «πυρασφάλειας-συντήρησης» που αποδίδεται στις οικονομικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το 10 % των δαπανών που αντισταθμίζονται από την επιχορήγηση «πυρασφάλειας-συντήρησης», όπως αυτές αναφέρονται στο επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2002, είναι οικονομικής φύσεως.

Πίνακας 16

Μέρος της επιχορήγησης «πυρασφάλειας-συντήρησης» για την αντιστάθμιση των οικονομικών δραστηριοτήτων

(σε εκατ. ευρώ)

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) Για να καθοριστούν οι ταμειακές ροές εκροής που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002, η Επιτροπή άθροισε τις τελευταίες γραμμές του Πίνακα 14, του Πίνακα 15 και του Πίνακα 16.

Πίνακας 17

Ταμειακές ροές εκροής μέχρι το 2015 που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002

(σε εκατ. ευρώ)

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) Για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του έργου, πρέπει να προσδιοριστούν τα προβλεπόμενα έσοδα. Αυτά τα προβλεπόμενα έσοδα δημιουργούνται από το μεταβλητό μέρος του τελους παραχώρησης της BSCA, όπως προβλέπεται από το άρθρο 11.1 της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002, ήτοι το 35 % των αεροναυτικών εσόδων της BSCA με ανώτατο όριο κυμαινόμενο με την πάροδο του χρόνου. Δεδομένων των προβλέψεων για τα έσοδα από αεροναυτικές δραστηριότητες, θα μπορούσε να προβλεφθεί ότι το κυμαινόμενο τέλος θα έφθανε το ανώτατο όριό του μέχρι το 2015. Αυτό το ανώτατο όριο καθορίστηκε σε 883 689 ευρώ το 2002, ποσό που θα αυξανόταν κατά 2 % ετησίως έως το 2006, και στη συνέχεια θα αυξανόταν σε 2 651 067 ευρώ το 2007, ποσό που αυξανόταν επίσης κατά 2 % ετησίως. Από το 2015, η σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002 προέβλεπε ότι τα ποσά αυτά θα αναθεωρούνταν. Η Επιτροπή έλαβε ως παραδοχή ότι η επιβολή ανώτατου ορίου θα καταργούνταν από το 2015 (εάν η Επιτροπή έκανε την παραδοχή ότι το ανώτατο όριο θα διατηρούνταν και μετά το 2015, θα κατέληγε σε μια καθαρή παρούσα αξία του μέτρου χαμηλότερη από εκείνη την οποία υπολόγισε).

Πίνακας 18

Ταμειακές ροές εισροής μέχρι το 2015 που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002

(σε εκατ. ευρώ)

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) Η Επιτροπή υπολόγισε τις καθαρές ταμειακές ροές (εισροές μείον εκροές) τις οποίες έλαβε υπόψη για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002 ως τη διαφορά μεταξύ της τελευταίας γραμμής του Πίνακα 18 και του Πίνακα 17.

Πίνακας 19

Καθαρές ταμειακές ροές (εισροές μείον εκροές) μέχρι το 2015 που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002

(σε εκατ. ευρώ)

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) Προεξοφλητικό επιτόκιο που ελήφθη υπόψη για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας του μέτρου του 2002

(437) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 424, για να καθορίσει το προεξοφλητικό επιτόκιο, η Επιτροπή υπολόγισε το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου για τη SOWAER κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Η εκτίμηση αυτή έγινε βάσει των ακόλουθων δεδομένων και υποθέσεων:

— ένα δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια 30 % της SOWAER ⁽¹⁵⁵⁾ και, ως εκ τούτου, ένα μέρος του χρέους στη χρηματοδότηση (r_D) 23 %·

— ένα προ φόρων κόστος του χρέους (k_D) ίσο με το μέσο σταθμισμένο προ φόρων κόστος του χρέους της SOWAER το 2002, ήτοι μεταξύ 4,9 % και 5,5 %·

— ένα ασφάλιστρο κινδύνου (Δk) 5,51 % ⁽¹⁵⁶⁾·

— έναν συντελεστή βήτα ⁽¹⁵⁷⁾ μεταξύ 0,91 και 1,23 ⁽¹⁵⁸⁾·

— όσον αφορά το κόστος των ιδίων κεφαλαίων, ένα κόστος κεφαλαίου προ φόρων που τοποθετείται χωρίς κίνδυνο (r_f) μεταξύ 5,16 % και 5,37 % ⁽¹⁵⁹⁾·

— έναν φορολογικό συντελεστή (t) 40,2 %.

Βάσει των εν λόγω δεδομένων και παραδοχών, η Επιτροπή είναι σε θέση να υπολογίσει το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου (C), σύμφωνα με τον ακόλουθο κλασικό τύπο:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

Όπου το κόστος του κεφαλαίου (k_E) δίδεται από το μοντέλο αποτίμησης των χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού (MEDAF) σύμφωνα με τον τύπο:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Με βάση αυτόν τον τύπο και τις προηγούμενες υποθέσεις, η Επιτροπή εκτιμά ότι ένα προεξοφλητικό επιτόκιο 9 % είναι ένα λογικό επιτόκιο.

iii) Αποτέλεσμα του υπολογισμού της καθαρής παρούσας αξίας

(438) Οι καθαρές ταμειακές ροές που αναφέρονται στο Πίνακα 19 προεξοφλημένες με το επιτόκιο του 9 % αντιπροσωπεύουν καθαρή παρούσα αξία - 83,7 εκατ. ευρώ.

⁽¹⁵⁵⁾ Πρόκειται για μια εκ των υστέρων ανάλυση με βάση τον ισολογισμό της SOWAER για το 2002. Ο δείκτης χρέους προς ίδια κεφάλαια των εταιρειών αερομεταφορών είναι κατά μέσο όρο 35 % κατά την Damodaran: «Risk Premiums for Other Markets» 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>)

⁽¹⁵⁶⁾ Πηγή: Damodaran: «Risk Premiums for Other Markets» 2001 (<http://pages.stern.nyu.edu/~ADAMODAR/>).

⁽¹⁵⁷⁾ Ο συντελεστής βήτα αποτελεί βασικό παράγοντα του μοντέλου αξιολόγησης των χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού. Μετρά την αποδοτικότητα ενός περιουσιακού στοιχείου σε σχέση με την αγορά

⁽¹⁵⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 156.

⁽¹⁵⁹⁾ Επιτόκιο των δεκαετών βελγικών ομολόγων τον Απρίλιο του 2002.

- (439) Για τον υπολογισμό της καθαρής παρούσας αξίας για τη συνολική διάρκεια της παραχώρησης, πρέπει να προσδοθεί μια τελική αξία του έργου το 2015. Αυτό γίνεται με βάση υπόθεση ότι, από το 2015, θα υπάρχει ταμειακή ροή ίση προς τον μέσο όρο της περιόδου 2013-2015 αυξανόμενη κατά 2 % ετησίως. Εφόσον ληφθεί ως παραδοχή ότι το ανώτατο όριο για το μεταβλητό μέρος του τέλους παραχώρησης διαγράφεται από το 2016, οι τιμές που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι οι ταμειακές ροές χωρίς ανώτατο όριο για την περίοδο 2013-2015. Με βάση αυτές τις παραδοχές, η Επιτροπή υπολόγισε ότι η τελική αξία του έργου το 2015 μπορεί να εκτιμηθεί σε 8,07 εκατ. ευρώ.
- (440) Η καθαρή παρούσα αξία του μέτρου το 2002 ήταν – 75,63 εκατ. ευρώ. Εφόσον η εν λόγω καθαρή παρούσα αξία είναι αρνητική, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι οι συμβάσεις του 2002 δεν πληρούν το κριτήριο του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς και παρέχουν πλεονέκτημα στη BSCA έναντι των ανταγωνιστών της.

2. Επιλεκτικότητα

- (441) Βάσει των συμβάσεων του 2002, η Περιφέρεια-SOWAER αποφάσισε να δώσει στη διάθεση της BSCA τα γήπεδα και τις υποδομές του αερολιμένα του Charleroi, αναλαμβάνοντας τη δέσμευση να αναπτύξει την υποδομή σύμφωνα με το πρόγραμμα επενδύσεων το οποίο προσαρτήθηκε στη σύμβαση Περιφέρειας-SOWAER του 2002, και να πραγματοποιήσει τα μεγάλα έργα συντήρησης και επισκευών, καθώς και να καταβάλει στη BSCA επιχορήγηση για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα, έναντι τέλους παραχώρησης χαμηλότερου από αυτό που θα απαιτούσε ένας ιδιώτης φορέας της οικονομίας της αγοράς.
- (442) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο χορηγείται αποκλειστικά στην BSCA.
- (443) Βεβαίως, κατά το Βέλγιο ⁽¹⁶⁰⁾, δεν υφίσταται καμία δυσμενής διάκριση στο επίπεδο της Περιφέρειας όσον αφορά την επιχορήγηση βάσει ορισμένων υπηρεσιών που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα ⁽¹⁶¹⁾. Εξάλλου, κατά την άποψη του Βελγίου, τα καθήκοντα ασφάλειας και προστασίας στους αερολιμένες που ανήκουν στην περιφέρεια της Φλάνδρας ασκούνται από αυτήν.
- (444) Ωστόσο, η Επιτροπή διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις.
- (445) Καταρχάς, εφόσον το πλεονέκτημα προκύπτει από το γεγονός ότι το τέλος παραχώρησης είναι χαμηλότερο από αυτό που θα απαιτούσε ένας ιδιώτης φορέας για τη διάθεση των υποδομών, την παροχή των υπηρεσιών και την επιχορήγηση, πρέπει να εξεταστεί αν το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στη BSCA. Στο πλαίσιο αυτό, το γεγονός και μόνον ότι η επιχορήγηση καταβάλλεται χωρίς διάκριση από την Περιφέρεια στους άλλους αερολιμένες τους οποίους διαχειρίζεται δεν επαρκεί. Πρέπει να αποδειχτεί ότι η Περιφέρεια χορήγησε το ίδιο μέτρο και στους άλλους αερολιμένες τους οποίους διαχειρίζεται, αποδεχόμενη ένα τέλος χαμηλότερο από το τέλος της αγοράς με τους ίδιους όρους με εκείνους που χορηγήθηκαν στη BSCA. Το Βέλγιο δεν υπέβαλε τέτοια απόδειξη.
- (446) Ακόμη και αν υποθεθεί ότι το Βέλγιο θα μπορούσε να παράσχει την απόδειξη αυτή, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σε κάθε περίπτωση, ένα τέτοιο μέτρο δεν θα παρείχε επιλεκτικό πλεονέκτημα στη BSCA, εφόσον το μέτρο αυτό θα ωφελούσε έναν οικονομικό τομέα (δηλ. τον τομέα της διαχείρισης αερολιμένων) και, επομένως, δεν θα ήταν ένα μέτρο γενικής εφαρμογής ⁽¹⁶²⁾. Ειδικότερα, οι διαχειριστές των άλλων τρόπων μεταφοράς δεν επωφελούνται από ένα τέτοιο πλεονέκτημα.
- (447) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στη BSCA.

ii) Απόφαση επένδυσης του 2003

1. Εφαρμογή της αρχής του φορέα της οικονομίας της αγοράς

- (448) Η Περιφέρεια θα μπορούσε να επιμείνει στο πρόγραμμα του 2002. Στην απόφαση του Απριλίου 2003 αντιστοιχεί ένα αντιπαράδειγμα που συνίσταται στη διατήρηση του προγράμματος επενδύσεων που προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA. Οι δαπάνες της απόφασης για επενδύσεις του 2003 για την Περιφέρεια/SOWAER αντιστοιχούν λοιπόν στις επιπλέον δαπάνες από εκείνες που προβλέφθηκαν στο «πρόγραμμα επενδύσεων» του 2002.

⁽¹⁶⁰⁾ Υπόμνημα του Βελγίου με τίτλο «Απάντηση της Βαλλωνίας στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 14ης Ιανουαρίου 2014» (ερώτηση 13), που έλαβε η Επιτροπή στις 7 Φεβρουαρίου 2014.

⁽¹⁶¹⁾ Το Βέλγιο ονομάζει τις υπηρεσίες αυτές «υπηρεσίες μη οικονομικού χαρακτήρα».

⁽¹⁶²⁾ Απόφαση της 2ας Ιουλίου 1974 στην υπόθεση C-173/73, Ιταλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:1974:71.

- (449) Για να εξεταστεί αν ένας φορέας της οικονομίας της αγοράς θα είχε λάβει την επενδυτική απόφαση του 2003, πρέπει να προσδιοριστεί αν η καθαρή παρούσα αξία του μέτρου το 2003 είναι θετική.
- (450) Οι διαφορές μεταξύ του προγράμματος του 2003 και του 2002 καλύπτουν τόσο τις προβλέψεις όσον αφορά τις επενδύσεις όσο και τον αναμενόμενο αριθμό επιβατών.
- (451) Όσον αφορά τις επενδύσεις, η Επιτροπή επισημαίνει μια διαφορά για τις θέσεις «νέος τερματικός σταθμός» και «χώρος στάθμευσης», τόσο όσον αφορά τα ποσά όσο και τις ημερομηνίες των επενδύσεων. Η αύξηση των επενδύσεων για τον χώρο στάθμευσης και τον τερματικό σταθμό έγινε το 2002 στο αρχικό πρόγραμμα επενδύσεων και το 2004 στο πρόγραμμα του 2003. Η Επιτροπή διαπιστώνει, επομένως, ότι επήλθε απόκλιση δύο ετών μεταξύ των δύο προγραμμάτων όσον αφορά τις επενδύσεις. Εξάλλου, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε το Βέλγιο, η Επιτροπή εκτιμά ότι το οικονομικό μερίδιο των επενδύσεων στον χώρο στάθμευσης και στον τερματικό σταθμό είναι 93 %. Το ποσό των πρόσθετων επενδύσεων από το μέτρο του 2003 αντιστοιχεί στην ακόλουθη σύγκριση:

Πίνακας 20

Ποσό πρόσθετων επενδύσεων με απόκλιση δύο ετών που προκύπτει από το μέτρο του 2003

(σε εκατ. ευρώ)

	2003	2004	2005	2006	2007
Νέος τερματικός σταθμός	1,6	14	17	9,4	—
Χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων	0,8	6	6	5	1,2
Σύνολο	2,4	20	23	14,4	1,2
Οικονομικό μέρος	2,23	18,60	21,39	13,39	1,12
	2001	2002	2003	2004	2005
Επενδύσεις σύμφωνα με το πρόγραμμα 2001/2002	0,23	11,53	11,53	2,77	0,00
Ποσό πρόσθετων επενδύσεων (με απόκλιση 2 ετών)	2,00	7,07	9,86	10,63	1,12

- (452) Όσον αφορά τον όγκο της επιβατικής κίνησης, η Επιτροπή παρατηρεί απόκλιση μεταξύ του επιπέδου των επιβατών για το 2003 που είχε προβλεφθεί το 2002 (1,47 εκατομμύρια επιβάτες) και το 2003 (1,7 εκατομμύρια επιβάτες). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι είχε προβλεφθεί ότι οι πρόσθετες επενδύσεις θα προσέλκυαν 16 % επιπλέον επιβάτες (1,7/1,47) για όλη την περίοδο. Αυτοί οι επιπλέον επιβάτες δεν θα απέφεραν πλεόνασμα εσόδων για την περίοδο 2003-2015, στο μέτρο που είχε προβλεφθεί ότι το ανώτατο όριο του μεταβλητού τέλους παραχώρησης θα είχε ήδη επιτευχθεί για τα έτη αυτά. Ωστόσο, αυτή η αύξηση της επιβατικής κίνησης έχει επίπτωση στα έσοδα από το 2016 και, ως εκ τούτου, στην τελική αξία του αερολιμένα το 2015.
- (453) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 424, για να καθορίσει το προεξοφλητικό επιτόκιο, η Επιτροπή υπολόγισε το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου για τη SOWAER κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου. Η εκτίμηση αυτή έγινε βάσει των ακόλουθων δεδομένων και υποθέσεων:

— ένα δείκτη χρέους προς ίδια κεφάλαια 30 % της SOWAER ⁽¹⁶³⁾ και, ως εκ τούτου, ένα μέρος του χρέους στη χρηματοδότηση (r_D) 23 %.

⁽¹⁶³⁾ Βλέπε υποσημείωση 155.

- ένα προ φόρων κόστος του χρέους (k_D) ίσο με το μέσο σταθμισμένο προ φόρων κόστος του χρέους της SOWAER το 2002, ήτοι μεταξύ 4,9 % και 5,5 %,
- ένα ασφάλιστρο κινδύνου (Δk) 5,64 % ⁽¹⁶⁴⁾,
- έναν συντελεστή βήγτα μεταξύ 0,91 και 1,25 ⁽¹⁶⁴⁾,
- όσον αφορά το κόστος των ιδίων κεφαλαίων, ένα κόστος κεφαλαίου προ φόρων που τοποθετείται χωρίς κίνδυνο (r_f) μεταξύ 4,3 % και 5,7 % ⁽¹⁶⁵⁾,
- φορολογικός συντελεστής (t) 33,99 %.

Βάσει των εν λόγω δεδομένων και παραδοχών, η Επιτροπή είναι σε θέση να υπολογίσει το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου (C), σύμφωνα με τον ακόλουθο κλασικό τύπο:

$$C = (1 - r_D) \times k_E + r_D \times k_D$$

Όπου το κόστος του κεφαλαίου (k_E) δίδεται από το μοντέλο αποτίμησης των χρηματοοικονομικών στοιχείων ενεργητικού (MEDAF) σύμφωνα με τον τύπο:

$$k_E = r_f + \beta \times \Delta k$$

Με βάση αυτόν τον τύπο και τις προηγούμενες υποθέσεις, η Επιτροπή εκτιμά ότι ένα προεξοφλητικό επιτόκιο 9,5 % είναι ένα λογικό επιτόκιο.

- (454) Λαμβάνοντας υπόψη τις επενδύσεις την περίοδο 2003-2007 και το αναμενόμενο εισόδημα υπό μορφή τελικής αξίας το 2015, ο υπολογισμός της καθαρής παρούσας αξίας με βάση ένα μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου 9,5 % οδηγεί σε αξία – 19,81 εκατ. ευρώ. Η απόφαση για την επένδυση του 2003, όπως και η απόφαση του 2002, δεν είναι, συνεπώς, σύμφωνη με το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς.

2. Επιλεκτικότητα

- (455) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο χορηγείται αποκλειστικά στην BSCA. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στην BSCA.

iii) Συμβάσεις του 2006

- (456) Οι συμβάσεις του 2006:

- τροποποίησαν το πεδίο εφαρμογής των υπηρεσιών για τις οποίες η BSCA λαμβάνει επιχορήγηση από την Περιφέρεια και ορίζουν ανώτατο όριο στην εν λόγω επιχορήγηση,
- τροποποίησαν τον τρόπο υπολογισμού του μεταβλητού ποσού του τέλους παραχώρησης, διατηρώντας το ανώτατο όριο στο επίπεδο που καθόρισε η σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002.

- (457) Όσον αφορά το αναμενόμενο κόστος των μέτρων του 2006, με τη θέσπιση ενός ανώτατου ορίου στην επιχορήγηση της Περιφέρειας, τα μέτρα του 2006 επέτρεπαν, και με μια εκ των προτέρων προοπτική, να περιοριστεί η αύξηση της επιδότησης και, κατά συνέπεια, να μειωθούν οι δαπάνες της ενότητας Περιφέρειας/SOWAER σε σχέση με την προϋπάρχουσα κατάσταση.

- (458) Όσον αφορά τα αναμενόμενα έσοδα από τα μέτρα του 2006, πρέπει να επισημανθεί ότι το Βέλγιο υποστηρίζει ότι είχε αποφασιστεί να τροποποιηθούν οι λεπτομέρειες υπολογισμού του μεταβλητού ποσού του τέλους παραχώρησης, ώστε οι εταιρείες διαχείρισης των αερολιμένων (και επομένως η BSCA), που είχαν αποκτήσει το δικαίωμα να καθορίζουν το επίπεδο των αερολιμενικών τελών, να μην μπορούν να μειώσουν το τέλος που οφείλεται στη SOWAER (το τέλος αυτό

⁽¹⁶⁴⁾ Βλέπε υποσημείωση 156.

⁽¹⁶⁵⁾ Επιτόκιο των δεκαετών βελγικών ομολόγων τον Απρίλιο του 2003.

ήταν μέχρι τότε συνάρτηση των αερολιμενικών τελών). Σύμφωνα με το Βέλγιο, η SOWAER και η BSCA επιθυμούσαν οι συμβάσεις του 2006 να μην αλλάξουν την οικονομική ισορροπία που καθορίστηκε από τις συμβάσεις του 2002. Για τον λόγο αυτό:

- το ανώτατο όριο των μέτρων παραμένει αμετάβλητο·
- θεσπίζεται ρήτρα διασφάλισης, που προβλέπει ότι «σε εξαιρετικές περιστάσεις, ή σε περίπτωση νομικής τροποποίησης (...), ανεξάρτητες από τη βούληση των μερών, και οι οποίες θα μπορούσαν να αλλοιώσουν ριζικά την οικονομία της σύμβασης εις βάρος ενός από τα μέρη (...), τα μέρη θα επιδιώξουν τις τροποποιήσεις της σύμβασης με δίκαιο τρόπο, για να αποκατασταθεί η ισορροπία των αμοιβαίων παροχών τους, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τα συμφέροντά τους, σε συνεργασία με την περιφέρεια της Βαλλονίας».

(459) Η Επιτροπή θεωρεί ότι θα ήταν πράγματι λογικό η SOWAER να διαπραγματευτεί με την BSCA την τροποποίηση του τρόπου υπολογισμού του μεταβλητού ποσού του τέλους παραχώρησης, έτσι ώστε να μην μπορεί η BSCA να τροποποιήσει το ύψος του μεταβλητού ποσού του τέλους παραχώρησης μειώνοντας τα αερολιμενικά τέλη⁽¹⁶⁶⁾. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, χωρίς τον ναύλο, το ανώτατο όριο που θεσπίστηκε από τα μέτρα του 2006 καλύφθηκε ήδη με 637 689 επιβάτες το 2006 και 1 737 378 επιβάτες το 2007, ενώ ο αερολιμένας του Charleroi είχε ήδη 2 170 000 επιβάτες το 2006. Συνεπώς, η διατήρηση του ανωτάτου ορίου του μεταβλητού ποσού του τέλους παραχώρησης σε αμετάβλητο επίπεδο θα επέτρεπε τη διατήρηση του επιπέδου των εσόδων της SOWAER. Σε εξαιρετικές περιστάσεις που οδηγούν σε μείωση του μεταβλητού ποσού του τέλους παραχώρησης, η SOWAER μπορούσε να επαναδιαπραγματευτεί με την BSCA με σκοπό την εξεύρεση των τροποποιήσεων που θα έπρεπε να επέλθουν για να αποκατασταθεί η ισορροπία των αμοιβαίων παροχών. Τα μέτρα του 2006 δεν έπρεπε, συνεπώς, a priori να μειώνουν τα έσοδα της ενότητας Περιφέρεια/SOWAER.

(460) Τα μέτρα του 2006 έπρεπε, συνεπώς, να επιτρέπουν a priori τον περιορισμό των δαπανών της ενότητας Περιφέρεια/SOWAER (βλέπε αιτιολογική σκέψη 457), με παράλληλη διατήρηση των εσόδων τους (βλέπε αιτιολογική σκέψη 459). Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα αυτά είναι σύμφωνα με την αρχή του φορέα της οικονομίας της αγοράς. Ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση. Το μέτρο αυτό εξαιρείται συνεπώς από τη μετέπειτα ανάλυση.

iv) Τροποποίηση του 2008 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA

(461) Η τροποποίηση της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 15ης Ιανουαρίου 2008 εισήγαγε τη δέσμευση της Περιφέρειας να αναλάβει νέες υπηρεσίες οικονομικής φύσεως (καθοδήγηση αεροσκαφών στο έδαφος κ.λπ.) μέσω της επιχορήγησης για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα. Τις δραστηριότητες αυτές αναλάμβανε προηγουμένως απευθείας η Περιφέρεια.

(462) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η ενότητα Περιφέρεια/SOWAER είχε συμφέρον από αυτή τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, μολονότι δεσμευόταν να αναλάβει τις σχετικές δαπάνες, καθώς θα μπορούσε να αναμένει μείωση του κόστους, εφόσον οι υπηρεσίες αυτές θα παρέχονταν από την BSCA αντί να παρέχονται απευθείας από την Περιφέρεια.

(463) Για να υποστηρίξει την άποψή του, το Βέλγιο παραθέτει την αιτιολογική έκθεση του σχεδίου διατάγματος⁽¹⁶⁷⁾ για τη μεταβίβαση στη BSCA του βάρους των καθηκόντων ασφάλειας και προστασίας, καθώς και έκθεση του κοινοβουλίου της Βαλλονίας της 6ης Δεκεμβρίου 2007 σχετικά με αυτό το ίδιο διάταγμα.

(464) Στην αιτιολογική έκθεση του εν λόγω σχεδίου διατάγματος, διατυπώνονται οι στόχοι της μεταβίβασης των καθηκόντων ασφαλείας και προστασίας στις εταιρείες διαχείρισης των αερολιμένων της Βαλλονίας, που είναι οι ακόλουθοι:

- δημιουργία οικονομικών κλίμακας·
- αποδοτικότητα των επενδύσεων της Περιφέρειας·
- ανάθεση της εκτέλεσης των επιχειρησιακών καθηκόντων στις εταιρείες διαχείρισης για θέματα διαχείρισης και χρηματοδότησης·
- φορολογική βελτιστοποίηση των υπηρεσιών που παρέχουν οι εν λόγω θυγατρικές.

⁽¹⁶⁶⁾ Παραδείγματος χάριν, αυξάνοντας τα τέλη υπηρεσιών εδάφους με σκοπό τη διατήρηση των συνολικών εσόδων της

⁽¹⁶⁷⁾ Διάταγμα της 19ης Δεκεμβρίου 2007 για την τροποποίηση της απόφασης της 23ης Ιουνίου 1994 σχετικά με τη δημιουργία και την εκμετάλλευση των αερολιμένων και αεροδρομίων που ανήκουν στη δικαιοδοσία της περιφέρειας της Βαλλονίας.

- (465) Ως προς το τελευταίο αυτό σημείο, το Βέλγιο διευκρίνισε ότι αφορούσε την ανάκτηση του ΦΠΑ επί των υπηρεσιών που παρείχε η υπεργολάβος BSCA-Security (για την αποστολή της ασφάλειας), που η Περιφέρεια δεν μπορούσε να ανακτήσει σε αντίθεση με τη BSCA.
- (466) Το Βέλγιο παραθέτει επίσης έκθεση ⁽¹⁶⁸⁾ του κοινοβουλίου της Βαλλονίας σχετικά με το σχέδιο διατάγματος, με το οποίο ο υπουργός στέγασης, μεταφορών και χωροταξικής ανάπτυξης της περιφέρειας της Βαλλονίας αναφέρει ότι:
- το αθροιστικό δυνητικό κέρδος από την ενιαία διαχείριση ⁽¹⁶⁹⁾ για τον προϋπολογισμό της περιφέρειας της Βαλλονίας μέχρι το 2015 κυμαίνεται μεταξύ 12 εκατομμυρίων (με την παραδοχή της αμετάβλητης πολιτικής) και 32 εκατ. ευρώ (παραδοχή που βασίζεται στην πρόσληψη νέων υπαλλήλων αντί της υπεργολαβίας).
 - όσον αφορά τον ΦΠΑ, οι νέοι μηχανισμοί θα επιτρέψουν την ανάκτηση του ΦΠΑ (ήτοι το 21 % των 7 εκατ. ευρώ ετησίως).
- (467) Τέλος, κατά το Βέλγιο, οι παροχές που συνδέονται με τους ελέγχους ασφαλείας παρουσιάζουν πολύ μεγάλες διαφορές ανάμεσα σε διαφορετικές χρονικές στιγμές της ημέρας και μεταξύ των εποχών, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών στον αερολιμένα. Όταν τα καθήκοντα αυτά τα ασκούσε η Περιφέρεια, αυτή ήταν υποχρεωμένη να εξασφαλίζει μια συνεχή παρουσία, ακόμη και όταν η ένταση της δραστηριότητας ήταν χαμηλότερη διότι, κατά την άποψη της, δεσμευόταν από τον κανονισμό υπηρεσιακής κατάστασης των υπαλλήλων. Αντίθετα, τα ωράρια των υπαλλήλων της BSCA και του υπεργολάβου της BSCA-Security μπορούσαν να διαμορφώνονται ανάλογα με τη δραστηριότητα του αερολιμένα.
- (468) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας συνετός φορέας σε οικονομία της αγοράς θα μπορούσε πράγματι να ζητήσει από τη BSCA να τον απαλλάξει από τις δραστηριότητες αυτές, χορηγώντας του αντιστάθμιση για τις δαπάνες που πραγματοποιήσει (αντί να συνεχίσει να ασκεί τις δραστηριότητες αυτές ο ίδιος), στον βαθμό που θα μπορούσε να αναμένει μείωση του κόστους αυτού. Τα στοιχεία που υπέβαλε το Βέλγιο είναι αρκετά για να αποδειχτεί ότι το μέτρο θα μπορούσε να συμβάλει σε μια τέτοια μείωση του κόστους. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο είναι σύμφωνο με το κριτήριο του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς και ως εκ τούτου δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Το μέτρο αυτό εξαιρείται συνεπώς από τη μετέπειτα ανάλυση.
- β) Εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς στην εγγραφή της SOWAER στην αύξηση κεφαλαίου της BSCA τον Δεκέμβριο του 2002.
- (469) Στις 3 Δεκεμβρίου 2002 η SOWAER εισέφερε το ποσό των 3 808 660 ευρώ για την απόκτηση 6 143 μετοχών της BSCA, που αποτελούσαν το 49,23 % του κεφαλαίου της BSCA, δηλαδή η τιμή των 620 ευρώ ανά μετοχή.
- (470) Στην ανάλυσή της του επιχειρηματικού σχεδίου του 2002, η εταιρεία συμβούλων Deloitte & Touche υποστήριξε ότι η Περιφέρεια-SOWAER ενήργησε ως ιδιώτης επενδυτής, εφόσον τα κεφάλαια που επενδύθηκαν στη BSCA αναμενόταν να έχουν απόδοση της επένδυσης της τάξης του 27 % εν όψει των αναμενόμενων αποτελεσμάτων της BSCA για το διάστημα 2001-2010 ⁽¹⁷⁰⁾.
- (471) Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Επιτροπής που βασίζονται στο επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2001, η καθαρή παρούσα αξία της BSCA, μετά την εισφορά κεφαλαίου, ήταν 65,6 εκατ. ευρώ. Με βάση τον συνολικό αριθμό μετοχών μετά την εισφορά κεφαλαίου, η καθαρή παρούσα αξία αντιστοιχεί σε αξία μετοχής 5 287 ευρώ, κατά πολύ ανώτερη από το καταβληθέν τίμημα των 620 ευρώ ανά μετοχή.
- (472) Τα στοιχεία αυτά υποδηλώνουν επομένως ότι η αύξηση κεφαλαίου με την εγγραφή της SOWAER του Δεκεμβρίου 2002 είναι σύμφωνη με την αρχή του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι σε θέση να αποκλείσει ότι αυτή η αύξηση κεφαλαίου απέφερε οικονομικό πλεονέκτημα στην BSCA. Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτή η αύξηση κεφαλαίου πραγματοποιήθηκε λίγο μετά την ανάθεση των συμβάσεων του 2002 και ότι, επιπλέον, οι ζημιές της BSCA, εξαιτίας των οποίων η εισφορά κεφαλαίου κατέστη αναγκαία, συνδέονται

⁽¹⁶⁸⁾ Έκθεση που υποβλήθηκε εξ ονόματος της επιτροπής χωροταξίας, μεταφορών, ενέργειας και στέγασης του κοινοβουλίου της περιφέρειας της Βαλλονίας από τον κ. E Stoffels στις 6 Δεκεμβρίου 2007 σχετικά με σχέδιο διατάγματος για την τροποποίηση του διατάγματος της 23ης Ιουνίου 1994 για τη δημιουργία και την εκμετάλλευση των αερολιμένων και αεροδρομίων που ανήκουν στη δικαιοδοσία της περιφέρειας της Βαλλονίας.

⁽¹⁶⁹⁾ Με τον όρο ενιαία διαχείριση πρέπει να νοείται η ανάθεση στις εταιρείες εκμετάλλευσης των αερολιμένων του απόλυτου ελέγχου της εξυπηρέτησης των πελατών, συμπεριλαμβανομένων των καθηκόντων ασφαλείας και προστασίας.

⁽¹⁷⁰⁾ Σύμφωνα με την Deloitte & Touche «από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι η μέση ετήσια αποδοτικότητα των επενδυμένων κεφαλαίων, βάσει του διορθωμένου επιχειρηματικού σχεδίου και σε περίοδο πρόβλεψης δέκα ετών, ανέρχεται σε 27 %», και ότι «η απόδοση αυτή πρέπει να συγκριθεί με ποσοστό κινδύνου αγοράς για δραστηριότητες του είδους αυτού ύψους 15 % ετησίως».

με τη γενική οικονομία του συστήματος που καθορίστηκε από τις συμβάσεις του 2002. Όμως, οι συμβάσεις αυτές παρέχουν πλεονέκτημα στη BSCA. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει το ότι η εισφορά κεφαλαίου του 2002 παρέσχε ενδεχομένως οικονομικό πλεονέκτημα στη BSCA. Εάν πράγματι υφίσταται τέτοιο πλεονέκτημα, αυτό παρασχέθηκε μόνο στην BSCA και, ως εκ τούτου, είναι επιλεκτικό.

6.1.3. Χρήση κρατικών πόρων και καταλογισμός των μέτρων στο κράτος

- (473) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή εξετάζει κατά πόσον οι συμβάσεις του 2002, η αύξηση κεφαλαίου του 2002 και η απόφαση για την επένδυση του 2003 είναι μέτρα που χορηγούνται μέσω κρατικών πόρων. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα διαπιστώσει i) αν οι πόροι της Περιφέρειας και της SOWAER είναι κρατικοί πόροι και ii) εάν οι αποφάσεις της SOWAER σχετικά με τα μέτρα μπορούν να καταλογιστούν στις δημόσιες αρχές.

6.1.3.1. Κρατικοί πόροι

- (474) Οι πόροι που έχει στη διάθεσή της η Περιφέρεια της Βαλλονίας, ως οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης ⁽¹⁷¹⁾ είναι κρατικοί πόροι.
- (475) Εφόσον η SOWAER ανήκει κατά 100 % στην Περιφέρεια και τελεί υπό τον αποκλειστικό της έλεγχο, οι πόροι που διαθέτει για την εκπλήρωση των καθηκόντων που της έχει αναθέσει η Περιφέρεια αποτελούν κρατικούς πόρους.
- (476) Κατά συνέπεια, τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη BSCA χορηγήθηκαν με κρατικούς πόρους.

6.1.3.2. Καταλογισμός των μέτρων στο κράτος

- (477) Εφόσον η περιφέρεια της Βαλλονίας είναι οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης ⁽¹⁷²⁾, οι αποφάσεις που λαμβάνει είναι καταλογιστέες στο κράτος.
- (478) Όσον αφορά τις αποφάσεις που λαμβάνει η SOWAER, η Επιτροπή θεωρεί, βάσει ιδίως της απόφασης Stardust ⁽¹⁷³⁾, ότι ο καταλογισμός των αποφάσεων αυτών μπορεί να τεκμηριωθεί με βάση τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Γενικά στοιχεία

- Όπως διευκρινίζει η αιτιολογική σκέψη της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002, η SOWAER είναι μια «εξειδικευμένη εταιρεία που ενεργεί με την ανάθεση αποστολής εξ ονόματος της περιφέρειας της Βαλλονίας»·
- η SOWAER ανήκει κατά 100 % στην περιφέρεια της Βαλλονίας και τελεί υπό τον αποκλειστικό της έλεγχο·
- το διοικητικό της συμβούλιο αποτελείται αποκλειστικά από εκπροσώπους της Περιφέρειας·
- η Περιφέρεια έχει αναθέσει στη SOWAER ιδίως την υλοποίηση, για λογαριασμό και υπό τον έλεγχό της, τα προγράμματα επενδύσεων που εγκρίθηκαν από την κυβέρνηση της Βαλλονίας·
- όπως διευκρίνισε ⁽¹⁷⁴⁾ το Βέλγιο, η κυβέρνηση της Βαλλονίας, ως μέτοχος κατά 100 % της SOWAER, εγκρίνει το πρόγραμμα επενδύσεων και παρακολουθεί την εφαρμογή του·
- η SOWAER διαχειρίζεται για λογαριασμό της περιφέρειας της Βαλλονίας τις χρηματοοικονομικές συμμετοχές σε εταιρείες διαχείρισης αερολιμένων (όπως η BSCA), με σκοπό να διασφαλιστεί η δημόσια συμμετοχή στις εταιρείες διαχείρισης και η συμμόρφωση της στρατηγικής τους με τις βασικές κατευθύνσεις που καθορίζονται από την κυβέρνηση της Βαλλονίας.

β) Ειδικά στοιχεία για τα εξεταζόμενα μέτρα

i) Σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002

- (479) Με απόφαση της 23ης Μαΐου 2001, η κυβέρνηση της Βαλλονίας ενέκρινε το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER. Το χρηματοοικονομικό σχέδιο περιλαμβάνει ένα πρόγραμμα επενδύσεων για τον αερολιμένα του Charleroi. Αυτό είναι το πρόγραμμα που προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA του 2002.

⁽¹⁷¹⁾ Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου 12ης Μαΐου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-267/08 και T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, ECLI:EU:T:2011:209, σκέψη 108.

⁽¹⁷²⁾ Ό.π.

⁽¹⁷³⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Μαΐου 2002 στην υπόθεση C-482/99, Γαλλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής (Stardust Marine), Συλλογή 2002, σ. I-04397, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽¹⁷⁴⁾ Υπόμνημα του Βελγίου της 21ης Σεπτεμβρίου 2011 (ερώτημα 2)

(480) Όσον αφορά το ποσό των τελών που εξακολουθεί να βαρύνει τη BSCA για τη διάθεση της υποδομής και την ανάληψη ορισμένων υπηρεσιών, το ποσό αυτό εξαρτάται από την επιχορήγηση που καταβάλλει η περιφέρεια στη BSCA για το πάγιο τέλος.

ii) Απόφαση επένδυσης του 2003

(481) Με απόφαση της 3ης Απριλίου 2003, η κυβέρνηση ενέκρινε το πρόγραμμα επενδύσεων του 2003.

iii) Εγγραφή της SOWAER σε αύξηση κεφαλαίου το 2002

(482) Στην απόφασή της, της 23ης Μαΐου 2001 σχετικά με το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER, η Περιφέρεια είχε ήδη εγκρίνει κατ' αρχήν τις διαδοχικές εισφορές κεφαλαίου στις εταιρείες διαχείρισης των αερολιμένων της Βαλλωνίας ⁽¹⁷⁵⁾. Το χρηματοοικονομικό σχέδιο της SOWAER εκείνη την ημερομηνία προέβλεπε «απόκτηση συμμετοχής στη BSCA ύψους +/- 60 εκατ. BEF [...] και στη συνέχεια κατανομή σε 3 έτη, 3 επί 30 εκατομμύρια (κεφάλαιο 600 εκατομμυρίων και συμμετοχή 25 % της SOWAER, ήτοι 150 εκατομμυρίων)» είτε εισφορά κεφαλαίου ύψους 3,718 εκατ. ευρώ που κατανέμεται σε τρία έτη.

(483) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συμβάσεις του 2002, η αύξηση κεφαλαίου του 2002 και η απόφαση για την επένδυση του 2003 είναι μέτρα που καταλογίζονται στο κράτος.

6.1.4. Νόθευση του ανταγωνισμού και επίδραση στις συναλλαγές

(484) Η BSCA, ως φορέας διαχείρισης του αερολιμένα του Charleroi, έχει ανταγωνιστική σχέση με τους διαχειριστές άλλων αερολιμένων που εξυπηρετούν την ίδια ζώνη επιρροής. Η Επιτροπή παρατηρεί ιδίως ότι ο αερολιμένας Bruxelles-National βρίσκεται σε απόσταση 69 χλμ. οδικώς, ο αερολιμένας της Λιέγης σε απόσταση 78 χλμ, ο αερολιμένας Lille-Lesquin σε 121 χλμ και ο αερολιμένας Maastricht-Aachen σε απόσταση 126 χλμ. ⁽¹⁷⁶⁾. Οι αερολιμένες αυτοί βρίσκονται σε ανταγωνισμό με τον αερολιμένα του Charleroi στο Βέλγιο ή σε άλλα κράτη μέλη.

(485) Ο δικτυακός τόπος της BSCA επιβεβαιώνει αυτή τη διεθνή διάσταση του αερολιμένα του Charleroi: ο αερολιμένας του Charleroi «βρίσκεται σε απόσταση 45 λεπτών στο κέντρο των Βρυξελλών, νοτίως των Κάτω Χωρών, στα βορειοδυτικά της Γαλλίας και του Λουξεμβούργου και στα δυτικά της Γερμανίας, σε απόσταση 2 ωρών οδικώς από μεγάλες πόλεις όπως η Κολωνία, το Παρίσι και το Άμστερνταμ» η ζώνη επιρροής του «έχει 5 εκατομμύρια δυνητικούς επιβάτες σε απόσταση μικρότερη από μία ώρα και περισσότερους από 15 εκατομμύρια σε απόσταση μικρότερη των δύο ωρών οδικώς». ⁽¹⁷⁷⁾

(486) Τα μέτρα υπέρ της BSCA, εφόσον παρέχουν σε αυτήν οικονομικό πλεονέκτημα, παρέχουν κίνητρο στις αεροπορικές εταιρείες και τους επιβάτες να επιλέγουν τον αερολιμένα του Charleroi — και, ως εκ τούτου, τον διαχειριστή του, τη BSCA -, αντί των αερολιμένων που εξυπηρετούν την ίδια ζώνη επιρροής, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων που βρίσκονται σε άλλα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, αυτά μπορεί να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό μεταξύ φορέων διαχείρισης αερολιμένων και επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

6.1.5. Συμπέρασμα ως προς την ύπαρξη ενισχύσεων υπέρ της BSCA

(487) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμβάσεις του 2002 και η επενδυτική απόφαση του 2003 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της BSCA. Η Επιτροπή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο η αύξηση κεφαλαίου της BSCA από τη SOWAER το 2002 να συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση υπέρ της BSCA.

6.2. Ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων υπέρ της Ryanair

(488) Για να διαπιστωθεί κατά πόσον τα μέτρα υπέρ της Ryanair συνιστούν κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή θα εξετάσει καταρχάς εάν η τροποποιητική πράξη του 2010 καταλογίζεται στο κράτος (τμήμα 6.2.1) και, στη συνέχεια, θα εξετάσει εάν τα άλλα μέτρα υπέρ της Ryanair παρέχουν πλεονέκτημα στη Ryanair (τμήμα 6.2.2).

⁽¹⁷⁵⁾ Το χρηματοοικονομικό σχέδιο αναφέρει ότι «η προβλεπόμενη ανάπτυξη για τη BSCA και τη SAB θα απαιτήσει σημαντικές αυξήσεις κεφαλαίου (εκτός από τις εξωτερικές χρηματοδοτήσεις) και, ως εκ τούτου, παρακολούθηση από την πλευρά της SOWAER».

⁽¹⁷⁶⁾ Αποστάσεις όπως αναφέρονται στον ιστότοπο <https://maps.google.com>

⁽¹⁷⁷⁾ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

6.2.1. Καταλογισμός στο κράτος της τροποποιητικής πράξης του 2010

(489) Στην παρούσα ενότητα, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον η σύναψη της τροποποιητικής πράξης του 2010 πρέπει να καταλογιστεί στο κράτος. Όπως αποφάνθηκε το Δικαστήριο στην απόφαση Stardust ⁽¹⁷⁸⁾, «το γεγονός και μόνο ότι μια επιχείρηση τελεί υπό τον έλεγχο του Δημοσίου δεν αρκεί για να καταλογίζονται τα μέτρα που λαμβάνει (...) στο κράτος. Πρέπει επίσης να εξετάζεται κατά πόσον οι δημόσιες αρχές ενεπλάκησαν καθ' οιονδήποτε τρόπο στη λήψη του μέτρου αυτού». Η απόφαση Stardust ορίζει επίσης ότι «ο καταλογισμός στο κράτος ενός μέτρου που λαμβάνεται από δημόσια επιχείρηση μπορεί να συναχθεί από μια σειρά ενδείξεων που προκύπτουν από τις συνθήκες της υπόθεσης και από το πλαίσιο στο οποίο ελήφθη το εν λόγω μέτρο».

α) Όσον αφορά την ιδιοκτησία του κεφαλαίου και των δικαιωμάτων ψήφου που συνδέονται με τα μερίδια που έχει εκδώσει η επιχείρηση:

(490) Στις 6 Δεκεμβρίου 2010, κατά τη σύναψη της τροποποιητικής πράξης του 2010 της σύμβασης με τη Ryanair, το κεφάλαιο της BSCA ανήκε κατά:

— 22,56 % στη SOWAER, εταιρεία που ανήκει εξ ολοκλήρου στην Περιφέρεια και υπάγεται στον αποκλειστικό της έλεγχο·

— 27,65 % στη Sogera («Société Wallonne de Gestion et de participation»), χρηματοδοτικό βραχίονα της Περιφέρειας για την ενίσχυση των επιχειρήσεων υπό αναδιάρθρωση, εταιρείας που ανήκει εξ ολοκλήρου στην Περιφέρεια και τελεί υπό τον αποκλειστικό της έλεγχο·

— 19,16 % στη Sambrinvest, εταιρεία επιχειρηματικών κεφαλαίων που ανήκει κατά 50 % στην Περιφέρεια και τελεί υπό κοινό έλεγχο της Περιφέρειας και ιδιωτών μετόχων ⁽¹⁷⁹⁾·

— 2,32 % στην Igretec («Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques»)·

— 27,65 % στη Belgian Airport, εταιρεία εξ ολοκλήρου ιδιωτική, αποτελούμενη από τον ιταλικό όμιλο SAVE και τη βελγική εταιρία Holding Communal SA.

Εφόσον η SOWAER και η Sogera κατέχουν περισσότερο από το ήμισυ των μετοχών της BSCA και ανήκουν εξ ολοκλήρου στην Περιφέρεια, οι δημόσιες αρχές κατείχαν την πλειοψηφία του κεφαλαίου της BSCA και είχαν την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου που συνδέονται με αυτές τις μετοχές.

β) Όσον αφορά τη δυνατότητα διορισμού περισσότερων από τα μισά μέλη του οργάνου διοίκησης:

(491) Κατά τη σύναψη της τροποποιητικής πράξης της 6ης Δεκεμβρίου 2010, το ισχύον καταστατικό της BSCA προέβλεπε ⁽¹⁸⁰⁾:

«Το διοικητικό συμβούλιο της BSCA αποτελείται κατ' ανώτατο όριο από 19 μέλη:

i) 12 διοικητικά στελέχη που διορίζονται με πρόταση των μετόχων της κατηγορίας A ⁽¹⁸¹⁾

ii) 4 διοικητικά στελέχη που διορίζονται με πρόταση των μετόχων της κατηγορίας C ⁽¹⁸²⁾,

iii) 3 διοικητικά στελέχη τα δύο εκ των οποίων διορίζονται με πρόταση των μετόχων της κατηγορίας A, η υποψηφιότητα των οποίων πρέπει να έχει λάβει την προηγούμενη έγκριση της Περιφέρειας και ένα διοικητικό στέλεχος διορίζεται με πρόταση των μετόχων της κατηγορίας C (...)

Όσον αφορά τις 12 θέσεις διοικητικών στελεχών που αναφέρονται στο σημείο i), δύο προτείνονται από τη Sambrinvest, ένας από την Igretec και δύο από τη Sogera (...)

Οι υποψηφιότητες που προτείνονται από τους μετόχους της κατηγορίας A θα πρέπει να έχουν λάβει πάντοτε την προηγούμενη έγκριση από την περιφέρεια της Βαλλονίας, εκτός ωστόσο, από τις υποψηφιότητες που προτείνονται από τις Igretec, Sambrinvest, Sogera».

⁽¹⁷⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 174.

⁽¹⁷⁹⁾ Βλέπε υπόμνημα του Βελγίου της 13ης Μαΐου 2014 (απάντηση στο ερώτημα 1)

⁽¹⁸⁰⁾ Άρθρο 11 του καταστατικού της BSCA της 10ης Δεκεμβρίου 2009

⁽¹⁸¹⁾ Το άρθρο 5 του καταστατικού προβλέπει ότι «ο μέτοχος της κατηγορίας A μπορεί να είναι μόνο η περιφέρεια της Βαλλονίας ή όλες οι ειδικευμένες εταιρείες που συστήνονται από αυτή, η ανώνυμη εταιρεία Sambrinvest, η Sogera ή η Igretec».

⁽¹⁸²⁾ Το άρθρο 5 του καταστατικού προβλέπει ότι «ο μέτοχος της κατηγορίας C μπορεί να είναι μόνον η Belgian Airports και οι οντότητες στις οποίες η Belgian Airports μπορεί να μεταβιβάσει ελεύθερα τις μετοχές της».

(492) Η πλειοψηφία των διοικητικών στελεχών (12 από τους 19), συνεπώς, διορίζονται:

- είτε με την έγκριση της Περιφέρειας (9 διοικητικά στελέχη, εκ των οποίων 7 κατηγορίας Α και 2 ανεξάρτητα διοικητικά στελέχη),
- είτε μετά από πρόταση των οντοτήτων που τελούν υπό τον αποκλειστικό έλεγχο της Περιφέρειας (3 διοικητικά στελέχη διορίζονται με πρόταση της Igreret et Sogera).

(493) Ακόμη κι αν εξαιρεθούν τα δύο ανεξάρτητα μέλη, η πλειοψηφία των διοικητικών στελεχών (10) διορίζονται είτε με την έγκριση της Περιφέρειας (7), είτε με πρόταση των οντοτήτων που τελούν υπό τον αποκλειστικό έλεγχο της περιφέρειας (3).

(494) Τα τρία κριτήρια που θέσπισε η οδηγία για τη διαφάνεια, ως εκ τούτου, πληρούνταν κατά τον χρόνο σύναψης της συμφωνίας του 2010. Ωστόσο, τα κριτήρια αυτά απλώς επιτρέπουν να συναχθεί η δεσπόζουσα επιρροή εκ μέρους των δημόσιων αρχών. Όπως διευκρινίζεται στο άρθρο 2 της οδηγίας για τη διαφάνεια, θα πρέπει επίσης να εξεταστούν οι ισχύοντες κανόνες για να προσδιοριστεί εάν οι δημόσιες αρχές ασκούσαν δεσπόζουσα επιρροή.

γ) Όσον αφορά τους ισχύοντες κανόνες για να διαπιστωθεί αν οι δημόσιες αρχές ασκούν δεσπόζουσα επιρροή:

(495) Το άρθρο 4.2.3 της συμφωνίας μετόχων του Ιουνίου 2009 μεταξύ της SOWAER, της Sogera, της Sambrinvest και της Igreret, αφενός, και της Belgian Airports (Save), αφετέρου, που αποτυπώνεται στο άρθρο 16 του καταστατικού της BSCA που ίσχυε κατά τη σύναψη της τροποποιητικής πράξης του 2010, προβλέπει ότι τα διοικητικά στελέχη της κατηγορίας C, που διορίζονται με πρόταση της Belgian Airports, διαθέτουν δικαίωμα αρνησικυρίας για ορισμένες κατηγορίες αποφάσεων:

«(...) οι αποφάσεις λαμβάνονται από το Διοικητικό Συμβούλιο με απλή πλειοψηφία των ψήφων, με την επιφύλαξη των αποφάσεων σχετικά με τα ακόλουθα ζητήματα, τα οποία απαιτούν, επιπλέον, τη συναίνεση όλων των διοικητικών στελεχών C:

- i) κάθε τροποποίηση του επιχειρηματικού σχεδίου·
- ii) η έγκριση των νέων επιχειρησιακών σχεδίων μετά την ολοκλήρωση του επιχειρηματικού σχεδίου 2009-2012 και κάθε τροποποίησή τους·
- iii) κάθε απόφαση η οποία αποκλίνει από το ισχύον επιχειρηματικό σχέδιο χωρίς να τροποποιηθεί επισήμως,
- iv) η έγκριση του ετήσιου προϋπολογισμού της εταιρείας (ιδίως όσον αφορά τις επενδύσεις, έργα, μελέτες, εξοπλισμό, έμμεσες δαπάνες και προσωπικό) και κάθε τροποποίησή του για ποσό άνω των 100 000 ευρώ·
- v) η υποβολή πρότασης στη Γενική Συνέλευση για την τροποποίηση της πολιτικής μερισμάτων·
- vi) η έγκριση οποιασδήποτε σύμβασης ή συμφωνίας μεταξύ της εταιρείας και της περιφέρειας της Βαλλωνίας και κάθε εταιρείας που ελέγχεται άμεσα ή έμμεσα από αυτή·
- vii) η σχέση μεταξύ της εταιρείας και της Ryanair·
- viii) ο διορισμός και η παύση του διευθύνοντος συμβούλου·
- ix) κάθε απόφαση της εταιρείας σχετικά με τα πραγματικά περιστατικά που αναφέρονται σε καταγγελία που υποβάλλεται από τη Belgian Airports στη SOWAER βάσει της σύμβασης μεταβίβασης μετόχων·
- x) κάθε απόφαση που αφορά τη σχέση μεταξύ της BSCA και της BSCA Security σε θέματα ασφαλείας· και
- xi) (...) η σύναψη, η τροποποίηση των όρων, η καταγγελία ή αποχώρηση από κάθε κοινοπραξία και στρατηγική συνεργασία άλλη εκτός από αυτή με τους μετόχους της Save ή με εταιρείες που συνδέονται με αυτούς·.

(496) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κατά τον χρόνο σύναψης της τροποποιητικής πράξης του 2010, καμία σημαντική απόφαση σχετικά με τη διαχείριση των υποθέσεων της BSCA δεν μπορούσε να ληφθεί χωρίς τη συγκατάθεση της Belgian Airports. Η BSCA βρισκόταν υπό τον κοινό έλεγχο των ιδιωτικών και των δημόσιων μετόχων της και, ως εκ τούτου, δεν ήταν υπό την κυρίαρχη επιρροή μόνο των δημοσίων μετόχων της.

- (497) Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί ότι το δικαίωμα αρνησικυρίας της Belgian Airports καλύπτει τις σχέσεις μεταξύ της BSCA και της Ryanair (βλέπε σημείο iv) στην αιτιολογική σκέψη 495). Χωρίς τη συγκατάθεση της Belgian Airports, η BSCA δεν είχε, συνεπώς, τη δυνατότητα να εφαρμόσει ενδεχόμενες οδηγίες των δημόσιων αρχών σχετικά με τη σύναψη της τροποποιητικής πράξης του 2010.
- (498) Επιπλέον, από την εξέταση των πρακτικών των διοικητικών συμβουλίων σχετικά με τη σύναψη της τροποποιητικής πράξης του 2010, και ιδίως των πρακτικών των συνεδριάσεων της 25ης Φεβρουαρίου και της 29ης Απριλίου 2010, δεν προκύπτει η ύπαρξη τέτοιων οδηγιών.
- (499) Κατά τη συνεδρίαση της 25ης Φεβρουαρίου 2010, το διοικητικό συμβούλιο της BSCA ενέκρινε ομόφωνα την προταθείσα συμφωνία με τη Ryanair.
- (500) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η απόφαση της BSCA να συνάψει την τροποποιητική πράξη του 2010 της σύμβασης με τη Ryanair δεν καταλογίζεται στο κράτος.

6.2.2. Εφαρμογή της αρχής του φορέα της οικονομίας της αγοράς

- (501) Για να αξιολογηθεί κατά πόσον ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση, πρέπει να προσδιοριστεί εάν η δικαιούχος επιχείρηση αντλεί επιλεκτικό οικονομικό όφελος, το οποίο δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ⁽¹⁸³⁾.
- (502) Για να διαπιστώσει αν i) οι συμφωνίες του 2001, ii) η υπουργική απόφαση της 11ης Ιουνίου 2004 και η επιστολή της BSCA της 24ης Ιουνίου 2004, iii) η συμφωνία του 2005 και iv) η μεταβίβαση εκ μέρους της BSCA των μεριδίων της στην Promocys παρέχουν πλεονέκτημα στη Ryanair, η Επιτροπή εξέτασε αν κατά τη θέσπιση των εν λόγω μέτρων, η οντότητα που τα χορήγησε συμπεριφέρθηκε ως φορέας της οικονομίας της αγοράς.

6.2.2.1. Προσδιορισμός της οντότητας που χορήγησε τα μέτρα

- (503) Στη σκέψη 102 της απόφασης του της 17ης Δεκεμβρίου 2008 σχετικά με την απόφαση του 2004, το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε ότι «η άρνηση της Επιτροπής να εξετάσει από κοινού τα πλεονεκτήματα που χορήγησαν η περιφέρεια Βαλλονίας και η BSCA και να εφαρμόσει την αρχή του ιδιώτη επενδυτή σε οικονομία της αγοράς στα μέτρα που έλαβε η περιφέρεια της Βαλλονίας, παρά τους δεσμούς που συνδέουν αυτές τις δύο οντότητες, είναι νομικά εσφαλμένη».
- (504) Ενόψει της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς i) στις συμφωνίες του 2001, ii) στην υπουργική απόφαση της 11ης Ιουνίου 2004 και την επιστολή της BSCA της 24ης Ιουνίου 2004, iii) στη συμφωνία του 2005 και iv) στη μεταβίβαση εκ μέρους της BSCA των μεριδίων της στην Promocys, η Επιτροπή θα θεωρήσει, ως εκ τούτου, δεδομένων των οικονομικών και οργανικών δεσμών μεταξύ της Περιφέρειας/SOWAER και της BSCA τον χρόνο χορήγησης των εν λόγω μέτρων ⁽¹⁸⁴⁾, ότι αυτά χορηγήθηκαν από την οντότητα που αποτελείται από την Περιφέρεια, τη SOWAER και την BSCA (στο εξής «Περιφέρεια-SOWAER-BSCA»).
- (505) Κατά συνέπεια, οι δύο συμβάσεις του 2001 πρέπει να θεωρηθούν ως ένα ενιαίο μέτρο (στο εξής «οι συμβάσεις του 2001»). Ομοίως, η υπουργική απόφαση της 11ης Ιουνίου 2004 και η επιστολή της BSCA της 24ης Ιουνίου 2004 (στο εξής «προσωρινό εμπορικό πλαίσιο του 2004») πρέπει να θεωρηθούν ως ένα και το αυτό μέτρο.
- (506) Κατά συνέπεια, για να εφαρμοστεί το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς, οι χρηματοοικονομικές ροές μεταξύ των τριών οντοτήτων θα ακυρωθούν και οι λογαριασμοί τους θα ενοποιηθούν.

6.2.2.2. Εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς

- (507) Για να καθοριστεί κατά πόσον τα μέτρα που ορίζονται στο τμήμα 3.2 είναι σύμφωνα με το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς, η Επιτροπή εξέτασε, σύμφωνα με την παράγραφο 53 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές ⁽¹⁸⁵⁾,

α) αν η τιμή που χρεώνεται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή, ή

⁽¹⁸³⁾ Βλέπε ιδίως την απόφαση της 29ης Απριλίου 1999 στην υπόθεση C-342/96, Ισπανία κατά Επιτροπής, σκέψη 41, Συλλογή 1999, σ. I- 2459, ECLI:EU:C:1999:210.

⁽¹⁸⁴⁾ Ειδικότερα, η BSCA ήταν δημόσια επιχείρηση κατά τον χρόνο που χορηγήθηκαν τα μέτρα αυτά.

⁽¹⁸⁵⁾ Βλέπε υποσημείωση 8.

β) αν μπορεί να αποδειχτεί με εκ των προτέρων ανάλυση ότι οι συμφωνίες με τη Ryanair θα απέφεραν για το σύνολο που αποτελείται από τις Περιφέρειες-SOWAER-BSCA οριακή αύξηση των εσόδων.

α) Σύγκριση των τιμών που χρεώνονται για τις αερολιμενικές υπηρεσίες στο Charleroi με την τιμή της αγοράς

- (508) Η Επιτροπή εκφράζει σοβαρές αμφιβολίες για τη δυνατότητα να προσδιοριστεί επί του παρόντος ένα κατάλληλο σημείο αναφοράς για τον καθορισμό μιας αξιόπιστης «τιμής της αγοράς» για τις υπηρεσίες που παρέχουν οι φορείς διαχείρισης αερολιμένα.
- (509) Πράγματι, η εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα σε οικονομία αγοράς σε σχέση με μια μέση τιμή που παρατηρήθηκε σε άλλες παρόμοιες συμβάσεις μπορεί να είναι επιτυχής, όταν η τιμή της αγοράς μπορεί να προσδιορισθεί ή να συναχθεί από άλλους δείκτες της αγοράς. Ωστόσο, η μέθοδος αυτή δεν μπορεί να έχει την ίδια συνάφεια στην περίπτωση των αερολιμενικών υπηρεσιών. Πράγματι, η διάρθρωση των δαπανών και των εσόδων τείνει να διαφέρει σημαντικά από τον ένα αερολιμένα στον άλλο. Οι εν λόγω δαπάνες και τα έσοδα εξαρτώνται από την κατάσταση της ανάπτυξης του αερολιμένα, από τον αριθμό των αεροπορικών εταιρειών που τον εξυπηρετούν, τη χωρητικότητα όσον αφορά την κίνηση των επιβατών, την κατάσταση της υποδομής, το κανονιστικό πλαίσιο που μπορεί να διαφέρει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, καθώς και από τα ελλείμματα και τις υποχρεώσεις που συνήψε ο αερολιμένας στο παρελθόν ⁽¹⁸⁶⁾.
- (510) Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών περιπλέκει κάθε συγκριτική ανάλυση. Όπως δείχνει η παρούσα υπόθεση, οι εμπορικές πρακτικές μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών δεν βασίζονται αναγκαστικά σε κατάλογο τιμών σε σχέση με επιμέρους παροχές. Πράγματι, αυτές οι εμπορικές σχέσεις παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλομορφία. Περιλαμβάνουν καταμερισμό των κινδύνων όσον αφορά την κίνηση και τις αντίστοιχες εμπορικές και οικονομικές ευθύνες, γενίκευση των μηχανισμών παροχής κινήτρων (π.χ. υπό μορφή εκπτώσεων που συνδέονται με τον αριθμό των δρομολογίων ή των μεταφερόμενων επιβατών) καθώς και των μεταβολών μεταξύ της κατανομής των κινδύνων κατά τη διάρκεια των συμβάσεων. Κατά συνέπεια, οι πράξεις είναι ελάχιστα συγκρίσιμες μεταξύ τους βάσει μίας τιμής ανά πτήση ή ανά επιβάτη.
- (511) Η Ryanair υποστηρίζει την άποψη ότι είναι αδύνατο να εφαρμοστεί η αρχή του φορέα της οικονομίας της αγοράς βάσει σύγκρισης με τις εμπορικές πρακτικές άλλων ευρωπαϊκών αεροδρομίων. Η Ryanair βασίζεται σε μελέτη της Oxera, της 2ας Οκτωβρίου 2011, που προτείνει τους αερολιμένες Glasgow Prestwick και Liverpool John Lennon ως σημεία σύγκρισης.
- (512) Η Επιτροπή διατηρεί, ωστόσο, σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την καταλληλότητα αυτών των δύο σημείων σύγκρισης για την αξιολόγηση της κατάστασης του αερολιμένα του Charleroi, διότι η διάρθρωση των εσόδων του αερολιμένα Prestwick της Γλασκόβης, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη μεταφορά εμπορευμάτων που δεν υπάρχει στο Charleroi. Επιπλέον, και οι δύο αερολιμένες έχουν λάβει δημόσιες χρηματοδοτήσεις κατά τα τελευταία έτη.
- (513) Επιπλέον, όπως αποδείχθηκε προηγουμένως, οι εξεταζόμενες πράξεις περιλαμβάνουν διάφορες «τιμές», ιδίως τα διάφορα αερολιμενικά τέλη, τις τιμές των υπηρεσιών εδάφους και, για ορισμένα μέτρα, τις συνδρομές στην Promocoy για ενέργειες μάρκετινγκ. Καθεμία από αυτές τις συναλλαγές συνεπάγεται ένα πολύπλοκο σύνολο χρηματοοικονομικών ροών μεταξύ του διαχειριστή του αερολιμένα και της αεροπορικής εταιρείας και των θυγατρικών της.
- (514) Συνεπώς, μια σύγκριση μόνο των αερολιμενικών τελών που χρεώνει η BSCA στη Ryanair με τα αερολιμενικά τέλη που χρεώνονται στους συγκρίσιμους αερολιμένες δεν θα παρείχε καμία χρήσιμη ένδειξη όσον αφορά την τήρηση της αρχής του φορέα της οικονομίας της αγοράς. Θα πρέπει τουλάχιστον, για να εφαρμοστεί μια συγκριτική μέθοδος έγκυρη για τις συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης, να βρεθεί στους αερολιμένες του δείγματος σύγκρισης ένα σύνολο συγκρίσιμων συναλλαγών, που θα περιλαμβάνει ιδίως ισοδύναμες υπηρεσίες μάρκετινγκ και ισοδύναμες υπηρεσίες εδάφους. Η έρευνα ενός τέτοιου δείγματος συγκρίσιμων συναλλαγών θα ήταν αδύνατη, διότι οι συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης είναι πολύπλοκες και ειδικές, και κατά μείζονα λόγο διότι οι τιμές των υπηρεσιών εδάφους και των υπηρεσιών μάρκετινγκ σπανίως δημοσιοποιούνται και θα ήταν απρόσιτες για να αποτελέσουν βάση σύγκρισης.
- (515) Τέλος, αν υποτεθεί ότι μπορεί να αποδειχτεί, βάσει έγκυρης συγκριτικής ανάλυσης, ότι οι εν λόγω «τιμές» για τις διάφορες συναλλαγές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας εξέτασης είναι ισοδύναμες ή ανώτερες από τις «αγοραίες τιμές» που καθορίζονται με τη χρήση του δείγματος των συγκρίσιμων συναλλαγών, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να συμπεράνει ότι οι συναλλαγές αυτές είναι σύμφωνες με την αγοραία τιμή, εάν αποδειχτεί ότι κατά τον χρόνο της συναψής τους, ο φορέας διαχείρισης του αερολιμένα μπορούσε να αναμένει ότι δημιουργούν πρόσθετα έσοδα μεγαλύτερα από τα πρόσθετα έσοδα. Πράγματι, ένας φορέας σε οικονομία της αγοράς δεν έχει κανένα συμφέρον να προσφέρει αγαθά ή υπηρεσίες στην «αγοραία τιμή», όταν η συμπεριφορά αυτή οδηγεί σε πρόσθετη ζημία.

⁽¹⁸⁶⁾ Βλέπε απόφαση 2011/60/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 2010, σχετικά με την κρατική ενίσχυση C 12/08 (πρώην NN 74/07) — Σλοβακία — Συμφωνία μεταξύ του αερολιμένα της Bratislava και της Ryanair (ΕΕ L 27 της 1.2.2011, σ. 24), αιτιολογικές σκέψεις 88 και 89.

(516) Η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να υπενθυμίσει στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης ότι, σε συνέχεια της έκδοσης των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, τόσο το Βέλγιο όσο και τα ενδιαφερόμενα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση των διατάξεων των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών. Στην παρούσα περίπτωση, ούτε το Βέλγιο ούτε τα ενδιαφερόμενα μέρη αμφισβήτησαν επί της ουσίας την προσέγγιση της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία, όταν είναι αδύνατο να καθοριστεί ένα ενδεδειγμένο σημείο αναφοράς για τον καθορισμό μιας πιστής αγοραίας τιμής για τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους αερολιμένες στις αεροπορικές εταιρείες, το καταλληλότερο κριτήριο για την αξιολόγηση των ρυθμίσεων που έχουν συμφωνηθεί μεταξύ των δύο μερών είναι μια εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας.

β) Εκ των προτέρων ανάλυση της αποδοτικότητας των μέτρων

(517) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προτεινόμενη προσέγγιση εν γένει στις νέες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στις αεροπορικές εταιρείες και τους αερολιμένες για την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς στις σχέσεις μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, δηλ. η εκ των προτέρων ανάλυση της πρόσθετης αποδοτικότητας, πρέπει να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση. Η προσέγγιση αυτή δικαιολογείται από το γεγονός ότι ένας φορέας διαχείρισης αερολιμένα μπορεί να έχει αντικειμενικό συμφέρον να συνάψει μια πράξη με μια αεροπορική εταιρεία, εφόσον μπορεί ευλόγως να αναμένει ότι η συναλλαγή αυτή θα βελτιώσει τα κέρδη του (ή θα μειώσει τις ζημιές του) σε σχέση με ένα αντιπαράδειγμα κατά το οποίο η πράξη αυτή δεν έχει συναφθεί⁽¹⁸⁷⁾, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε σύγκριση με τους όρους που προσφέρονται σε αεροπορικές εταιρείες από άλλους διαχειριστές αερολιμένων, ή ακόμη, με τους όρους που προσφέρει ο ίδιος φορέας διαχείρισης σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

(518) Όπως ορίζει η παράγραφος 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές «η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ρυθμίσεις που συνομολογούνται μεταξύ αεροπορικών εταιρειών και αερολιμένα μπορούν να θεωρηθεί ότι πληρούν τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ όταν συνεισφέρουν αυξητικά, υπό μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα του αερολιμένα. Ο αερολιμένας θα πρέπει να αποδείξει ότι, σε περίπτωση σύναψης ρύθμισης με αεροπορική εταιρεία (...), είναι ικανός να καλύψει το σύνολο των δαπανών που συνεπάγεται η ρύθμιση καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της, με εύλογο περιθώριο κέρδους βάσει υγιών μεσοπρόθεσμων προοπτικών». ⁽¹⁸⁸⁾.

(519) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το κριτήριο που ορίζεται στην παράγραφο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές αντικατοπτρίζει τη λογική του κριτηρίου του ΙΕΟΑ, αλλά ότι το κριτήριο αυτό, το οποίο αναφέρεται σε συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών και όχι σε ένα γενικό επιχειρηματικό σχέδιο, όπως συμβαίνει συνήθως για την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς, έχει διευκρινιστεί μόλις πρόσφατα. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι είναι ενδεχομένως δύσκολο για τα κράτη μέλη και για τους εμπλεκόμενους επιχειρηματίες να υποβάλουν έγγραφα της χρονικής στιγμής κατά την οποία χορηγήθηκε το μέτρο και που να ανταποκρίνονται ακριβώς σε αυτό που απαιτεί η παράγραφος 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, ενώ οι ρυθμίσεις αυτές συνάφθηκαν πριν από πολλά χρόνια. Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη αυτές τις εκτιμήσεις κατά την εφαρμογή του κριτηρίου του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς στις συμφωνίες με τη Ryanair.

(520) Σύμφωνα με την παράγραφο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές «για να εκτιμηθεί κατά πόσο ρύθμιση που συνομολογείται μεταξύ αερολιμένα και αεροπορικής εταιρείας εκπληρώνει τα κριτήρια της δοκιμής του ΙΕΟΑ, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα προσδοκώμενα έσοδα από μη αεροναυτικές δραστηριότητες τα οποία προέρχονται από τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας, από κοινού με τα αερολιμενικά τέλη, αφαιρουμένων τυχόν εκπτώσεων, στήριξης για εμπορική προώθηση ή καθεστώτων παροχής κινήτρων. Ομοίως, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες που βαρύνουν τον αερολιμένα σε σχέση με τη δραστηριότητα της αεροπορικής εταιρείας στον αερολιμένα (...). Αντιθέτως, οι δαπάνες που θα βάρυναν ούτως ή άλλως τον αερολιμένα, ανεξάρτητα από τη ρύθμιση με την αεροπορική εταιρεία, δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την δοκιμή του ΙΕΟΑ». (Οι υποσημειώσεις δεν επαναλαμβάνονται).

(521) Εξάλλου, σύμφωνα με την παράγραφο 66 των ίδιων κατευθυντήριων γραμμών, «κατά την αξιολόγηση ρυθμίσεων μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών, η Επιτροπή θα εκτιμά επίσης τον βαθμό στον οποίο οι υπό εξέταση ρυθμίσεις δύνανται να θεωρηθούν μέρος της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα η οποία αναμένεται να οδηγήσει σε αποδοτικότητα τουλάχιστον μακροπρόθεσμα». ⁽¹⁸⁹⁾

(522) Επομένως, η Επιτροπή εφάρμοσε το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς, σύμφωνα με τις αρχές που περιγράφονται παραπάνω, στα ακόλουθα μέτρα:

i) Συμβάσεις του 2001

(523) Για να διαπιστωθεί αν οι συμβάσεις του 2001 συνέβαλαν, από μια εκ των προτέρων θεώρηση, στην αποδοτικότητα της οντότητας που χορήγησε την ενίσχυση, σύμφωνα με την παράγραφο 63 των κατευθυντήριων γραμμών, η Επιτροπή εξέτασε αν η καθαρή παρούσα αξία (εφεξής «ΚΠΑ») των συμβάσεων του 2001 ήταν θετική για την οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA. Το αντιπαράδειγμα ορίζει μια κατάσταση στην οποία οι συμβάσεις του 2001 δεν θα είχαν συναφθεί

⁽¹⁸⁷⁾ Με διαφορετικά λόγια, εάν η αναμενόμενη πρόσθετη αποδοτικότητα αυτής της συναλλαγής είναι θετική.

⁽¹⁸⁸⁾ Οι υποσημειώσεις δεν παρατίθενται εδώ.

⁽¹⁸⁹⁾ Παράγραφος 66.

και όπου η οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA θα επέλεγε να αποποιηθεί τα έσοδα που θα προέρχονταν από την πρόσθετη κίνηση που θα επέφεραν οι εν λόγω συμβάσεις, και να μην επωμισθεί το κόστος που θα συνεπαγόταν αυτός ο ίδιος όγκος επιβατικής κίνησης.

Ανασύσταση ενός πρόσθετου επιχειρηματικού σχεδίου

- (524) Πριν από τις συμφωνίες του 2001, η BSCA εκπόνησε ένα επιχειρηματικό σχέδιο. Όμως, αφενός, αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο κάλυπτε όχι μόνο τα έσοδα που εισπράττονταν χάρη στην επιβατική κίνηση που εισέφερε η Ryanair, αλλά και τα έσοδα που εισπράττονταν χάρη στην επιβατική κίνηση που εισέφεραν οι άλλες αεροπορικές εταιρείες. Αφετέρου, καθόριζε τα έσοδα και έξοδα μόνο της BSCA, ενώ για την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο φορέας που σύναψε τις συμφωνίες του 2001 με τη Ryanair είναι η οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA. Το εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο μπορεί, συνεπώς, να χρησιμοποιηθεί ως πηγή δεδομένων, αλλά πρέπει να υποστεί νέα επεξεργασία για να χρησιμοποιηθεί για την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς.
- (525) Η Επιτροπή ανασυγκρότησε, επομένως, το επιχειρηματικό σχέδιο που θα είχε εκπονήσει η οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA με σκοπό να αξιολογηθεί η αναμενόμενη αποδοτικότητα των εν λόγω συμβάσεων, που περιλαμβάνει μόνο τα έσοδα και το οριακό κόστος των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις εν λόγω συμβάσεις. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση το γενικό επιχειρηματικό σχέδιο (δηλ. που καλύπτει τη συνολική δραστηριότητα του αερολιμένα και όχι το ειδικό αποτέλεσμα των συμβάσεων του 2001) της BSCA που ήταν διαθέσιμο πριν από τη σύναψη των συμβάσεων του 2001. Με βάση αυτό το γενικό επιχειρηματικό σχέδιο, η Επιτροπή κατασκεύασε ένα πρόσθετο επιχειρηματικό σχέδιο που περιλαμβάνει μόνο τις πρόσθετες οικονομικές δραστηριότητες (δηλ. λαμβάνοντας υπόψη μόνο τα έσοδα και δαπάνες που σχετίζονται με την κίνηση της Ryanair), απομονώνοντας την κίνηση, τις πρόσθετες δαπάνες και τα πρόσθετα έσοδα που έπρεπε να αναμένονται από τις συμβάσεις με τη Ryanair κατά τη σύναψή τους⁽¹⁹⁰⁾. Η Επιτροπή στη συνέχεια συνήγαγε από αυτό ένα επιχειρηματικό σχέδιο για την οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA, προσθέτοντας σε αυτό τις πρόσθετες δαπάνες και τα έσοδα της Περιφέρειας και της SOWAER που σχετίζονται με τις εν λόγω συμβάσεις και ουδετεροποιώντας τις εσωτερικές ροές εντός της οντότητας Περιφέρεια-SOWAER-BSCA.

Αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες

Πρόσθετες δαπάνες των προβλεπόμενων επενδύσεων

- (526) Προκειμένου να εξακριβωθεί αν ένα μέρος των επενδυτικών δαπανών πρέπει να ληφθεί υπόψη στις πρόσθετες δαπάνες των αναμενόμενων επενδύσεων λόγω των συμβάσεων του 2001, η Επιτροπή εξέτασε, σύμφωνα με την παράγραφο 64 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, εάν το πρόγραμμα επενδύσεων για τον αερολιμένα του Charleroi αποφασίστηκε σε συνδυασμό με τις συμβάσεις του 2001 ή ανεξάρτητα από αυτές τις συμφωνίες.
- (527) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, δηλ. πριν την υπογραφή των συμφωνιών του 2001, η Περιφέρεια επιθυμούσε την ανάπτυξη του αερολιμένα για να αυξηθεί η οικονομική δραστηριότητα στο έδαφός της. Έτσι, στη δήλωσή του για την περιφερειακή πολιτική που εγκρίθηκε στις 15 Ιουλίου 1999, το Κοινοβούλιο της Βαλлонίας αναγνωρίζει ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες αποτελούν πόλους οικονομικής ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης, που είναι σημαντικά για την περιφέρεια της Βαλлонίας⁽¹⁹¹⁾. Σε υπόμνημα της 8ης Νοεμβρίου 2000 της κυβέρνησης της Βαλлонίας (σκοπός του υπομνήματος ήταν να ενημερωθεί η κυβέρνηση της Βαλлонίας ενόψει λήψης απόφασης για την έγκριση του προγράμματος επενδύσεων), ο Υπουργός Οικονομικών τόνισε ότι έπρεπε «για να μπορέσει ο αερολιμένας να λειτουργήσει ως μοχλός για την ανάπτυξη της περιφερειακής οικονομίας, να αποκτήσει μια πλήρη υποδομή στο πλαίσιο μιας συνολικής ανάπτυξης».
- (528) Σύμφωνα με το Βέλγιο, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1990 (συνεπώς, πριν από τις συμφωνίες του 2001), και λόγω των τεχνικών περιορισμών που σχετίζονταν με την υφιστάμενη υποδομή⁽¹⁹²⁾, ήταν βέβαιο ότι έπρεπε να κατασκευαστεί νέος αεροσταθμός στη βόρεια ζώνη του χώρου του αερολιμένα. Είχε ήδη προηγηθεί η απαλλοτρίωση ορισμένων οικοπέδων από την Intercommunale Igrettes στη οποία ανατέθηκε η δημιουργία ενός κέντρου αεροναυτικών δραστηριοτήτων. Και η ίδια η Περιφέρεια είχε προβεί σε απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών κατά τη δεκαετία του 1990 και η Intercommunale της παραχώρησε το 1999 οικόπεδα που είχε απαλλοτριώσει. Σε αυτά ακριβώς τα γήπεδα κατασκευάστηκε ο νέος τερματικός σταθμός επιβατών.

⁽¹⁹⁰⁾ Όσον αφορά τις πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας (προσωπικό, διάφορες προμήθειες), η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα στοιχεία του συνολικού κόστους των επιχειρηματικών σχεδίων και μια παλινδρόμηση που επιτρέπει την αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω θέσεις δαπανών εξελίσσονται σε συνάρτηση με τον όγκο της κίνησης.

⁽¹⁹¹⁾ Πηγή: υπόμνημα της κυβέρνησης της Βαλлонίας που επισυνάφθηκε στα πρακτικά της συνεδρίασης της κυβέρνησης της Βαλлонίας της 8ης Νοεμβρίου 2000.

⁽¹⁹²⁾ Βλέπε υποσημείωση 22.

- (529) Σε συνεδρίαση της 20ής Ιουλίου 2000, η περιφέρεια της Βαλλονίας ενέκρινε τις κατευθυντήριες γραμμές μιας συμφωνίας-πλαισίου σχετικά με ένα πολυετές πρόγραμμα επενδύσεων στον αερολιμένα Charleroi, που ανέφερε ιδίως το «σχέδιο για έναν νέο αεροσταθμού επιβατών» συνολικού προϋπολογισμού 113 740 000 ευρώ. Στις 8 Νοεμβρίου 2000, η Περιφέρεια εξέδωσε απόφαση για την εκτέλεση της απόφασής της, της 20ής Ιουλίου 2000, που τροποποιεί τις παραδοχές του πολυετούς προγράμματος επενδύσεων. Μολονότι οι αποφάσεις αυτές δεν ήταν νομικά δεσμευτικές για την Περιφέρεια, δείχνουν ότι η Περιφέρεια είχε θέσει τις βάσεις του προγράμματος επενδύσεων πολύ πριν από την υπογραφή των συμβάσεων του 2001.
- (530) Η απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2000 βασιζόταν κυρίως σε ένα υπόμνημα του Υπουργού Οικονομικών, το οποίο παρέπεμπε σε δύο μελέτες που εκπονήθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1990 — αρχές της δεκαετίας του 2000, κατά παραγγελία της Περιφέρειας:
- μια μελέτη που συντάξε η International Air Transport Association (στο εξής «IATA»): η μελέτη αυτή καθόριζε τρεις επιλογές για την ανάπτυξη της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi, που βασιζόταν σε παραδοχές αύξησης του αριθμού επιβατών για τις τακτικές και τις ναυλωμένες και τις πτήσεις για επαγγελματικούς σκοπούς·
 - μια μελέτη που εκπόνησε η Tractebel, η οποία περατώθηκε τον Απρίλιο του 2000: η μελέτη αυτή είχε ως στόχο την εκπόνηση ενός προγράμματος ανάπτυξης των υποδομών με βάση τις παραδοχές εμπορικού χαρακτήρα («high scenario») της μελέτης, της IATA.

Η περίληψη αυτών των μελετών που υπέβαλε ο υπουργός στην κυβέρνηση της Βαλλονίας αναφέρεται σε γενικές παραδοχές για τον όγκο της επιβατικής κίνησης, οι οποίες δεν παρουσιάζονται ως συνδεδεμένες με μια συγκεκριμένη εταιρεία ή μια μελλοντική σύμβαση.

- (531) Στις 31 Ιουλίου 2001, υποβλήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA «υπόμνημα στρατηγικού προσανατολισμού» που συνόδευε το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2001. Σύμφωνα με το εν λόγω υπόμνημα, η BSCA έπρεπε να εστιάσει στις εταιρείες χαμηλού κόστους και, ενδεχομένως, στις αεροπορικές εταιρείες των ανατολικών χωρών. Το υπόμνημα αυτό υπογράμμιζε την επιτακτική ανάγκη του να προσελκύσει η BSCA νέες αεροπορικές εταιρείες (επιπλέον της Ryanair) και ότι ο αερολιμένας του Charleroi έπρεπε να λάβει θέση ως δυνητικός προορισμός για τις νέες βάσεις που θα άνοιγαν στο μέλλον οι εταιρείες χαμηλού κόστους.
- (532) Το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2001 καταδεικνύει επίσης ότι οι επενδύσεις, και ιδίως η κατασκευή του νέου αεροσταθμού, είχαν προβλεφθεί όχι μόνο με την προοπτική να ικανοποιήσει τις ανάγκες της Ryanair, αλλά να ανταποκριθεί στις ανάγκες όλων των αεροπορικών εταιρειών που θα μπορούσε να προσελκύσει ο αερολιμένας του Charleroi. Πράγματι, σύμφωνα με το εν λόγω πρόγραμμα εργασιών, ο αριθμός των αναχωρούντων επιβατών με την Ryanair αναμενόταν να αυξηθεί μόνο κατά 360 000 έως 700 000 επιβάτες έως το 2015 (βλέπε πίνακα στην αιτιολογική σκέψη 536). Η αύξηση αυτή θεωρείται ότι σημειώθηκε κυρίως κατά την περίοδο 2001-2003, δηλ. πριν από την έναρξη λειτουργίας του νέου τερματικού σταθμού, που προβλεπόταν για το 2005. Η Περιφέρεια και η BSCA ανέμεναν, συνεπώς, ότι η αύξηση της κίνησης που έγινε εφικτή με αυτές τις επενδύσεις θα αξιοποιούνταν από άλλες αεροπορικές εταιρείες εκτός της Ryanair.
- (533) Η περιφέρεια και η BSCA δεν πραγματοποίησαν συνεπώς τις επενδύσεις ειδικά με σκοπό την αύξηση του αριθμού επιβατών της Ryanair, αλλά με σκοπό τη δημιουργία ενός δυναμικού μεγάλης επιβατικής κίνησης που δεν θα συνδέεται ειδικά με μία αεροπορική εταιρεία. Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι επενδύσεις αυτές δεν μπορούν να αποδοθούν ειδικά στη Ryanair. Επομένως, δεν είναι σκόπιμο να αποδοθούν οι πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες στις συμβάσεις του 2001.

Αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας

- (534) Οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας λόγω των συμβάσεων του 2001 είναι ίσες με τις αναμενόμενες δαπάνες λειτουργίας που αποδίδονται ευθέως στη Ryanair, στις οποίες η Επιτροπή προσέθεσε ένα μέρος των αναμενόμενων έμμεσων λειτουργικών δαπανών κατ' αναλογία του αριθμού επιβατών της Ryanair σε σχέση με τον συνολικό αριθμό επιβατών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, εάν με την παραδοχή αυτή η καθαρή παρούσα αξία των συμβάσεων του 2001 είναι θετική, αυτό θα συνέβαινε σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό, εάν οι αναμενόμενες πρόσθετες δαπάνες λειτουργίας είχαν καθοριστεί με γραμμική παλινδρόμηση, όπως προτείνεται στην υποβληθείσα μελέτη της Oxera για τη Ryanair.

Προσδοκώμενα πρόσθετα έσοδα

- (535) Κατά τη γνώμη της Ryanair, η ανάλυση της Επιτροπής απέκλεισε κάθε υπολειμματική αξία της σύμβασης με τη Ryanair, διότι το αποτέλεσμα της μακροχρόνιας διαφήμισης στη συνολική κίνηση στο Charleroi είναι ελάχιστα τεκμηριωμένο και δύσκολα μετρήσιμο.

(536) Τα αποτελέσματα του υπολογισμού της καθαρής παρούσας αξίας παρουσιάζονται στον πίνακα 21. Τα στοιχεία δείχνουν μια θετική πρόσθετη συμβολή της Ryanair για όλα τα έτη που εξετάζονται.

Πίνακας 21

Αναμενόμενες ταμειακές ροές του μέτρου το 2001

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών για τη 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
Συνολικός αριθμός αναχωρούντων επιβατών	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
Έσοδα ανά αναχωρού- ντα επιβάτη															
Τέλος επιβατών	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
Φόρος επιβίβασης	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
Καύσιμα	[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]
Κατάστημα αφορολο- γήτων ειδών	[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
Άλλα καταστήματα	[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]
Horeca	[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]
Χώρος στάθμευσης	[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]
Υπηρεσίες εδάφους	[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]
Προμήθεια/πώληση	[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]
Σύνολο	[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) Εφόσον η πρόσθετη συνεισφορά της Ryanair είναι θετική για όλα τα έτη που εξετάζονται, η καθαρή παρούσα αξία της σύμβασης θα είναι αναγκαστικά θετική, ανεξάρτητα από το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου.
- (538) Ενδεικτικά, η Επιτροπή έχει, παρόλα αυτά, υπολογίσει την ΚΠΑ με βάση ένα μέσο κόστος μεταξύ 8,7 και 9 %. Το προεξοφλητικό επιτόκιο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της ΚΠΑ των συμβάσεων είναι το σταθμισμένο μέσο κόστος του κεφαλαίου της οντότητας που χορηγεί την ενίσχυση κατά τον χρόνο της χορήγησης. Στην παρούσα περίπτωση, τα έσοδα και τα έξοδα που σχετίζονται με τη σύμβαση με τη Ryanair επηρεάζουν τους λογαριασμούς της BSCA. Η Επιτροπή επέλεξε, συνεπώς, να χρησιμοποιήσει ως προεξοφλητικό επιτόκιο το κόστος του κεφαλαίου της BSCA. Ο υπολογισμός του μέσου σταθμισμένου κόστους κεφαλαίου για τη BSCA βασίζεται στις ακόλουθες διαφορετικές παραδοχές:
- χρηματοδότηση αποκλειστικά με ίδια κεφάλαια·
 - ασφάλιστρο κινδύνου 5,51 % ⁽¹⁹³⁾·
 - συντελεστή βήγτα 0,69 ⁽¹⁹³⁾·
 - προ φόρων κόστος του κεφαλαίου που τοποθετείται χωρίς κίνδυνο μεταξύ 4,9 % και 5,2 %·
 - φορολογικός συντελεστής 40,2 %.
- (539) Έτσι, για παράδειγμα, με βάση το μέσο ποσοστό μεταξύ 8,7 και 9 %, ή 8,85 %, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η καθαρή παρούσα αξία ήταν θετική και ανερχόταν σε 19,5 εκατ. ευρώ.

Πίνακας 22

Καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) του μέτρου το 2001

(σε εκατ. ευρώ)

	Προεξοφλητικό επιτόκιο 8,85 %
ΚΠΑ	19,5

Αυτή η θετική τιμή της ΚΠΑ καθώς και οι θετικές συνεισφορές για όλα τα έτη δείχνουν ότι μπορούσε να αναμένεται αύξηση της αποδοτικότητας της Περιφέρειας-SOWAER-BSCA λόγω των συμβάσεων του 2001.

- (540) Σχετικά με τη δέσμευση της Περιφέρειας να αποζημιώσει τη Ryanair για τις ζημιές που θα υφίστατο η εταιρεία λόγω ενδεχόμενης τροποποίησης του ύψους των αερολιμενικών τελών ή των ωραρίων λειτουργίας του αερολιμένα κατά τα έτη 2001 έως 2016, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αποζημίωση αυτή δεν μπορεί να υπερβεί την πραγματική ζημία που υπέστη άμεσα η Ryanair λόγω της αλλαγής. Επομένως, στην περίπτωση που η Περιφέρεια θα κατέβαλε αποζημίωση στη Ryanair, βάσει αυτής της διάταξης, η Ryanair δεν θα ήταν σε ευνοϊκότερη θέση από εκείνη στην οποία θα βρισκόταν, εάν η Περιφέρεια είχε τηρήσει τη δέσμευσή της. Επομένως, η διάταξη αυτή δεν παρέχει πρόσθετο πλεονέκτημα στη Ryanair.
- (541) Εξάλλου, σύμφωνα με την παράγραφο 66 των κατευθυντηρίων γραμμών, οι συμφωνίες αυτές εντάσσονται στο πλαίσιο μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα που αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αποδοτικότητάς του, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα. Η στρατηγική της BSCA συνίστατο στην ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi κυρίως με σκοπό την αύξηση των εσόδων του και, με τον τρόπο αυτό, την καλύτερη κάλυψη των πάγιων εξόδων του, ώστε να καταστεί κερδοφόρος. Για τον σκοπό αυτό, η BSCA αποφάσισε να εξειδικευθεί στον τομέα των απευθείας πτήσεων μικρών και μεσαίων αποστάσεων, ιδίως στις πτήσεις χαμηλού κόστους. Αυτή η στρατηγική της BSCA βασιζόταν στις μελέτες που ανατέθηκαν σε εξωτερικούς συμβούλους στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Σύμφωνα με ορισμένες από αυτές τις μελέτες ⁽¹⁹⁴⁾, ο αερολιμένας του Charleroi απολάμβανε συγκριτικά πλεονεκτήματα για να αναπτυχθεί σε αυτό το τμήμα της αγοράς, ιδίως χαμηλού κόστους. Έτσι, σύμφωνα με «υπόμνημα στρατηγικού προσανατολισμού» της BSCA της 31ης Ιουλίου 2001, η BSCA είχε θέσει στόχο να επιτύχει 2,5 έως 3 εκατομμύρια επιβάτες ⁽¹⁹⁵⁾ μέχρι το 2010, το οποίο, σύμφωνα με το υπόμνημα, «δεν φαινόταν ανέφικτο με βάση την εγκατάσταση της βάσης της Ryanair και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών». Οι συμφωνίες του 2001 εντάσσονται συνεπώς στο πλαίσιο αυτής της στρατηγικής αύξησης της επιβατικής κίνησης και των εσόδων.

⁽¹⁹³⁾ Βλέπε υποσημείωση 156.

⁽¹⁹⁴⁾ IATA, Roland Berger international, étude commanditée par Grands Travaux de Marseille.

⁽¹⁹⁵⁾ Συμπεριλαμβανομένων των αναχωρήσεων και αφίξεων των επιβατών.

- (542) Το κριτήριο του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς τηρείται και οι συμβάσεις του 2001 δεν αποτελούν κρατική ενίσχυση.
- ii) Προσωρινό εμπορικό πλαίσιο του 2004
- (543) Για να διαπιστωθεί αν το εμπορικό πλαίσιο του 2004 συνέβαλλε, βάσει μιας εκ των προτέρων θεώρησης, στην αποδοτικότητα της οντότητας που χορήγησε την ενίσχυση, σύμφωνα με την παράγραφο 63 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή διαπίστωσε αν η ΚΠΑ του εμπορικού πλαισίου του 2004 ήταν θετική για την οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA. Το εναλλακτικό σενάριο προς την απόφαση να υιοθετηθεί το εμπορικό πλαίσιο του 2004 είναι η απουσία σύμβασης με τη Ryanair και, επομένως, η αποποίηση των πρόσθετων εσόδων και εξόδων από την επιβατική κίνηση που σχετίζονται με τη Ryanair.
- (544) Στις 22 Ιανουαρίου 2004 πριν από τη σύναψη του προσωρινού εμπορικού πλαισίου το 2004, η BSCA επικαιροποίησε το επιχειρηματικό της σχέδιο. Σύμφωνα με το Βέλγιο, το επιχειρηματικό σχέδιο της 22ας Ιανουαρίου 2004 καταρτίστηκε στο πλαίσιο της απόφασης του 2004 για να επικυρωθεί η νέα πρόταση προς τη Ryanair⁽¹⁹⁶⁾. Όμως, αφενός, αυτό το επιχειρηματικό σχέδιο καλύπτει όχι μόνο τα έσοδα που εισπράττονταν χάρη στην επιβατική κίνηση που εισέφερε η Ryanair, αλλά και τα έσοδα που εισπράττονταν χάρη στην επιβατική κίνηση που εισέφεραν οι άλλες αεροπορικές εταιρείες. Αφετέρου, καθορίζει τα έσοδα και έξοδα μόνο της BSCA, ενώ για την εφαρμογή του κριτηρίου του φορέα της οικονομίας της αγοράς, πρέπει να θεωρηθεί ότι ο φορέας που σύναψε το προσωρινό εμπορικό πλαίσιο του 2004 με τη Ryanair είναι η οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA.
- (545) Η Επιτροπή ανασυγκρότησε, επομένως, ένα επιχειρηματικό σχέδιο για την οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA που περιλαμβάνονται μόνο τα έσοδα και τις δαπάνες των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το εμπορικό πλαίσιο του 2004. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA της 22ας Ιανουαρίου 2004 και εφάρμοσε την ίδια μεθοδολογία με εκείνη που χρησιμοποιήθηκε για τις συμβάσεις του 2001 και που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 525.
- (546) Για να προσδιοριστούν οι πρόσθετες δαπάνες που αποδίδονται στο προσωρινό εμπορικό πλαίσιο του 2004, η Επιτροπή εξέτασε, ιδίως, αν η Περιφέρεια, η SOWAER ή η BSCA έπρεπε να αναμένουν να πραγματοποιήσουν ορισμένες επενδύσεις λόγω του εμπορικού πλαισίου του 2004. Υπενθυμίζεται ότι το εμπορικό πλαίσιο του 2004 θεσπίστηκε για να καλυφθεί το νομικό κενό που δημιουργήθηκε από την ακύρωση των συμβάσεων του 2001 μετά την απόφαση της Επιτροπής του 2004. Κατ' εφαρμογή αυτού του εμπορικού πλαισίου, η οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA δεν ήταν υποχρεωμένη να πραγματοποιήσει νέες επενδύσεις. Οι επενδύσεις της σύμβασης SOWAER/ BSCA του 2002 καθώς και οι επενδύσεις του 2003 είχαν ήδη αποφασιστεί και τα σχετικά έργα είχαν ξεκινήσει. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 533, το ολοκληρωμένο πρόγραμμα επενδύσεων που ενσωματώθηκε στη σύμβαση SOWAER/ BSCA του 2002 πιθανώς θα είχε εκδοθεί ακόμη και χωρίς τις συμφωνίες με τη Ryanair. Το ίδιο ισχύει και για την αναθεώρηση του 2003 του προγράμματος επενδύσεων, η οποία εντασσόταν στην ίδια λογική ανάπτυξης του αερολιμένα με μια διαφοροποιημένη πελατεία, κατά το μέτρο του δυνατού, με βάση τα δεδομένα των αεροπορικών εταιρειών. Από τα ανωτέρω η Επιτροπή συνάγει ότι δεν είναι σκόπιμο να καταλογιστούν οι πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες στο προσωρινό εμπορικό πλαίσιο του 2004.
- (547) Με βάση αυτές τις παραδοχές, η Επιτροπή καθόρισε ότι οι κατάλληλες ταμειακές ροές για την ανάλυση της αποδοτικότητας του εμπορικού πλαισίου του 2004 είναι τα εξής:

⁽¹⁹⁶⁾ Απάντηση του Βελγίου που υποβλήθηκε στην Επιτροπή στις 18 Μαρτίου 2014 (απάντηση στην ερώτηση 10).

Πίνακας 23

Αναμενόμενες ταμειακές ροές του μέτρου το 2004

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών της 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
Συνολικός αριθμός αναχωρούντων επιβατών	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
Έσοδα ανά αναχωρούντα επιβάτη												
Τέλος επιβατών	7,00	7,00	7,50	7,50	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00	8,00
Φόρος επιβίβασης	1,00	1,00	1,13	1,13	1,13	1,13	1,13	1,30	1,30	1,30	1,30	1,30
Υπηρεσίες εδάφους	[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]
Καύσιμα	[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]
Εμπορικές παραχωρήσεις	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]	[5-9]
Σύνολο	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]	[14-20]
Δαπάνες ανά αναχωρούντα επιβάτη												
Συνδρομή μάρκετινγκ	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Άλλα αγαθά και υπηρεσίες	[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]
Μισθοί και κοινωνικές εισφορές	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]
Υποσύνολο	[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]
Έξοδα εκκίνησης	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
Σύνολο	[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]
Συνολικά έσοδα ανά αναχωρούντα επιβάτη της 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]
Συνολικά έξοδα ανά αναχωρούντα επιβάτη της 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]
Πρόσθετη συνεισφορά ανά επιβάτη της 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]
Συνολική πρόσθετη συνεισφορά της Ryanair (εκατ. ευρώ)	[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) Οι ροές αυτές παρουσιάζουν μια θετική πρόσθετη συνεισφορά της Ryanair για όλα τα έτη που εξετάζονται. Έτσι, το εμπορικό πλαίσιο έχει αναγκαστικά θετική καθαρή παρούσα αξία, ανεξάρτητα από το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου που έχει επιλεγεί.
- (549) Ωστόσο, για να υπολογίσει την ΚΠΑ του μέτρου το 2004, για παράδειγμα, η Επιτροπή καθόρισε το προεξοφλητικό επιτόκιο που πρέπει να χρησιμοποιηθεί. Το επιτόκιο αυτό είναι το σταθμισμένο μέσο κόστος του κεφαλαίου της οντότητας που χορηγεί την ενίσχυση κατά τον χρόνο της χορήγησης. Όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 538, η Επιτροπή έλαβε υπόψη το μέσο σταθμισμένο κόστος του κόστους κεφαλαίου της BSCA. Βάσει των ακόλουθων παραδοχών, η Επιτροπή υπολόγισε ότι το κόστος αυτό ανήλθε σε 9,7 %:
- χρηματοδότηση αποκλειστικά με ίδια κεφάλαια·
 - ένα ασφάλιστρο κινδύνου 5,72 % ⁽¹⁹⁷⁾·
 - συντελεστή βήτα 0,95 ⁽¹⁹⁷⁾·
 - προ φόρων κόστος του κεφαλαίου που τοποθετείται χωρίς κίνδυνο μεταξύ 4,2 % και 4,4 %·
- (550) Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τα αποτελέσματα του υπολογισμού της καθαρής παρούσας αξίας του εμπορικού πλαισίου του 2004, με προεξοφλητικό επιτόκιο 9,7 %.

Πίνακας 24

Καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) του μέτρου του 2004

<i>(σε εκατ. ευρώ)</i>	
	Προεξοφλητικό επιτόκιο 9,7 %
ΚΠΑ	53

Αυτή η θετική ΚΠΑ επιβεβαιώνει ότι μπορούσε να αναμένεται ότι το εμπορικό πλαίσιο του 2004 θα αύξανε την αποδοτικότητα της οντότητας Περιφέρεια-SOWAER-BSCA.

- (551) Η παράγραφος 66 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές ορίζει ότι οι συμφωνίες αυτές πρέπει να εντάσσονται στο πλαίσιο μιας συνολικής στρατηγικής του αερολιμένα που αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αποδοτικότητάς του, τουλάχιστον μακροπρόθεσμα. Σε σχέση με αυτό, κατά τη συνεδρίαση της 15ης Απριλίου 2004, το διοικητικό συμβούλιο της BSCA έλαβε γνώση των προτάσεων που υποβλήθηκαν στη Ryanair και εξουσιοδότησε «τον διευθύνοντα σύμβουλο για να επικυρώσει το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA και να υπολογίσει τις πιθανές επιπτώσεις των προτάσεων αυτών». «Η συνολική ανάλυση θα πρέπει επίσης να επιβεβαιώσει, από κάθε άποψη, ότι η βιωσιμότητα και το μέλλον του αερολιμένα δεν θα τεθεί σε καμία περίπτωση σε κίνδυνο και ότι η BSCA διαδέχεται, μακροπρόθεσμα, επαρκή περιθώρια ελιγμού για να συνεχίσει την ανάπτυξή της». Στην επόμενη συνεδρίασή του, στις 6 Μαΐου 2004, το «διοικητικό συμβούλιο διαπίστωσε ότι οι προτάσεις που είχαν συζητηθεί πρόσφατα στο Δουβλίνο με τους εκπροσώπους της Ryanair θα μπορούσαν, λαμβανομένης υπόψη της προβλεπόμενης ανάπτυξης του αερολιμένα, να εξασφαλίσουν στο Charlevoix τη συνέχιση της λειτουργίας της εταιρείας Ryanair με τους όρους του αρχικού επιχειρηματικού σχεδίου (...)». Επειδή και το ίδιο το αρχικό επιχειρηματικό σχέδιο εντασσόταν σε μια μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή στρατηγική, η Επιτροπή συνάγει ότι και το εμπορικό πλαίσιο του 2004 εντασσόταν στην ίδια στρατηγική.
- (552) Εφόσον πληρούται κριτήριο του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς, το εμπορικό πλαίσιο του 2004 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

iii) Σύμβαση του 2005

- (553) Για να διαπιστωθεί αν η σύμβαση του 2005 συνέβαλλε, βάσει μιας εκ των προτέρων θεώρησης, στην κερδοφορία της οντότητας που χορήγησε την ενίσχυση, σύμφωνα με την παράγραφο 63 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, η Επιτροπή διαπίστωσε αν η ΚΠΑ της σύμβασης του 2005 ήταν θετική για την οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA. Το εναλλακτικό σενάριο ήταν να μην υπάρξει συμφωνία με τη Ryanair μετά τη λήξη ισχύος, στα τέλη Μαρτίου 2006, της επιστολής της BSCA στη Ryanair της 24ης Ιουνίου 2004.

⁽¹⁹⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 156.

- (554) Για να υπολογίσει την ΚΠΑ, η Επιτροπή ανασυγκρότησε ένα επιχειρηματικό σχέδιο για την οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA που περιλαμβάνει μόνο τα έσοδα και τις δαπάνες των οικονομικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη σύμβαση του 2005. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA της 24ης Ιανουαρίου 2004, το οποίο, κατά το Βέλγιο, είναι το επιχειρηματικό σχέδιο που εκπονήθηκε στα πλαίσια της απόφασης του 2004 με σκοπό να επικυρώσει τη νέα πρόταση που έπρεπε να υποβληθεί στη Ryanair και κατέληξε στην πρόταση που υποβλήθηκε στη Ryanair στις 9 Δεκεμβρίου 2005 ⁽¹⁹⁸⁾. Στη συνέχεια, η Επιτροπή εφάρμοσε την ίδια μέθοδο με εκείνη που χρησιμοποιήθηκε για τις συμβάσεις του 2001 και περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 524.
- (555) Για να προσδιοριστούν οι πρόσθετες δαπάνες που αποδίδονται στη σύμβαση του 2005, η Επιτροπή εξέτασε, ιδίως, αν η Περιφέρεια, η SOWAER ή η BSCA έπρεπε να αναμένουν να πραγματοποιήσουν ορισμένες επενδύσεις λόγω της σύμβασης του 2005. Κατ' εφαρμογή αυτής της σύμβασης, η οντότητα Περιφέρεια-SOWAER-BSCA δεν ήταν υποχρεωμένη να πραγματοποιήσει νέες επενδύσεις. Οι επενδύσεις της σύμβασης SOWAER/ BSCA του 2002 καθώς και η επένδυση του 2003 είχαν ήδη αποφασιστεί και τα σχετικά έργα είχαν ξεκινήσει. Επιπλέον, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 533, το ολοκληρωμένο πρόγραμμα επενδύσεων που ενσωματώθηκε στη σύμβαση SOWAER/ BSCA του 2002 πιθανώς θα είχε εκδοθεί ακόμη και χωρίς τις συμφωνίες με τη Ryanair. Το ίδιο ισχύει και για την αναθεώρηση του 2003 του προγράμματος επενδύσεων, η οποία εντασσόταν στην ίδια λογική ανάπτυξης του αερολιμένα με μια διαφοροποιημένη πελατεία, κατά το μέτρο του δυνατού, με βάση τα δεδομένα των αεροπορικών εταιρειών. Από τα ανωτέρω η Επιτροπή συνάγει ότι δεν είναι σκόπιμο να καταλογιστούν οι πρόσθετες επενδυτικές δαπάνες στη σύμβαση του 2005.
- (556) Με βάση αυτές τις παραδοχές, η Επιτροπή καθόρισε ότι οι κατάλληλες ταμειακές ροές για την ανάλυση της αποδοτικότητας του μέτρου του 2005 είναι οι ακόλουθες:

⁽¹⁹⁸⁾ Βλέπε υποσημείωση 198.

Πίνακας 25

Αναμενόμενες ταμειακές ροές του μέτρου του 2005

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Αριθμός αναχωρούντων επιβατών της 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
Συνολικός αριθμός αναχωρούντων επιβατών	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
Έσοδα ανά αναχωρούντα επιβάτη										
Τέλος επιβατών	2,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Τέλος προσγείωσης	[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]
Εμπορικές παραχωρήσεις	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]	[6-10]
Υπηρεσίες εδάφους	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]	[3-6]
Καύσιμα	[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]
Τέλος πρόσβασης στην υποδομή	[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]
Σύνολο	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]	[12-17]
Δαπάνες ανά αναχωρούντα επιβάτη										
Συνδρομή μάρκετινγκ	0,92	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Αγορές αφορολογήτων ειδών										
Ταμείο Περιβάλλοντος										
Άλλα αγαθά και υπηρεσίες	[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]
Μισθοί και κοινωνικές εισφορές	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]	[4-5]

- (557) Οι ροές αυτές παρουσιάζουν μια θετική πρόσθετη συνεισφορά της Ryanair για όλα τα έτη που εξετάζονται. Έτσι, η σύμβαση έχει αναγκαστικά θετική καθαρή παρούσα αξία, ανεξάρτητα από το μέσο σταθμισμένο κόστος του κεφαλαίου που έχει επιλεγεί.
- (558) Ωστόσο, για να υπολογίσει την ΚΠΑ του μέτρου το 2005, για παράδειγμα, η Επιτροπή καθόρισε το προεξοφλητικό επιτόκιο που πρέπει να χρησιμοποιηθεί. Το επιτόκιο αυτό είναι το σταθμισμένο μέσο κόστος του κεφαλαίου της οντότητας που χορηγεί την ενίσχυση κατά τον χρόνο της χορήγησης. Όπως ορίζεται στην αιτιολογική σκέψη 538, η Επιτροπή έλαβε υπόψη το μέσο σταθμισμένο κόστος του κόστους κεφαλαίου της BSCA. Βάσει των ακόλουθων παραδοχών, η Επιτροπή υπολόγισε ότι το κόστος αυτό ανήλθε σε 9,3 %:
- χρηματοδότηση αποκλειστικά με ίδια κεφάλαια·
 - ένα ασφάλιστρο κινδύνου 5,74 % ⁽¹⁹⁹⁾·
 - συντελεστή βήτα 0,97 ⁽¹⁹⁹⁾·
 - προ φόρων κόστος του κεφαλαίου που τοποθετείται χωρίς κίνδυνο μεταξύ 3,5 % και 3,9 %·
- (559) Ο κατωτέρω πίνακας παρουσιάζει τα αποτελέσματα του υπολογισμού της καθαρής παρούσας αξίας της σύμβασης του 2005, με προεξοφλητικό επιτόκιο 9,3 %.

Πίνακας 26

Καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) του μέτρου το 2005

(σε εκατ. ευρώ)

	Προεξοφλητικό επιτόκιο 9,3 %
ΚΠΑ	80,6

Αυτή η θετική ΚΠΑ επιβεβαιώνει ότι μπορούσε να αναμένεται ότι η σύμβαση του 2005 θα αύξανε την αποδοτικότητα της οντότητας Περιφέρεια-SOWAER-BSCA.

- (560) Όσον αφορά τον όρο που ορίζεται στην παράγραφο 66 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, ότι η συμφωνία πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο μιας συνολικής στρατηγικής που αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αποδοτικότητας του αερολιμένα, υπόμνημα της 8ης Δεκεμβρίου 2005, για την υποβολή στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA της εμπορικής πρότασης της BSCA στη Ryanair, διευκρινίζει ότι η πρόταση βασίζεται σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο για την περίοδο 2006-2015. Ζητείται από το διοικητικό συμβούλιο να εξασφαλίσει ότι το σχέδιο αυτό συνεπάγεται μια αποδοτικότητα αποδεκτή και επαρκή για να απορροφήσει τις αναμενόμενες στο μέλλον διακυμάνσεις, που συνδέονται με τις δημοσιονομικές εκτιμήσεις (υποσημείωση αναφέρει ότι το επιχειρηματικό σχέδιο καταρτίστηκε με κατά προσέγγιση εκτιμήσεις δαπανών και εσόδων). Η BSCA υπενθυμίζει ότι τα εφαρμοζόμενα τέλη υπηρεσιών εδάφους («handling») «θα πρέπει να καλύπτουν το κόστος και να επιτυγχάνουν ένα εύλογο περιθώριο κέρδους». Σε άλλο σημείο του υπομνήματος, η BSCA διευκρινίζει ότι οι «δαπάνες για τις υπηρεσίες εδάφους και ο έλεγχός τους αποτελούν κεντρικό στοιχείο της πρότασης προς τη Ryanair. Ένα μεγάλο μέρος αυτών των δαπανών είναι πάγια ή εν μέρει κυμαινόμενα έξοδα και το κόστος ανά επιβάτη συνδέεται, συνεπώς, με τον αριθμό των εξυπηρετούμενων επιβατών. Η εμπορική πρόταση προβλέπει έναν ελάχιστο αριθμό πτήσεων με επιστροφή (με τη Ryanair) και η αδέτηση αυτού του ελάχιστου αριθμού θα συνεπαγόταν κατά πάσα βεβαιότητα ζημία από τη δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών εδάφους για τη BSCA. Προβλέπονται κυρώσεις για την αποκατάσταση της ζημίας». Από τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή συνάγει ότι, ακόμη και αν η εμπορική πρόταση της BSCA προς τη Ryanair ενείχε ορισμένους κινδύνους κατά την BSCA, και ιδίως τον κίνδυνο η αποδοτικότητα να είναι ανεπαρκής σε περίπτωση που η επιβατική κίνηση της Ryanair θα ήταν χαμηλότερη από την προβλεφθείσα, η πρόταση αυτή, ωστόσο, βασίζεται σε μια αναπτυξιακή στρατηγική με την οποία η BSCA προσδοκούσε, χάρη στους επιβάτες που θα έφερε η Ryanair, να μειώσει το κόστος της ανά επιβάτη και, με τον τρόπο αυτό, να επιτύχει ένα επαρκές περιθώριο κέρδους.

- (561) Εφόσον πληρούται κριτήριο του ιδιώτη φορέα, η σύμβαση του 2005 δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

⁽¹⁹⁹⁾ Βλέπε υποσημείωση 156.

iv) Μεταβίβαση στη Ryanair των μεριδίων της BSCA στην Promocoy

- (562) Στις 31 Μαρτίου 2010, η BSCA μεταβίβασε στη Ryanair τη συμμετοχή της του 50 % στην Promocoy. Η BSCA πώλησε τις μετοχές στη λογιστική τους αξία (ήτοι 100 ευρώ ανά μετοχή) για συνολικό ποσό 31 100 ευρώ. Το σύνολο των κινδύνων και των υποχρεώσεων της BSCA ως μετόχου της Promocoy μεταβιβάστηκε στη Ryanair.
- (563) Κατά τον χρόνο αυτής της μεταβίβασης, τα ταμειακά διαθέσιμα της Promocoy ανέρχονταν σε 261 073 ευρώ (υπόλοιπο του ενεργητικού, αφαιρουμένου του κεφαλαίου και του εκ του νόμου προβλεπόμενου αποθεματικού) ⁽²⁰⁰⁾. Η BSCA, ως εκ τούτου, μεταβίβασε στη Ryanair τα μερίδια που κατείχε στην Promocoy για ποσό μικρότερο των 99 436 ευρώ στο ήμισυ της ρευστότητας της Promocoy κατά τη στιγμή της μεταβίβασης.
- (564) Ωστόσο, το Βέλγιο υπογραμμίζει ότι κατά τη στιγμή της μεταβίβασης εκκρεμούσε φορολογική διαφορά. Η BSCA έπρεπε να επωμιστεί το ήμισυ, εάν διατηρούσε τις μετοχές της στην Promocoy. Αυτός είναι ο λόγος, κατά το Βέλγιο, που η BSCA αποφάσισε να πωλήσει τις μετοχές της στη λογιστική τους αξία.
- (565) Το Βέλγιο υπέβαλε ένα υπόμνημα της 24ης Φεβρουαρίου 2010 του οικονομικού διευθυντή της BSCA στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA με τη σύσταση να επικυρώσει τη μεταβίβαση των μετοχών της BSCA στην Promocoy στη λογιστική τους αξία. Αυτό το ενημερωτικό υπόμνημα υπενθύμιζε ότι Promocoy δεν είχε πλέον δραστηριότητα από τη σύναψη, το 2005, της νέας σύμβασης με την Ryanair. Μετά την έναρξη προκαταρκτικής εξέτασης κατόπιν δικαστικής διαδικασίας σχετικά με την προαναφερθείσα διαφορά, αποφασίστηκε να παραμείνει η Promocoy σε αδράνεια, όπως ήταν. Έκτοτε, δεδομένου ότι δεν υπήρξε δικαστική εξέλιξη της υπόθεσης, η BSCA και η Ryanair αποφάσισαν την εκκαθάριση της Promocoy. Σύμφωνα με το υπόμνημα αυτό, η BSCA πρότεινε τότε στη Ryanair να μοιραστούν το καθαρό ενεργητικό, που ανερχόταν τότε σε περίπου 350 000 ευρώ. Η Ryanair εξέφρασε προτίμηση για την «εξάντληση» του καθαρού ενεργητικού μέσω των τελευταίων ενεργειών μάρκετινγκ. Λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη δικαστικής διαδικασίας, η BSCA αντιτάχθηκε στην ανάληψη αυτών των ενεργειών μάρκετινγκ. Για να αρθεί το αδιέξοδο, η BSCA πρότεινε στη Ryanair να της μεταβιβάσει τις μετοχές της στη λογιστική τους αξία, ήτοι 31 100 ευρώ, με την υπογραφή σύμβασης για την άμεση παραίτηση της BSCA ως διαχειριστή της Promocoy. Το υπόμνημα ανέφερε ότι οι ελεγκτές και ο νομικός σύμβουλος της BSCA είχαν συμφωνήσει, «έχοντας απόλυτη επίγνωση, όπως κι εμείς, ότι αυτή ήταν αναμφίβολα η μόνη διέξοδος». Ο συντάκτης του υπομνήματος συνέστησε στο διοικητικό συμβούλιο να επικυρώσει την πράξη μεταβίβασης και το συμβούλιο το έπραξε ομόφωνα.
- (566) Η Επιτροπή θεωρεί ότι το Βέλγιο προσκόμισε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την ύπαρξη της δικαστικής διαφοράς και το μέγεθός της, διαβιβάζοντας στην Επιτροπή τις κοινοποιήσεις φορολογικής διορθωτικής πράξης ⁽²⁰¹⁾.
- (567) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η BSCA συμπεριφέρθηκε ως φορέας σε οικονομία της αγοράς, με το να ανταπαιχθεί στην επανέναρξη των ενεργειών μάρκετινγκ και προτείνοντας στη Ryanair να της μεταβιβάσει τις μετοχές της στη λογιστική τους αξία, για την άρση του αδιεξόδου. Συνεπώς, το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

v) Η τροποποιητική πράξη του 2010

- (568) Στο τμήμα 6.2.1, η Επιτροπή έδειξε ότι κατά τον χρόνο σύναψης της τροποποιητικής πράξης του 2010, οι πόροι της BSCA δεν ήταν κρατικοί πόροι και, επιπλέον, η απόφαση της BSCA να συνάψει την τροποποιητική πράξη του 2010 δεν έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος.
- (569) Ωστόσο, στην περίπτωση που κρινόταν ότι το συμπέρασμα της Επιτροπής δεν είναι βάσιμο, ότι η τροποποιητική πράξη του 2010 χορηγήθηκε πράγματι με κρατικούς πόρους και ότι η απόφαση για τη χορήγηση της τροποποιητικής πράξης του 2010 έπρεπε να καταλογισθεί στο κράτος, θα έπρεπε να εξεταστεί κατά πόσο η τροποποιητική πράξη του 2010 απέφερε πλεονέκτημα στη Ryanair.
- (570) Στην περίπτωση αυτή, θα ήταν σκόπιμο να θεωρηθεί ότι η οντότητα που χορήγησε το μέτρο είναι η οντότητα Περιφέρεια/SOWAER/BSCA. Πρέπει, επομένως, να εξετασθεί αν οι Περιφέρεια/SOWAER/BSCA ενήργησαν ως φορείς σε οικονομία της αγοράς συνάπτοντας την τροποποιητική πράξη του 2010.

⁽²⁰⁰⁾ Α βλέπε υποσημείωση 76.

⁽²⁰¹⁾ Οι κοινοποιήσεις φορολογικής διορθωτικής πράξης διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή από το Βέλγιο στις 22 Ιουλίου 2014. Η Promocoy τις παρέλαβε μετά τη μεταβίβαση. Αφορούν τα οικονομικά έτη 2003, 2004, 2005 και 2006 και αντιστοιχούν συνολικά σε ποσό περίπου 15 εκατ. ευρώ.

(571) Η τροποποιητική πράξη του 2010 προβλέπει:

- παρέκκλιση από το γενικό επίπεδο του τέλους για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας (στο εξής «ΑΜΚ»), βάσει της οποίας η Ryanair θα κατέβαλλε [10-30] λεπτά του ευρώ ανά επιβάτη για το έτος από 1ης Φεβρουαρίου 2009 έως τις 31 Ιανουαρίου 2010· επιπλέον, οι κανόνες τιμαριθμοποίησης του τέλους ΑΜΚ προβλέπουν μείωση του τέλους ανάλογη με την αύξηση της επιβατικής κίνησης που δημιουργείται από τη Ryanair ⁽²⁰²⁾.
- μείωση κατά [10-50] λεπτά του ευρώ ανά επιβάτη στη Ryanair επί του τέλους των υπηρεσιών εδάφους.

(572) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η εν λόγω τροποποιητική πράξη είναι το αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης μεταξύ της BSCA και της Ryanair, έπειτα από τη μείωση για τη BSCA των δαπανών των υπηρεσιών εδάφους, χάρη στην εισαγωγή από τη Ryanair νέων διαδικασιών, όπως η χρέωση για τις παραδιδόμενες αποσκευές (που μείωσε σημαντικά τον αριθμό των αποσκευών προς εγγραφή) και η υποχρεωτική καταχώρηση των αποσκευών μέσω του Διαδικτύου. Σύμφωνα με το Βέλγιο, η BSCA αποφάσισε να μοιραστεί με τη Ryanair το ευεργέτημα αυτής της μείωσης του κόστους με αντάλλαγμα τη δέσμευση της Ryanair να έχει ως βάση τον αερολιμένα του στο Charleroi για τέσσερα επιπλέον αεροσκάφη.

(573) Η υπογραφή της τροποποιητικής πράξης της 6ης Δεκεμβρίου 2010 συνέβη μετά τα ακόλουθα γεγονότα:

- Η Ryanair εισήγαγε νέες διαδικασίες όπως ο υποχρεωτικός έλεγχος εισιτηρίων μέσω Διαδικτύου («web check-in») και η πληρωμή για τις παραδιδόμενες αποσκευές, μειώνοντας τον αριθμό των αποσκευών που πρέπει να καταχωρίζονται και επιτρέποντας στην BSCA να εξοικονομήσει πόρους·
- τον Μάιο του 2009, η BSCA συζήτησε με τη Ryanair για την ενδεχόμενη αύξηση του αριθμού των αεροσκαφών και τη μείωση των τελών για τις υπηρεσίες εδάφους («handling») μετά την εισαγωγή των νέων διαδικασιών από τη Ryanair·
- στις 30 Νοεμβρίου 2009, η Ryanair απέστειλε επιστολή στη BSCA ⁽²⁰³⁾ προτείνοντάς της τη σύναψη συμφωνίας για τη μείωση των τελών για τις υπηρεσίες εδάφους κατά [10-50] λεπτά του ευρώ, που ισοδυναμεί με το ήμισυ της εξοικονόμησης που πέτυχε η BSCA χάρη στην εισαγωγή από τη Ryanair των νέων διαδικασιών. Η Ryanair δήλωσε επιπλέον ότι δεν θέλει να καταβάλλει κανένα τίμημα για τα ΑΜΚ. Η Ryanair επιβεβαιώνει επίσης τη δέσμευσή της να επεκταθεί στο Charleroi·
- στις 2 Δεκεμβρίου 2009, ο πρόεδρος της BSCA ανέφερε στη Ryanair εγγράφως ότι, πριν εξεταστεί η δυνατότητα να της χορηγηθούν νέες χρονοθυρίδες, θα υποβάλλει στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA το αίτημα της Ryanair για μείωση των τελών υπηρεσιών εδάφους·
- σύμφωνα με το Βέλγιο, ακολούθησε προφορική συμφωνία σχετικά με την επέκταση και τις μειώσεις του κόστους (το Βέλγιο αναφέρει ότι δεν υπήρξε γραπτή σύμβαση, σε αυτό το στάδιο, λόγω της ανάγκης να εξετασθεί το θέμα στο διοικητικό συμβούλιο και επειδή συνεχιζόταν η συζήτηση για το τέλος ΑΜΚ)·
- στις 8 Ιανουαρίου 2010, ο οικονομικός διευθυντής της BSCA διαβίβασε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA εσωτερικό υπόμνημα και τα οικονομικά έγγραφα για να καταδειχθεί η σημασία της υποδοχής των τεσσάρων αεροσκαφών με τους συμφωνηθέντες όρους (δηλ. μείωση του τέλους κατά [10-50] λεπτά του ευρώ ανά επιβάτη για τις υπηρεσίες εδάφους). Τα έγγραφα αυτά αποτελούνται:
 - από πρόβλεψη λογαριασμού κερδών και ζημιών που καταδεικνύει την επίπτωση που θα είχε η εγκατάσταση 4 επιπλέον αεροσκαφών της Ryanair στο Charleroi·
 - υπολογισμό που επιτρέπει στην BSCA να καθορίσει το περιθώριο διαπραγμάτευσης για να παραχωρήσει πρόσθετη έκπτωση στη Ryanair επί των τελών για τις υπηρεσίες εδάφους, διατηρώντας παράλληλα επαρκή κερδοφορία για τις υπηρεσίες εδάφους και αύξηση των εσόδων από μη αεροναυτικές εμπορικές δραστηριότητες (κατάστημα αφορολογητών ειδών, Horeca, χώροι στάθμευσης, λεωφορεία...)
- στις 24 Φεβρουαρίου 2010, η Ryanair δέχθηκε τελικά να καταβάλλει ποσό [10-30] λεπτών του ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη ως τέλος για τα ΑΜΚ, υπό την προϋπόθεση ότι το ποσό αυτό θα μειωθεί τα επόμενα έτη ανάλογα με την αύξηση της κίνησης της Ryanair στο Charleroi·

⁽²⁰²⁾ Βλέπε υποσημείωση 74.

⁽²⁰³⁾ Επιστολή της Ryanair στην BSCA, της 30ής Νοεμβρίου 2009, που κοινοποιήθηκε από το Βέλγιο στις 22 Ιουλίου 2014.

- στις 29 Απριλίου 2010, το σχέδιο τροποποιητικής πράξης συζητήθηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA· ο γενικός διευθυντής της BSCA αναφέρει ότι η τροποποιητική πράξη έχει ήδη τεθεί σε εφαρμογή (άφιξη των 4 αεροσκαφών για τη θερινή περίοδο του 2010).
- στις 6 Δεκεμβρίου 2010, η BSCA και η Ryanair προσυπέγραψαν την τροποποιητική πράξη του 2010, που είχε ήδη τεθεί σε εφαρμογή.

1. Σχετικά με τη χορηγηθείσα από τη BSCA μείωση των τελών υπηρεσιών εδάφους κατά [10-50] λεπτά του ευρώ

- (574) Καταρχάς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μείωση αυτή αντιπροσώπευε μόνο το ήμισυ των εξοικονομήσεων που επέτυχε η BSCA χάρη στις διαδικασίες που εισήγαγε η Ryanair. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η Ryanair γνώριζε ⁽²⁰⁴⁾ το μέγεθος της εξοικονόμησης προς όφελος της BSCA, γεγονός που καθιστούσε δυσχερέστερη τη διαπραγμάτευση για τη BSCA.
- (575) Δεύτερον, η Επιτροπή παραδέχεται ότι το γεγονός ότι η Ryanair είχε την πρόθεση να χρησιμοποιήσει το Charleroi ως βάση για τέσσερα επιπλέον αεροσκάφη της καθιστούσε ακόμη δυσκολότερο για τη BSCA το να αρνηθεί αυτή τη μείωση. Ωστόσο, εφόσον ήταν γνωστό ότι η Ryanair αντιπροσώπευε κίνηση 3 289 725 επιβατών το 2009, και με την παραδοχή ότι οι μισοί από αυτούς ήταν αναχωρούντες επιβάτες, η μείωση κατά [10-50] λεπτά του ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη αντιστοιχούσε σε διαφυγόντα έσοδα για τη BSCA ύψους [500 000-2 000 000] ευρώ, ποσό πολύ χαμηλότερο από την αύξηση των EBIT ⁽²⁰⁵⁾ κατά [3-7] εκατ. ευρώ που θα μπορούσαν να αποφέρουν τα τέσσερα επιπλέον αεροσκάφη με βάση τους υπολογισμούς της BSCA ⁽²⁰⁶⁾.

2. Σχετικά με τη χορήγηση στη Ryanair μείωσης του τέλους για AMK κατά [10-30] λεπτά του ευρώ

- (576) Το Βέλγιο ισχυρίζεται ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁰⁷⁾ προβλέπει τη δυνατότητα (και όχι την υποχρέωση) να προβλεφθεί τέλος AMK για την ανάκτηση του κόστους για τους αερολιμένες ⁽²⁰⁸⁾. Σύμφωνα με το Βέλγιο, είναι εξαιρετικά δύσκολο για τη BSCA να επιβάλει το εν λόγω τέλος στις αεροπορικές εταιρείες. Η BSCA προσπάθησε να επιτύχει τη συμμετοχή της Ryanair στο κόστος της οργάνωσης της υπηρεσίας για τα AMK, αλλά η Ryanair αρνιόταν επίμονα να καταβάλει το τέλος που ζητούσε η BSCA, διότι αμφισβητούσε το ποσό για διαφόρους λόγους ⁽²⁰⁹⁾. Σύμφωνα με το Βέλγιο, η τροποποιητική πράξη του 2010 κατέληξε σε συμφωνία με τη Ryanair για την καταβολή τέλους AMK, μειωμένου ασφαλώς σε σχέση με τη γενική τιμή, αλλά όχι μηδενικού.
- (577) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, μέχρι το 2010, η Ryanair δεν κατέβαλε τέλος AMK και ότι η BSCA φαίνεται ότι δεν ήταν σε θέση να επιβάλει στη Ryanair την καταβολή ενός τέτοιου τέλους. Επομένως, μια συμφωνία, έστω και για περιορισμένο ποσό, βελτίωσε την κερδοφορία της BSCA.
- (578) Η Επιτροπή επισημαίνει επιπλέον ότι μια μείωση κατά [10-30] λεπτά του ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη αντιπροσώπευε για τη BSCA διαφυγόντα έσοδα [100 000-300 000] ευρώ ⁽²¹⁰⁾. Εάν προστεθεί στη μείωση του τέλους υπηρεσιών εδάφους κατά [10-50] λεπτά του ευρώ ανά αναχωρούντα επιβάτη, τα συνολικά διαφυγόντα έσοδα για τη BSCA ανέρχονταν σε περίπου [0,6-2,3] εκατ. ευρώ, δηλ. ποσό πολύ χαμηλότερο από την αύξηση των EBIT ⁽²¹¹⁾ κατά [3-7] εκατ. ευρώ που θα μπορούσαν να αποφέρουν τα τέσσερα επιπλέον αεροσκάφη με βάση τους υπολογισμούς της BSCA ⁽²¹²⁾.

⁽²⁰⁴⁾ Βλέπε επιστολή της Ryanair της 30ής Νοεμβρίου 2009.

⁽²⁰⁵⁾ Earnings before interest and taxes (κέρδη προ τόκων και φόρων).

⁽²⁰⁶⁾ Βλέπε πρόβλεψη λογαριασμού κερδών και ζημιών που διαβιβάστηκε στο διοικητικό συμβούλιο της BSCA.

⁽²⁰⁷⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικά (ΕΕ L 204 της 26.7.2006, σ. 1).

⁽²⁰⁸⁾ Το άρθρο 8 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 ορίζει ότι «ο φορέας διαχείρισης αερολιμένα μπορεί, για τη χρηματοδότηση της συνδρομής αυτής, να εισπράττει, χωρίς διακρίσεις, ειδική χρηματική επιβάρυνση από τους χρήστες του αερολιμένα».

⁽²⁰⁹⁾ Οι λόγοι αυτοί είναι τέσσερις:

- ο αριθμός των AMK εντός του αεροσκάφους περιορίζεται σε 4 στην εταιρεία Ryanair (βάσει των αδειών που έχουν εκδοθεί από τις αρμόδιες σε θέματα ασφαλείας ιρλανδικές αρχές για τον χρησιμοποιούμενο τύπο αεροσκάφους), ενώ οι άλλες εταιρείες που εξυπηρετούν τον αερολιμένα Bruxelles-Sud Charleroi δεν έχουν ορίσει ανώτατο αριθμό AMK ανά πτήση·

- η Ryanair επιβάλλει την υποχρέωση γνωστοποίησης της παρουσίας ενός AMK στο αεροσκάφος 48 ώρες εκ των προτέρων, διαφορετικά η εξυπηρέτηση δεν είναι εξασφαλισμένη· οι άλλες εταιρείες δεν επιβάλλουν καμία υποχρέωση αυτού του είδους, γεγονός που συνεπάγεται την επιβάρυνση της BSCA σε περίπτωση μη τήρησης της αναγγελίας εκ των προτέρων και συνεπάγεται πρόσθετο κόστος για τη BSCA·

- η τήρηση της ώρας άφιξης και αναχώρησης από τη Ryanair επιτρέπει να οργανωθεί η εν λόγω υπηρεσία με πιο αποτελεσματικό τρόπο·

- η σαφής και σε ευρεία κλίμακα εφαρμοζόμενη από τη Ryanair διαδικασία για τα AMK (που παρακαλούνται να προσέρχονται στον αερολιμένα το αργότερο 1 ώρα και 40 λεπτά πριν από την αναχώρηση της πτήσης) επιτρέπει βελτιστοποίηση αυτής της υπηρεσίας για τη BSCA και, ως εκ τούτου, τη μείωση του κόστους σε σχέση με τις άλλες αεροπορικές εταιρείες.

⁽²¹⁰⁾ Δεδομένου ότι η Ryanair αντιπροσώπευε κίνηση 3 289 725 επιβατών το 2009 και με την παραδοχή ότι οι μισοί από αυτούς ήταν αναχωρούντες επιβάτες.

⁽²¹¹⁾ Βλέπε υποσημείωση 209.

⁽²¹²⁾ Βλέπε υποσημείωση 210.

- (579) Όσον αφορά τον όρο που ορίζεται στην παράγραφο 66 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, ότι η συμφωνία πρέπει να εντάσσεται στο πλαίσιο μιας συνολικής στρατηγικής που αποσκοπεί στην αποκατάσταση της αποδοτικότητας του αερολιμένα, η τροποποιητική πράξη του 2010 φαίνεται ότι αποτελεί σχετικά περιορισμένη προσαρμογή της συμφωνίας του 2005, και όχι αναδιτύπωση της εν λόγω συμφωνίας, που και η ίδια βασίζεται σε μια αναπτυξιακή στρατηγική με την οποία η BSCA ανέμενε, χάρη στην επιβατική κίνηση που έφερε η Ryanair, αύξηση των εσόδων από αεροναυτικά και μη αεροναυτικά τέλη, μειώνοντας ταυτόχρονα το κόστος της ανά επιβάτη, και έτσι να επιτύχει ένα επαρκές περιθώριο κέρδους σε σχετικά μακροχρόνια προοπτική.
- (580) Εάν κριθεί ότι η τροποποιητική πράξη του 2010 χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους και ότι η απόφαση για τη χορήγηση της τροποποιητικής πράξης του 2010 έπρεπε να καταλογιστεί στο κράτος, τότε θα πρέπει να συναχθεί ότι η Περιφέρεια/SOWAER/BSCA ενήργησαν ως φορείς σε οικονομία της αγοράς συνάπτοντας την τροποποιητική πράξη του 2010 και ότι αυτή δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

6.2.3. Συμπέρασμα όσον αφορά την ύπαρξη κρατικών ενισχύσεων υπέρ της Ryanair

- (581) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι:

- η τροποποιητική πράξη του 2010 δεν χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους και η απόφαση για τη χορήγηση της τροποποιητικής πράξης του 2010 δεν ήταν καταλογιστέα στο κράτος·
- i) οι συμφωνίες του 2001, ii) η υπουργική απόφαση της 11ης Ιουνίου 2004 και η επιστολή της BSCA της 24ης Ιουνίου 2004, iii) η τροποποιητική πράξη του 2005 και iv) η μεταβίβαση εκ μέρους της BSCA των μεριδίων της στην Promocoy είναι σύμφωνες με το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς.

Συνεπώς, τα μέτρα υπέρ της Ryanair δεν συνιστούν κρατικές ενισχύσεις.

6.3. Συμβατότητα με την εσωτερική αγορά των ενισχύσεων υπέρ της BSCA

- (582) Σύμφωνα με το συμπέρασμα στην αιτιολογική σκέψη 487, οι συμβάσεις του 2002 και η απόφαση επένδυσης του 2003 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις υπέρ της BSCA. Οι ενισχύσεις αυτές οφείλονται στο γεγονός ότι οι συμβάσεις του 2002 και η απόφαση για την επένδυση του 2003 είχαν ως αποτέλεσμα ένα τέλος παραχώρησης υπερβολικά χαμηλό σε σχέση με τις υποδομές που έδωσε στη διάθεσή της η Περιφέρεια-SOWAER, με τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τις χορηγηθείσες επιχορηγήσεις, μέχρι τη λήξη της σύμβασης υπεργολαβίας για τη χρήση ακινήτων που χορηγήθηκε στη BSCA, δηλ. το 2040. Συνεπώς, οι ενισχύσεις αυτές επιτρέπουν στην BSCA να μειώσει τις δαπάνες λειτουργίας, στην προκειμένη περίπτωση το τέλος παραχώρησης. Κατά συνέπεια, αποτελούν ενισχύσεις λειτουργίας, οι οποίες εισπράχθηκαν από το 2002 και θα συνεχιστούν μέχρι το 2040, εάν δεν ληφθούν διορθωτικά μέτρα για την τροποποίηση των λεπτομερειών υπολογισμού του τέλους παραχώρησης. Πρέπει, εξάλλου, να υπομνησθεί, για την απόρριψη της θέσης ότι οι ενισχύσεις αυτές θα μπορούσαν να συνιστούν επενδυτικές ενισχύσεις, ότι η SOWAER, και όχι η BSCA, οφείλει να υλοποιήσει και να χρηματοδοτήσει το επενδυτικό πρόγραμμα που προσαρτήθηκε στη σύμβαση SOWAER/BSCA και ότι η SOWAER είναι ο κάτοχος των κτιρίων και των εγκαταστάσεων στις οποίες πραγματοποιήθηκαν οι επενδύσεις. Οι ενισχύσεις που προσδιόρισε η Επιτροπή δεν είχαν συνεπώς σκοπό να μειώσουν τις επενδυτικές δαπάνες τις οποίες κανονικά θα έπρεπε να επωμιστεί η BSCA και επομένως δεν συνιστούν επενδυτικές ενισχύσεις, αλλά ενισχύσεις λειτουργίας.
- (583) Σκοπός της παρούσας ενότητας είναι να καθορισθεί κατά πόσον αυτές οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη BSCA μπορούν να είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά. Σύμφωνα, εξάλλου, με το συμπέρασμα στην αιτιολογική σκέψη 487, η Επιτροπή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο η αύξηση κεφαλαίου της BSCA από τη SOWAER το 2002 να συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση υπέρ της BSCA. Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου, εάν το μέτρο αυτό συνιστά ενίσχυση, τότε πρόκειται επίσης για ενίσχυση λειτουργίας. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα συμπεριλάβει αυτή την αύξηση κεφαλαίου στην ανάλυσή της για τη συμβατότητα με την παραδοχή ότι συνιστά ενίσχυση.

6.3.1. Η συμβατότητα βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ

- (584) Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι (βλέπε τμήμα 5.1.2.2), εάν η Επιτροπή κρίνει ότι η επιχορήγηση που καταβάλλει η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα, συνιστά ενίσχυση, αυτή είναι σε κάθε περίπτωση συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (585) Στην αιτιολογική σκέψη 410, η Επιτροπή εξέθεσε τους λόγους για τους οποίους θεωρεί ότι οι υπηρεσίες οικονομικής φύσης για τις οποίες η περιφέρεια καταβάλλει επιχορήγηση δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

- (586) Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να αξιολογηθεί η συμβατότητα του μέτρου που απορρέει από τις συμβάσεις του 2002 στο σύνολό του (δηλ. το τέλος παραχώρησης που είναι χαμηλότερο από το τέλος που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς, λαμβανομένων υπόψη των επιχορηγήσεων που καταβάλλει η Περιφέρεια στη BSCA) και όχι μόνο η συμβατότητα της επιχορήγησης της Περιφέρειας.
- (587) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα μέτρα υπέρ της BSCA δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης, ούτε με βάση τις αποφάσεις και τα πλαίσια που βασίζονται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

6.3.2. Η συμβατότητα βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ

- (588) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ, οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον, δύνανται να θεωρηθούν ότι συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά.
- (589) Σύμφωνα με την παράγραφο 172 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές που τέθηκαν σε ισχύ στις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή «θα εφαρμόζει τις αρχές που διατυπώνονται στις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές σε όλες τις περιπτώσεις που αφορούν ενισχύσεις λειτουργίας (εκκρεμούσες κοινοποιήσεις και παράνομες μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις) σε αερολιμένες, ακόμη και εάν οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και την έναρξη της μεταβατικής περιόδου».
- (590) Σύμφωνα με ορισμένα μέρη, η εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές σε ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών αντίκειται στις γενικές αρχές του δικαίου (βλέπε τμήμα 4.1.2 β)).
- (591) Συναφώς, η Επιτροπή τονίζει ότι, στην απόφασή του στην υπόθεση Vizcaya ⁽²¹³⁾, το Δικαστήριο παρατήρησε ότι:
- η εφαρμογή νέων κανόνων σε μια ενίσχυση που έχει τεθεί σε εφαρμογή χωρίς να έχει προηγουμένως κοινοποιηθεί δεν αποτελεί κεκτημένη κατάσταση από το παρελθόν αλλά τρέχουσα κατάσταση,
 - για την αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων της Ένωσης απαιτείται να μπορεί η Επιτροπή ανά πάσα στιγμή να προσαρμόζει την αξιολόγησή της στις ανάγκες αυτής της πολιτικής και
 - ότι ένα κράτος μέλος που δεν κοινοποίησε στην Επιτροπή καθεστώς ενισχύσεων δεν μπορεί εύλογα να αναμένει ότι το καθεστώς αυτό θα αξιολογηθεί σε σχέση με τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο της θέσπισής του.

Το Δικαστήριο καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στην εξεταζόμενη υπόθεση, η Επιτροπή δεν παραβίασε την αρχή της μη αναδρομικότητας, ούτε την αρχή της ασφάλειας δικαίου, με την εφαρμογή νέων κανόνων για να αξιολογήσει τη συμβατότητα μιας ενίσχυσης που τέθηκε σε εφαρμογή χωρίς να έχει κοινοποιηθεί.

- (592) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι όπως στην υπόθεση Vizcaya, οι ενισχύσεις υπέρ της BSCA τέθηκαν σε εφαρμογή χωρίς να έχουν κοινοποιηθεί. Θεωρεί ότι η εφαρμογή της παραγράφου 172 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές στα εν λόγω μέτρα δεν είναι αντίθετη με τις γενικές αρχές του δικαίου.
- (593) Κατ' εφαρμογή της παραγράφου 137 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, «οι ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που καταβλήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014) μπορεί να θεωρούνται συμβιβάσιμες ως προς το σύνολο των μη καλυπτόμενων λειτουργικών δαπανών εφόσον πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στην ενότητα 5.1.2, με εξαίρεση τα σημεία 115, 119, 121, 122, 123, 126 έως 130, 132, 133 και 134. Ειδικότερα, κατά την αξιολόγηση του συμβιβασισμού ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού».
- (594) Για να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών, οι κατευθυντήριες για τις αεροπορικές μεταφορές κάνουν, συνεπώς, διάκριση ανάμεσα στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη της μεταβατικής περιόδου (συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014) και στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν μεταγενέστερα.

⁽²¹³⁾ Απόφαση της 9ης Ιουνίου 2011 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-465/09 P έως C-470/09 P, Diputación Foral de Vizcaya και λοιποί κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2011:372.

- (595) Οι προϋποθέσεις που ορίζονται στο τμήμα 5.1.2 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές είναι οι ακόλουθες:
- Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος
 - Ανάγκη κρατικής παρέμβασης
 - Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής
 - Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου
 - Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)
 - Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές.

- (596) Συνεπώς, η Επιτροπή θα εξετάσει κατά πόσον οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στη BSCA, δηλ. οι συμβάσεις του 2002, η απόφαση για την επένδυση και η εγγραφή της SOWAER στην αύξηση κεφαλαίου της BSCA (με την παραδοχή για όλη τη συνέχεια, όσον αφορά το τελευταίο αυτό μέτρο, ότι αυτό συνιστά κρατική ενίσχυση) πληρούν όλες αυτές τις προϋποθέσεις.

6.3.2.1. Συμβολή στην επίτευξη ενός σαφώς καθορισμένου στόχου κοινού ενδιαφέροντος

- (597) Η παράγραφος 113 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές παραθέτει τους ακόλουθους στόχους γενικού ενδιαφέροντος:

- α) αυξάνουν την κινητικότητα των πολιτών της Ένωσης και τη συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών δημιουργώντας σημεία πρόσβασης για τις πτήσεις εντός της Ένωσης·
- β) καταπολεμούν τη συμφόρηση της εναέριας κυκλοφορίας στους κύριους κομβικούς αερολιμένες της Ένωσης·
- γ) διευκολύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη».

- (598) Στην προκειμένη περίπτωση, οι ενισχύσεις χορηγήθηκαν για την προώθηση της περιφερειακής ανάπτυξης. Πράγματι, οι εκθέσεις που υποβλήθηκαν για τη στήριξη των αποφάσεων της κυβέρνησης δικαιολογούν το ενδιαφέρον των επενδύσεων που αποσκοπούν στην ανάπτυξη του αερολιμένα λόγω του θετικού αντίκτυπου της ανάπτυξης του αερολιμένα στην οικονομία και την απασχόληση στο Charleroi και την ευρύτερη περιοχή⁽²¹⁴⁾. Όσον αφορά το ζήτημα της μετατροπής της πρώην βιομηχανικής περιοχής του Charleroi, η αερολιμενική ζώνη προσδιορίζεται ως νέος πόλος ανάπτυξης που περιλαμβάνει την έρευνα και ανάπτυξη, τομείς τεχνολογίας αιχμής και το άνοιγμα στην ευρωπαϊκή οικονομία. Το υπόμνημα του υπουργού διευκρινίζει: «Στη δήλωσή του για την περιφερειακή πολιτική που εγκρίθηκε στις 15 Ιουλίου 1999, το Κοινοβούλιο της Βαλλονίας αναγνωρίζει ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες αποτελούν πόλους οικονομικής ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων απασχόλησης, που είναι σημαντικά για την περιφέρεια της Βαλλονίας, που θα πρέπει να εξεταστούν τόσο υπό το πρίσμα της οικονομίας και του περιβάλλοντος, όσο και των μεταφορών. Οι κύριοι στόχοι είναι οι εξής:

- η ιδιαίτερη στήριξη στην ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων, κατά προτίμηση σε συνεργεία με τις αερολιμενικές δραστηριότητες (...), ώστε η δημόσια αποστολή για την κατασκευή υποδομών να αναληφθεί από την ιδιωτική πρωτοβουλία, δημιουργό θέσεων απασχόλησης·
- η στρατηγική ενσωμάτωση των αερολιμενικών δραστηριοτήτων στα άλλα δίκτυα μεταφορών προσώπων και εμπορευμάτων·
- (...).
- η βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος και η καταπολέμηση των ηχητικών οχλήσεων.

(...) Πρέπει συνεπώς, για να μπορέσει ο αερολιμένας να διαδραματίσει τον ρόλο του ως μοχλού οικονομικής ανάπτυξης της περιφέρειας, να αποκτήσει μια πλήρη υποδομή στο πλαίσιο ενός συνολικού αναπτυξιακού σχεδίου.».

- (599) Το προαναφερόμενο υπόμνημα συνοψίζει επίσης τα αποτελέσματα αρκετών μελετών που πραγματοποιήθηκαν για την καθοδήγηση της αναπτυξιακής πολιτικής για τους αερολιμένες της Βαλλονίας. Η μελέτη της Tractebel παρέχει αξιολόγηση των οικονομικών οφελών και των θέσεων απασχόλησης που δημιουργούνται σε σχέση με τους στόχους προσέλκυσης 1 και 2 εκατομμυρίων επιβατών. Από αυτές προκύπτει ότι ένα εκατομμύριο επιβάτες δημιουργούν 6 364 θέσεις απασχόλησης και δύο εκατομμύρια επιβάτες δημιουργούν 8 090 θέσεις.

⁽²¹⁴⁾ Ενδεικτικά, βλ. υπόμνημα προς την κυβέρνηση της Βαλλονίας που προσαρτήθηκε στην απόφαση της 8ης Νοεμβρίου 2000, σελίδες 9 και επόμενες.

- (600) Εάν κριθεί ότι η αύξηση κεφαλαίου που καλύφθηκε με εγγραφή της SOWAER συνιστά κρατική ενίσχυση, σκοπός αυτής της αύξησης κεφαλαίου ήταν να μπορέσει η BSCA να αποφύγει ενδεχόμενη πτώχευση, έτσι ώστε η BSCA να είναι σε θέση να συνεχίσει τη δραστηριότητά της και να επιτύχει τον στόχο γενικού συμφέροντος που περιγράφεται στην προηγούμενη αιτιολογική σκέψη.
- (601) Βάσει των μέχρι στιγμής διαθέσιμων δεδομένων, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι ενισχύσεις διευκόλυναν πράγματι την ανάπτυξη της περιοχής του Charleroi επιτρέποντας τη μετατροπή ενός μικρού αεροδρομίου σε μεγάλο περιφερειακό αερολιμένα με περίπου 7 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, γεγονός που συνέβαλε στην ανάπτυξη σημαντικής οικονομικής δραστηριότητας εντός και πέριξ του αερολιμένα. Από άποψη της απασχόλησης, σύμφωνα με μελέτη της Εθνικής Τράπεζας του Βελγίου που βασίστηκε σε δεδομένα του 2009, ο αερολιμένας του Charleroi επέτρεψε στην άμεση δημιουργία 1 323 θέσεων απασχόλησης σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης και την έμμεση δημιουργία 1 525 θέσεων απασχόλησης σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης.
- (602) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση συνέβαλε σε έναν σαφώς καθορισμένο στόχο γενικού ενδιαφέροντος, δηλ. την οικονομική ανάπτυξη του Charleroi και της ευρύτερης περιοχής.
- (603) Πρέπει, ωστόσο, να επαληθευτεί, κατ' εφαρμογήν της παραγράφου 114 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, ότι οι ενισχύσεις δεν ευνοούν τον πολλαπλασιασμό των μη κερδοφόρων αερολιμένων.
- (604) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι προοπτικές χρήσης του αερολιμένα, όπως ορίζονται στις μελέτες που πραγματοποιήθηκαν το 2000 — 2001 ⁽²¹⁵⁾, δηλ. λίγο πριν από τη θέσπιση των μέτρων, αρκούσαν για να δικαιολογήσουν τις επενδύσεις. Πράγματι, από τις εν λόγω μελέτες συνάγεται ότι υπήρχε ζήτηση για τον αερολιμένα του Charleroi, ιδίως στο τμήμα της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών χαμηλού κόστους, στο οποίο δεν δραστηριοποιούνταν ο αερολιμένας Bruxelles-National. Η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi και η αποδοτικότητα του φορέα διαχείρισής του, της BSCA, βεβαιώνουν εκ των υστέρων την ύπαρξη των προοπτικών ανάπτυξης. Έτσι, πριν από το τέλος του 2013, η BSCA είχε κέρδη προ φόρου 14,86 εκατ. ευρώ, δηλ. μεγαλύτερα από το ποσό της κρατικής ενίσχυσης που εισέπραξε εκείνο το έτος (τα ποσά των ενισχύσεων αναφέρονται στον πίνακα 34).
- (605) Είναι ακριβές, όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 484 και αναπτύσσεται στην αιτιολογική σκέψη 626, ένα μεγάλο μέρος της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Charleroi αλληλοεπικαλύπτεται με τη ζώνη επιρροής του αερολιμένα Bruxelles-National. Όπως καταδείχθηκε στις αιτιολογικές 627 έως 641, οι ενισχύσεις προκάλεσαν σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, επηρεάζοντας αρνητικά την αύξηση του αριθμού επιβατών του αερολιμένα Bruxelles-National στο τμήμα της αγοράς των απευθείας πτήσεων μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Ωστόσο, ο αερολιμένας Bruxelles-National διαθέτει αχρησιμοποίητη χωρητικότητα (κατά την Brussels Airport Company, φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Bruxelles-National, η χωρητικότητά του ανέρχεται σε 28 εκατομμύρια επιβάτες).
- (606) Ωστόσο, από τη χορήγηση των ενισχύσεων στη BSCA το 2002 και το 2003, η κίνηση στον αερολιμένα Bruxelles-National παραμένει σταθερά επάνω από τα 14 εκατομμύρια επιβάτες, δηλ. στο ήμισυ της θεωρητικής του χωρητικότητας. Από το 2002 ⁽²¹⁶⁾, η επιβατική κίνηση αυξάνεται (με εξαίρεση το 2009), μολονότι η αύξηση αυτή είναι μικρή σε σύγκριση με την αύξηση στον αερολιμένα του Charleroi.

Πίνακας 27

Εξέλιξη του αριθμού των επιβατών στους αερολιμένες Bruxelles-National και Charleroi

(εκατ.)

	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

Πηγές: brusselsairport.be και charleroi-airport.com

⁽²¹⁵⁾ Στρατηγική μελέτη της Tractebel για την ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi που ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 2000. Μελέτη της Roland Berger σχετικά με την εκπόνηση στρατηγικής για τους αερολιμένες της Βαλλωνίας του Ιουλίου 2000. Μελέτη κατά παραγγελία της «Grands travaux de Marseille» για το δυναμικό ανάπτυξης του αερολιμένα του Charleroi.

⁽²¹⁶⁾ Μετά την πτώχευση της Sabena στα τέλη του 2001, η επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Bruxelles-National αυξήθηκε από 19,7 εκατομμύρια επιβάτες το 2001 σε 14,4 εκατομμύρια το 2002.

Τα EBIT ⁽²¹⁷⁾ της BAC είναι θετικά, τουλάχιστον από το 2006 [...].

- (607) Η Επιτροπή διαπιστώνει, συνεπώς, ότι, αν και οι ενισχύσεις στη BSCA επηρέασαν την αύξηση της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα Bruxelles-National και, λόγω της ύπαρξης οικονομικών κλίμακας, μείωσαν την κερδοφορία της BAC, δεν προκάλεσαν, ωστόσο, πολλαπλασιασμό των μη κερδοφόρων αερολιμένων. Αυτό εξηγείται ιδίως από την υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα ⁽²¹⁸⁾ και τη σημαντική ζήτηση για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών ⁽²¹⁹⁾ των ζωνών επιρροής των αερολιμένων Charleroi και Bruxelles-National, που επιτρέπουν στους δύο αερολιμένες να είναι κερδοφόροι.

6.3.2.2. Αναγκαιότητα κρατικής παρέμβασης

- (608) Όπως διευκρινίζεται στις παραγράφους 116 και 118 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, «οι κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να είναι προσανατολισμένες σε καταστάσεις στις οποίες οι ενισχύσεις αυτές μπορούν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση την οποία δεν δύναται να επιτύχει η ίδια η αγορά. (...) Υπό τις τρέχουσες συνθήκες της αγοράς, η ανάγκη δημόσιας χρηματοδότησης για τη χρηματοδότηση των λειτουργικών δαπανών, λόγω του υψηλού πάγιου κόστους, ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος του αερολιμένα. Είναι συνήθως αναλογικά μεγαλύτερη για τους μικρότερους αερολιμένες». Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αερολιμένες με ετήσια επιβατική κίνηση 1-3 εκατομμυρίων επιβατών «θα πρέπει να μπορούν να καλύπτουν τις περισσότερες λειτουργικές τους δαπάνες» και οι αερολιμένες «με ετήσια επιβατική κίνηση άνω των 3 εκατομμυρίων επιβατών είναι συνήθως αποδοτικοί σε επίπεδο λειτουργίας και θα πρέπει να είναι σε θέση να καλύπτουν τις λειτουργικές τους δαπάνες».
- (609) Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η παράγραφος 119 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με την οποία «η Επιτροπή θεωρεί ότι, για να είναι επιλέξιμος ένας αερολιμένας για ενισχύσεις λειτουργίας, η ετήσια επιβατική κίνησή του δεν πρέπει να υπερβεί τα 3 εκατομμύρια επιβάτες ⁽²²⁰⁾», δεν εφαρμόζεται στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014.
- (610) Όταν αποφασίστηκαν τα μέτρα το 2002 και το 2003, ο αριθμός επιβατών του αερολιμένα του Charleroi κυμαινόταν μεταξύ 1 και 2 εκατομμυρίων. Το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2002 προέβλεπε ότι η επιβατική κίνηση θα υπερέβαινε τα 3 εκατομμύρια επιβάτες το 2011.
- (611) Το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2002 προέβλεπε ότι, ακόμη και με την ενίσχυση, η BSCA δεν θα γινόταν κερδοφόρα πριν από το 2005 (η BSCA έγινε κερδοφόρα το 2004). Έτσι, εάν το τέλος παραχώρησης ήταν ίσο με το τέλος που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς, η Περιφέρεια και η SOWAER θα μπορούσαν να αναμένουν ότι η BSCA θα συσώρευε ζημιές εκμετάλλευσης τουλάχιστον κατά τα πρώτα έτη και θα ήταν σε δυσχερή οικονομική θέση, γεγονός που θα απειλούσε τη λειτουργία του αερολιμένα του Charleroi και την ανάπτυξή του και, κατά συνέπεια, την επίτευξη του στόχου της οικονομικής ανάπτυξης τον οποίο επιδιώκει η ενίσχυση. Ομοίως, χωρίς την αύξηση κεφαλαίου του 2002, η BSCA θα αντιμετώπιζε οικονομικές δυσχέρειες ικανές να θέσουν σε κίνδυνο τη λειτουργία και την ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi. Επιπλέον, χωρίς την ενίσχυση, η BSCA θα έπρεπε να απαιτήσει από τη Ryanair και τις άλλες αεροπορικές εταιρείες πολύ υψηλότερα αεροναυτικά τέλη, για να εξασφαλίσει την οικονομική ισορροπία της. Στην περίπτωση αυτή, είναι πιθανό ότι η Ryanair, ο κυριότερος πελάτης, της BSCA, θα αποφεύριζε να μεταφέρει τη βάση της του Charleroi σε άλλο αερολιμένα, ή ακόμη και να μειώσουν σημαντικά τη δραστηριότητά της στον εν λόγω αερολιμένα, γεγονός που επίσης θα έθετε σε κίνδυνο την ανάπτυξη του αερολιμένα και τα αποτελέσματα που προσδοκούσε η Περιφέρεια σε όρους οικονομικής ανάπτυξης.
- (612) Βάσει του επιχειρηματικού σχεδίου του 2002, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ενισχύσεις του 2002 και του 2003 ήταν αναγκαίες.

⁽²¹⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 209.

⁽²¹⁸⁾ Οι ζώνες επιρροής των δύο αερολιμένων περιλαμβάνουν την περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτεύουσας με 1,2 εκατομμύρια κατοίκους και πυκνότητα 7 250 κάτοικοι ανά km². Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Βελγίου (η οποία, ασφαλώς, δεν είναι ταυτόσημη με αυτήν των ζωνών επιρροής των δύο αερολιμένων) είναι από τις υψηλότερες στον κόσμο, με 364 κατοίκους ανά km².

⁽²¹⁹⁾ Οι ζώνες επιρροής των δύο αερολιμένων περιλαμβάνουν την Περιφέρεια Βρυξελλών- Πρωτεύουσας. Η εν λόγω περιφέρεια αποτελεί την έδρα των ευρωπαϊκών οργάνων, διεθνών οργανισμών και πολυεθνικών εταιρειών που δημιουργούν μεγάλη ζήτηση αεροπορικών υπηρεσιών. Επιπλέον, το κατά κεφαλή ακαθάριστο εγχώριο προϊόν στο Βέλγιο (το οποίο, βεβαίως, δεν αντιστοιχεί ακριβώς σε αυτό των ζωνών επιρροής των δύο αερολιμένων), εκφρασμένο σε μονάδες αγοραστικής δύναμης, είναι κατά 20 % υψηλότερο από τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πηγή: Eurostat).

⁽²²⁰⁾ Πραγματική μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις που προηγούνται αυτής κατά την οποία κοινοποιείται η ενίσχυση ή πράγματι χορηγείται ή καταβάλλεται η ενίσχυση σε περίπτωση μη κοινοποιηθείσας ενίσχυσης. Σε περίπτωση επιβατικού αερολιμένα που κατασκευάστηκε πρόσφατα, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η προβλεπόμενη μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τις δύο χρήσεις μετά την έναρξη της εκτέλεσης εμπορικών επιβατικών αεροπορικών δρομολογίων. Τα όρια αυτά αναφέρονται σε καταμέτρηση απλής μετάβασης. Αυτό σημαίνει ότι ένας επιβάτης που αναχωρεί π.χ. από τον αερολιμένα και επιστρέφει σε αυτόν θα καταμετρείται δύο φορές· αυτό ισχύει για μεμονωμένες γραμμές. Εάν ένας αερολιμένας ανήκει σε ομάδα αερολιμένων, ο όγκος επιβατικής κίνησης προσδιορίζεται με βάση κάθε επιμέρους αερολιμένα.

6.3.2.3. Καταλληλότητα των κρατικών ενισχύσεων ως μέσου πολιτικής

- (613) Η παράγραφος 120 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές προβλέπει ότι «τα κράτη μέλη πρέπει να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση είναι κατάλληλη για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου ή για την επίλυση των προβλημάτων στην αντιμετώπιση των οποίων αποβλέπει η ενίσχυση. Ένα μέτρο ενίσχυσης δεν θα θεωρείται συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά εάν άλλα, λιγότερο στρεβλωτικά, μέσα πολιτικής ή μέσα ενίσχυσης επιτρέπουν την επίτευξη του ίδιου στόχου».
- (614) Κατά την έννοια των παραγράφων 121 έως 123 των κατευθυντήριων γραμμών, μολονότι αυτές οι παράγραφοι δεν εφαρμόζονται τυπικά στην παρούσα υπόθεση, μπορεί να διερευνηθεί αν υπήρχε ένα μέσο πολιτικής για την επίτευξη του ίδιου στόχου, το οποίο θα ενθάρρυνε περαιτέρω την αποτελεσματική διαχείριση του αερολιμένα. Τα μέσα που καθορίζουν εκ των προτέρων το ποσό της ενίσχυσης κατά τρόπο που να καλύπτει το προβλέψιμο έλλειμμα χρηματοδότησης αποτελούν παραδείγματα μέσων που ενθαρρύνουν την αποτελεσματική διαχείριση του αερολιμένα.
- (615) Το τέλος παραχώρησης που κατέβαλλε η BSCA καθορίζεται εκ των προτέρων και, ως εκ τούτου, ωθεί τη BSCA να διαχειρίζεται τον αερολιμένα με αποτελεσματικό τρόπο. Αντιθέτως, αν και, πράγματι, η επιχορήγηση που καταβάλλει η Περιφέρεια για υπηρεσίες αποτελεί συνάρτηση των πραγματικών δαπανών και όχι ενός κατ' αποκοπή ποσού που καθορίζεται εκ των προτέρων, το μέρος αυτής της επιχορήγησης που αφορά τις υπηρεσίες οικονομικού χαρακτήρα εξακολουθεί να είναι σχετικά χαμηλό. Ομοίως, η αύξηση κεφαλαίου του 2002 αποτελεί παρέμβαση ad hoc η οποία δεν καταλήγει σε ένα κατ' αποκοπή ποσό καθοριζόμενο εκ των προτέρων, αλλά αντιπροσωπεύει ένα σχετικά μικρό ποσό σε σύγκριση με τα ποσά ενίσχυσης που απορρέουν από τις συμβάσεις του 2002 και την επενδυτική απόφαση του 2003. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση στη BSCA διατηρεί τα κίνητρα της BSCA να διαχειρίζεται τον αερολιμένα με αποτελεσματικό τρόπο και συνιστά κατάλληλο μέσο πολιτικής.

6.3.2.4. Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

- (616) Σύμφωνα με την παράγραφο 124 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, «οι ενισχύσεις λειτουργίας έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν είναι πιθανόν, σε περίπτωση μη χορήγησης ενισχύσης λειτουργίας και λαμβάνοντας υπόψη την πιθανή παρουσία επενδυτικής ενίσχυσης και το μέγεθος της κίνησης, να μειωθεί σημαντικά το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του συγκεκριμένου αερολιμένα».
- (617) Οι ενισχύσεις στη BSCA επέτρεψαν τον εκσυγχρονισμό του αερολιμένα του Charleroi και την αύξηση της χωρητικότητάς του, ενώ το κόστος λειτουργίας της BSCA διατηρήθηκε σε επίπεδο που του επιτρέπει να προσφέρει και να διατηρεί ελκυστικούς όρους υπέρ των αεροπορικών εταιρειών που τον χρησιμοποιούν, ιδίως της Ryanair, χωρίς να αντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές δυσκολίες. Πράγματι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 611, χωρίς τις ενισχύσεις, η BSCA έπρεπε να απαιτήσει από τη Ryanair και τις άλλες αεροπορικές εταιρείες πολύ υψηλότερα αεροναυτικά τέλη. Στην περίπτωση αυτή, είναι πιθανό ότι η Ryanair, ο κυριότερος πελάτης, της BSCA, θα αποφάσιζε να μεταφέρει τη βάση της του Charleroi σε άλλον αερολιμένα, ή ακόμη και να μειώσει σημαντικά τη δραστηριότητά της στον εν λόγω αερολιμένα.
- (618) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, χωρίς την ενίσχυση, πιθανώς, το επίπεδο της οικονομικής δραστηριότητας του αερολιμένα του Charleroi θα είχε μειωθεί σημαντικά. Η Επιτροπή εκτιμά, συνεπώς, ότι η ενίσχυση είχε χαρακτήρα κινήτρου.

6.3.2.5. Αναλογικότητα του ποσού της ενίσχυσης (περιορισμός της ενίσχυσης στο ελάχιστο αναγκαίο)

- (619) Η παράγραφος 125 των κατευθυντήριων γραμμών διευκρινίζει ότι «προκειμένου να είναι αναλογικές, οι ενισχύσεις λειτουργίας σε αερολιμένες πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο για την πραγματοποίηση της ενισχυόμενης δραστηριότητας».
- (620) Για να προσδιοριστεί κατά πόσο η ενίσχυση είναι ανάλογη, πρέπει να εξεταστεί αν το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA (συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων) επέτρεπε στη BSCA να αναμένει κέρδος που δεν υπερβαίνει ένα εύλογο κέρδος.
- (621) Το επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA του 2002 εμφανίζει προβλεπόμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων 8,3 % για την περίοδο 2002-2015 και απόδοση επενδυμένου κεφαλαίου 9,6 %. Δεδομένου ότι, για να εφαρμοστεί το κριτήριο του φορέα της οικονομίας της αγοράς, η Επιτροπή εκτίμησε ότι ένα ποσοστό απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων 9 % μπορούσε να αναμένεται το 2002 ⁽²²¹⁾, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το εκ των προτέρων προβλεπόμενο κέρδος δεν υπερέβαινε ένα λογικό επίπεδο. Στο μέτρο που η ενίσχυση σχεδιάστηκε κατά τρόπο που να εξασφαλίζει στη BSCA μια κάλυψη αυτών των δαπανών και ένα κέρδος που δεν υπερβαίνει ένα λογικό επίπεδο, τα μέτρα του 2002 και του 2003 μπορούν να θεωρηθούν αναλογικά.

⁽²²¹⁾ Συγκεκριμένα, χρησιμοποιήθηκε προεξοφλητικό επιτόκιο 9 % (βλέπε αιτιολογική σκέψη 437)· το επιτόκιο βασίστηκε σε ένα σταθμισμένο μέσο κόστος κεφαλαίου 9 %, το οποίο επίσης βασιζόταν σε ένα ποσοστό απόδοσης των ιδίων κεφαλαίων 9 %, χωρίς η SOWAER να έχει οφειλές.

6.3.2.6. Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές.

- (622) Η παράγραφος 137 των κατευθυντήριων γραμμών τονίζει τη σημασία της αξιολόγησης των επιπτώσεων της ενίσχυσης ως προς τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014. Διευκρινίζει συγκεκριμένα ότι «κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού».
- (623) Σύμφωνα με την παράγραφο 131 των κατευθυντήριων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, «Κατά την αξιολόγηση του συμβιβάσιμου ενισχύσεων λειτουργίας, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και τις επιπτώσεις στο εμπόριο. Όταν ένας αερολιμένας βρίσκεται στην ίδια ζώνη επιρροής με άλλον αερολιμένα ο οποίος διαθέτει πλεονάζουσα χωρητικότητα, το επιχειρηματικό σχέδιο, βάσει αξιόπιστων προβλέψεων σχετικά με την κίνηση επιβατών και φορτίων, πρέπει να προσδιορίζει τις πιθανές επιπτώσεις στην κίνηση των άλλων αερολιμένων που βρίσκονται στην εν λόγω ζώνη επιρροής».

α) Προσδιορισμός της ζώνης επιρροής και των ανταγωνιστών αερολιμένων

- (624) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η ζώνη επιρροής του αερολιμένα του Charleroi καλύπτει απόσταση δύο ωρών οδικώς και περιλαμβάνει 15 εκατομμύρια κατοίκους που είναι εν δυνάμει πελάτες αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει το Βέλγιο, τη Βόρεια Γαλλία, το νότιο τμήμα των Κάτω Χωρών, το βόρειο Λουξεμβούργο και το δυτικό άκρο της Γερμανίας.
- (625) Σε μικρή απόσταση από το Charleroi βρίσκονται αρκετοί αερολιμένες οι ζώνες επιρροής των οποίων αλληλοεπικαλύπτονται με αυτήν του Charleroi: της Λιέγης (σε απόσταση 49 λεπτών οδικώς και 78 χιλιομέτρων) —πρέπει ωστόσο να διευκρινιστεί ότι ο αερολιμένας της Λιέγης ειδικεύεται στις εμπορευματικές μεταφορές—, της Lille (1 ώρα και 12 λεπτά, 121 χλμ.) και κυρίως ο αερολιμένας Bruxelles-National (46 λεπτά, 69 χλμ. ⁽²²²⁾) ⁽²²³⁾.
- (626) Ένα μεγάλο μέρος της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Charleroi αλληλοεπικαλύπτεται με τη ζώνη επιρροής του αερολιμένα Bruxelles-National. Η ζώνη αλληλεπικάλυψης περιλαμβάνει την Περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτεύουσας, που είναι η πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή της ζώνης αλληλεπικάλυψης, με 1,2 εκατομμύρια κατοίκους. Μολονότι ο αερολιμένας του Charleroi βρίσκεται σε μεγαλύτερη απόσταση από τις Βρυξέλλες απ' ό,τι ο αερολιμένας Bruxelles-National, ο χρόνος διαδρομής από το κέντρο των Βρυξελλών στο Charleroi υπερβαίνει μόνο κατά 30 περίπου λεπτά τον χρόνο διαδρομής προς τον αερολιμένα Bruxelles-National.

Πίνακας 28

Αποστάσεις και χρόνοι διαδρομής μεταξύ του κέντρου των Βρυξελλών και των αερολιμένων Charleroi και Bruxelles-National

Από το κέντρο των Βρυξελλών στο...	Charleroi	Bruxelles-National
Απόσταση	46 χλμ	12 χλμ
Αυτοκίνητο	45 λεπτά της ώρας	16 λεπτά της ώρας
Λεωφορείο	45 λεπτά της ώρας	18 λεπτά της ώρας
Τραίνο	50 λεπτά (μέσω Charleroi Sud)	17 λεπτά της ώρας

Πηγή: απόφαση της Επιτροπής σχετικά με τη Ryanair / Aer Lingus της 27ης Φεβρουαρίου 2013

⁽²²²⁾ Συγκριτικά, η απόσταση μεταξύ του αερολιμένα Frankfurt Hahn και του κύριου αερολιμένα της Φρανκφούρτης είναι 120 χιλιόμετρα.

⁽²²³⁾ Χρόνοι και αποστάσεις όπως αναφέρονται στον ιστότοπο <https://maps.google.com>

β) Ανάλυση των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού που προκαλούνται από την ενίσχυση

(627) Οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλούνται από την ενίσχυση μπορεί να οφείλονται στο γεγονός ότι:

- η BSCA προσελκύει στο Charleroi αεροπορικές εταιρείες τις οποίες ο αερολιμένας αυτός δεν θα μπορούσε να προσελκύσει χωρίς την ενίσχυση και οι οποίες θα μπορούσαν να διαθέσουν τους πόρους τους (αεροσκάφη, πληρώματα) σε άλλους αερολιμένες, ιδίως στους πλησιέστερους, όπως ο αερολιμένας Bruxelles-National.
- η ενίσχυση είναι ικανή να επηρεάσει τη συμπεριφορά ορισμένων επιβατών, εκείνων που, λαμβανομένων υπόψη των αναγκών τους ως προς τον τόπο προέλευσης και προορισμού, είναι σε θέση να επιλέξουν μεταξύ μιας υπηρεσίας που έχει ως προέλευση ή προορισμό το Charleroi και μιας υπηρεσίας που έχει ως προέλευση ή προορισμό το Bruxelles-National. Πράγματι, αυτοί οι επιβάτες μπορεί να προσελκυστούν από τους χαμηλούς ναύλους που προσφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στο Charleroi (ναύλοι που θα μπορούσαν να είναι υψηλότεροι χωρίς την ενίσχυση στη BSCA) εις βάρος των αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις στον αερολιμένα Bruxelles-National.

i) Εξέταση της δυνατότητας υποκατάστασης των υπηρεσιών που προσφέρουν οι αερολιμένες Charleroi και Bruxelles-National

(628) Κατά το Βέλγιο, όσον αφορά την απουσία ή την αποφυγή αρνητικής επίπτωσης στον ανταγωνισμό, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη την ημερομηνία χορήγησης της δημόσιας χρηματοδότησης, ώστε να αξιολογήσει την προϋπόθεση αυτή. Το Βέλγιο υποστηρίζει ακόμη ότι, η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi απορρέει από τη δημιουργία μιας νέας αγοράς για ένα ειδικό τμήμα της αγοράς το οποίο δεν είχε αναπτυχθεί ή είχε αναπτυχθεί ελάχιστα στον αερολιμένα Bruxelles-National, κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, δηλαδή τις πτήσεις χαμηλού κόστους. Επιπλέον, δύο μελέτες που εκπονήθηκαν από ανεξάρτητες εταιρείες μελετών, τη Roland Berger International Management Consultant και τη GTM, είχαν διαπιστώσει τον επερχόμενο κορεσμό του αερολιμένα Bruxelles-National και την απουσία αλληλοεπικάλυψης όσον αφορά την πελατεία μεταξύ των δύο αερολιμένων. Οι εταιρείες που εξυπηρετούσαν τον αερολιμένα των Βρυξελλών δεν είχαν την εποχή εκείνη κανένα ενδιαφέρον για τον αερολιμένα του Charleroi, ενώ η Ryanair, ο κύριος χρήστης του αερολιμένα του Charleroi, δεν είχε τότε καμία στρατηγική εγκατάστασης στους κύριους αερολιμένες. Το 2000, ο αερολιμένας του Charleroi αντιμετώπιζε το πρόβλημα ότι δεν ήταν γνωστός, όπως επιβεβαίωσαν οι μελέτες της GTM και της Roland Berger International Management Consultant. Ο αερολιμένας ήταν μικρός, περιορισμένος και με ελάχιστη κίνηση. Ο αερολιμένας προσέφερε μόνο ένα τακτικό δρομολόγιο και ορισμένες ναυλωμένες πτήσεις το καλοκαίρι. Κατά συνέπεια, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι, την εποχή εκείνη, ο αερολιμένας του Charleroi ήταν σε θέση να ασκήσει ανταγωνισμό στον αερολιμένα Bruxelles-National. Τέλος, ο αερολιμένας Bruxelles-National ήταν σε πλεονεκτική θέση από την άποψη των υποδομών (περισσότεροι τερματικοί σταθμοί, περισσότεροι διάδρομοι προσαπογειώσεως κ.λπ.) και της προσβασιμότητας χάρη στην τοποθεσία του κοντά στην πρωτεύουσα και τη σιδηροδρομική σύνδεση, την οποία ο αερολιμένας του Charleroi στερείται.

(629) Όσον αφορά τα σχόλια του Βελγίου, η Επιτροπή κάνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

- ακόμη και αν υποθεθεί ότι, για τους σκοπούς της ανάλυσης της συμβατότητας, η ανάλυση των επιπτώσεων της ενίσχυσης από την πλευρά των στρεβλώσεων του ανταγωνισμού πρέπει να λάβει υπόψη τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, θα έπρεπε, παρόλα αυτά, να συνεκτιμήσει τα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα της ενίσχυσης, όπως αυτά θα μπορούσαν να προβλεφθούν κατά τη χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης θα μπορούσε να προβλεφθεί ότι η ενίσχυση θα παρείχε τη δυνατότητα στη BSCA να προσφέρει πολύ ελκυστικές τιμές για τις υπηρεσίες τις οποίες θα ήταν σε θέση να προσφέρει χάρη στις επενδύσεις που πραγματοποίησε η SOWAER, οι οποίες είχαν ως αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση της χωρητικότητας του αερολιμένα του Charleroi. Επ' αυτού, μπορεί να υπομνησθεί ότι το επιχειρηματικό σχέδιο του 2002 προέβλεπε σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi, η οποία θα αυξανόταν από 1,2 εκατομμύρια επιβάτες το 2002 σε περίπου 3 εκατομμύρια επιβάτες το 2010. Επομένως, ήταν σαφές κατά τον χρόνο χορήγησης των ενισχύσεων στη BSCA ότι οι ενισχύσεις θα επέτρεπαν στη BSCA να αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό και ότι δεν μπορούσε να αποκλεισθεί το ότι η ανάπτυξη αυτή θα γινόταν εν μέρει εις βάρος ανταγωνιστικών αερολιμένων, και ιδίως του αερολιμένα Bruxelles-National.

- το Βέλγιο αναφέρει ότι, όταν πραγματοποιήθηκαν οι μελέτες της Roland Berger International Management Consultant και της GTM, ο αερολιμένας Bruxelles-National ήταν στα πρόθυρα του κορεσμού. Παρόλα αυτά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο χορήγησης των μέτρων, δηλ. μεταξύ Απριλίου 2002 και Απριλίου 2003, η αεροπορική εταιρεία Sabena πτώχευσε και η επιβατική κίνηση στον αερολιμένα Bruxelles National είχε ήδη υποστεί σοβαρό πλήγμα από αυτή την πτώχευση, εφόσον μειώθηκε από 19,7 εκατομμύρια επιβάτες το 2001 σε 14,4 εκατομμύρια επιβάτες το 2002. Κατά τη χρονική στιγμή της χορήγησης των μέτρων, ο αερολιμένας Bruxelles-National δεν ήταν, συνεπώς, στα πρόθυρα του κορεσμού.

- (630) Όσον αφορά το ζήτημα της δυνατότητας υποκατάστασης των υπηρεσιών που προσφέρουν οι αερολιμένες Charleroi και Bruxelles-National, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι δεν υπάρχει δυνατότητα πλήρους υποκατάστασης μεταξύ των δύο αερολιμένων:
- λόγω της σχετικής απόστασης του αερολιμένα Charleroi από το κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος των Βρυξελλών και του χαρακτήρα του ως αερολιμένα «low cost» (και ως προς την υποδομή του και ως προς τις αεροπορικές εταιρείες που τον χρησιμοποιούν και τις υπηρεσίες που αυτός προσφέρει), ο αερολιμένας του Charleroi δεν αποτελεί εναλλακτική επιλογή προς τον αερολιμένα Bruxelles-National για συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών (ιδίως αυτών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους οι οποίοι είναι πιο ευαίσθητοι στον παράγοντα χρόνο).
 - ο αερολιμένας του Charleroi έχει τα χαρακτηριστικά αερολιμένα εκτέλεσης «απευθείας πτήσεων» για πτήσεις μικρών αποστάσεων, γεγονός που δεν του επιτρέπει να αποτελεί βιώσιμη εναλλακτική λύση προς τον αερολιμένα Bruxelles-National για τις αεροπορικές εταιρείες όπως η Brussels Airlines που εκτελούν πτήσεις μεγάλων αποστάσεων και/ή βασίζονται σε ένα μοντέλο «hub-and-spoke» (αεροπορικού κόμβου), που συνίσταται στο να τροφοδοτεί ένα δίκτυο πτήσεων μεγάλων αποστάσεων με αναχώρηση από έναν κομβικό αερολιμένα («hub») διερχόμενων επιβατών που μεταφέρονται στον κόμβο μέσω ενός δικτύου πτήσεων μικρών και μεσαίων αποστάσεων.
 - Ο αερολιμένας Bruxelles-National είναι ελάχιστα πιθανό να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική λύση στον αερολιμένα του Charleroi για ορισμένες κατηγορίες επιβατών που έχουν ιδιαίτερη ευαισθησία στις τιμές.
- (631) Μπορεί, παρόλα αυτά, να υπάρχει μερική αλληλεπικάλυψη ως προς τις προσφορές. Μολονότι η αλληλεπικάλυψη αυτή ήταν μικρότερη κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, ωστόσο υπήρχε ήδη. Επιπλέον, θα μπορούσε να προβλεφθεί ότι, λόγω της ενίσχυσης, οι προσφορές των δύο αερολιμένων θα ήταν περισσότερο ανταγωνιστικές μεταξύ τους. Συνεπώς, ο αερολιμένας του Charleroi προσφέρει πτήσεις που μπορεί να ενδιαφέρουν ένα μέρος της πελατείας του αερολιμένα Bruxelles-National για τις πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων. Τα ακόλουθα στοιχεία δείχνουν την εξέλιξη του αριθμού των δρομολογίων που εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα Charleroi και μεταξύ αυτών και εκείνα για τα οποία προσφερόταν σύνδεση από τον αερολιμένα Bruxelles-National προς τον ίδιο προορισμό.

Πίνακας 29

Δρομολόγια από τον αερολιμένα του Charleroi και μεταξύ αυτών και εκείνα για τα οποία ο ίδιος προορισμός εξυπηρετείται από τον αερολιμένα Bruxelles-National

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Αριθμός δρομολογίων από τον αερολιμένα του Charleroi	7	9	11	17	14	26	33	52	67	84	91	97	102
μεταξύ αυτών και τα δρομολόγια για τις οποία προσφέρεται σύνδεση από τον αερολιμένα Bruxelles-National προς τον ίδιο προορισμό	5	5	7	9	9	16	21	32	38	53	60	63	63

Πηγή: παράρτημα 11 της επιστολής του Βελγίου που υποβλήθηκε στις 7 Φεβρουαρίου 2014.

- (632) Τα δρομολόγια που εξυπηρετούνται κατά τρόπο ισοδύναμο από τον αερολιμένα Charleroi και τον αερολιμένα Bruxelles-National έχουν αυξηθεί συνεπώς σημαντικά (από 5 το 2002 σε 63 το 2013), ασκώντας σημαντική ανταγωνιστική πίεση στον αερολιμένα Bruxelles-National.

ii) Εξέταση των επιπτώσεων της ενίσχυσης

- (633) Σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισης του αερολιμένα Bruxelles-National («BAC»), λαμβάνοντας υπόψη αυτή τη σημαντική αλληλεπικάλυψη μεταξύ των δρομολογίων από τον αερολιμένα του Charleroi και αυτών που εξυπηρετούνται από τον αερολιμένα Bruxelles-National, η ενίσχυση, που επιτρέπει στη BSCA να προσφέρει στις αεροπορικές εταιρείες ιδιαίτερα ελκυστικούς ναύλους, έχει πολύ σημαντική επίπτωση στον αερολιμένα Bruxelles-National. Η στρέβλωση του ανταγωνισμού είναι εξαιρετικά μεγάλη για τις πτήσεις μικρών αποστάσεων, διότι το τέλος έχει σχετικά μεγαλύτερο αντίκτυπο στην τιμή των πτήσεων μικρών αποστάσεων απ' ό,τι στην τιμή των πτήσεων μεγάλων αποστάσεων.

(634) Ο Πίνακας 30 δείχνει την εξέλιξη του αριθμού των επιβατών κατά την αναχώρηση και την άφιξη στις πτήσεις μικρών αποστάσεων στους αερολιμένες Charleroi και Bruxelles-National (οι δύο αυτοί αερολιμένες δεν έχουν ανταγωνισμό στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων, διότι αυτές δεν προσφέρονται στο Charleroi).

Πίνακας 30

Εξέλιξη του αριθμού επιβατών (σε εκατομμύρια) στις πτήσεις μικρών αποστάσεων κατά την αναχώρηση και την άφιξη στους αερολιμένες Bruxelles-National (BRU) και Charleroi (CRL)

	BRU		CRL		BRU+CRL	
	Αγορά των πτήσεων μικρών αποστάσεων (αριθμός επιβατών σε εκατομμύρια)	Ετήσια μεταβολή (%)	Αγορά των πτήσεων μικρών αποστάσεων (αριθμός επιβατών σε εκατομμύρια)	Ετήσια μεταβολή (%)	Αγορά των πτήσεων μικρών αποστάσεων (αριθμός επιβατών σε εκατομμύρια)	Ετήσια μεταβολή (%)
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

Πηγή: παρατηρήσεις της BAC — 8 Μαΐου 2014.

(635) Ο πίνακας στην αιτιολογική σκέψη 634 δείχνει ότι, ενώ το 2004 η επιβατική κίνηση στο Charleroi αντιπροσώπευε μόνο το 17 % του όγκου της κίνησης στο Bruxelles-National για τις πτήσεις μικρών αποστάσεων, το 2013 αντιπροσώπευε περίπου το 55 %. Η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi ήταν ιδιαίτερα έντονη κατά τα έτη 2008 έως 2010, ενώ κατά το ίδιο διάστημα η επιβατική κίνηση στις πτήσεις μικρών αποστάσεων μειωνόταν στον αερολιμένα Bruxelles-National. Αυτή η σημαντική ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi κατά τα έτη 2008 έως 2010 εξηγείται εν μέρει από την έναρξη της λειτουργίας του νέου τερματικού σταθμού το 2008, που χρηματοδοτήθηκε από τη SOWAER, και για τον οποίο διαπιστώθηκε στην παρούσα απόφαση ότι η BSCA δεν κατέβαλε μια τιμή της αγοράς.

(636) Σύμφωνα με τη BAC, η κατάσταση αυτή οδηγεί σε διαφυγόντα κέρδη που αντιστοιχούν σε 2,5 εκατομμύρια επιβάτες, ήτοι ετήσια απώλεια ύψους 50 εκατ. ευρώ. Η BAC εκτιμά ότι από τα 4 εκατομμύρια των επιπλέον επιβατών στο Charleroi το 2011 σε σύγκριση με το 2005, είναι πιθανό μόνο τα 1,5 εκατομμύρια να είναι νέοι πελάτες, ενώ τα υπόλοιπα 2,5 εκατομμύρια είναι επιβάτες που υπό διαφορετικές συνθήκες θα προσέρχονταν ή θα παρέμεναν στον αερολιμένα Bruxelles-National.

iii) Συμπέρασμα

(637) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι:

- Οι αερολιμένες Charleroi και Bruxelles-National ανταγωνίζονται για ορισμένες απευθείας πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων και για ορισμένους χρήστες·
- ο αερολιμένας Bruxelles-National δεν είναι κορεσμένος·
- η ενίσχυση επέτρεψε στη BSCA να προσφέρει στις αεροπορικές εταιρείες ιδιαίτερες ελκυστικές τιμές για τις αερολιμενικές υπηρεσίες που παρέχει. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, χωρίς την ενίσχυση, η BSCA δεν θα ήταν μάλλον σε θέση να εξασφαλίσει το να χρησιμοποιήσει η Ryanair ως βάση τον αερολιμένα του Charleroi για ένα σημαντικό αριθμό πτήσεων. Η ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi ήταν ακόμη μεγαλύτερη, διότι η Περιφέρεια αποφάσισε να πραγματοποιήσει σημαντική επένδυση στον αερολιμένα και, με τον τρόπο αυτό να αυξήσει τη χωρητικότητα του: έτσι, η θεωρητική χωρητικότητα του αερολιμένα αυξήθηκε από ένα εκατομμύριο επιβάτες πριν από τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατ' εφαρμογή των μέτρων του 2002 και του 2003 σε μια θεωρητική ικανότητα 3 εκατομμυρίων επιβατών μετά τις επενδύσεις (σημειωτέον ότι η πραγματική χωρητικότητα είναι μεγαλύτερη, όπως δείχνουν τα αριθμητικά στοιχεία σχετικά με την κίνηση επιβατών στον αερολιμένα του Charleroi, εφόσον η υπέρβαση της ονομαστικής χωρητικότητας ενός τερματικού σταθμού είναι κατά κανόνα δυνατή μέσω της υποβάθμισης του επιπέδου των ανέσεων των επιβατών ή/και της υλοποίησης ορισμένων προσαρμογών που δεν συνεπάγονται μαζικές επενδύσεις).

(638) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις έχουν προκαλέσει σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού σε βάρος των ανταγωνιστικών αερολιμένων του Charleroi, και πρωτίστως σε βάρος του αερολιμένα Bruxelles-National. Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου του 2002, σε περίπτωση που αυτή συνιστά ενίσχυση, συνέβαλε σε αυτές τις στρεβλώσεις κατά το μέτρο που απέτρεψε τις οικονομικές δυσκολίες για τη BSCA και της επέτρεψε να επιτύχει την ανάπτυξη του αερολιμένα του Charleroi. Αυτή η συμβολή στις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού είναι εντούτοις περιορισμένη, εφόσον πρόκειται για επιμέρους παρέμβαση, περιορισμένου ποσού σε σχέση με τα ποσά ενίσχυσης που προκύπτουν από τα άλλα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας έρευνας, και επιπλέον αυτή σημειώθηκε κατά την έναρξη της φάσης ανάπτυξης του αερολιμένα, ενώ η επιβατική κίνηση σε αυτόν ήταν ακόμη αρκετά περιορισμένη σε σχέση με αυτή του αερολιμένα Bruxelles-National.

(639) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο όγκος της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi υπερπενταπλασιάστηκε από τη χορήγηση των ενισχύσεων ⁽²²⁴⁾ (η αύξηση αυτή είναι πολύ μεγαλύτερη από τη μέση αύξηση των αερολιμένων), ενώ η κίνηση στον αερολιμένα Bruxelles-National στον τμήμα των απευθείας πτήσεων μικρών και μεσαίων αποστάσεων παρέμεινε στάσιμη από το 2004. Αυτό επιβεβαιώνει εκ των υστέρων ότι μέρος της ανάπτυξης του αερολιμένα του Charleroi έγινε εις βάρος της ανάπτυξης του αερολιμένα Bruxelles-National. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η ανταγωνιστική επίπτωση του αερολιμένα του Charleroi ήταν ιδιαίτερα έντονη από το 2008 και μετά, λόγω της αύξησης της χωρητικότητάς του, ιδίως χάρη στις επενδύσεις που πραγματοποίησε η SOWAER.

(640) Η Επιτροπή διαπιστώνει επίσης ότι, από τις αρχές του 2014, ο αερολιμένας Bruxelles-National υποδέχεται τη Ryanair και αναπτύσσεται στο τμήμα της αγοράς των πτήσεων χαμηλού κόστους. Είχε ήδη υποδεχθεί τη Vueling. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο αερολιμένων μπορεί, συνεπώς, να αυξηθεί ακόμη περισσότερο στο μέλλον, εφόσον οι δύο αερολιμένες είναι πιθανό να προσελκύσουν τις ίδιες αεροπορικές εταιρείες και τις ίδιες κατηγορίες πελατών.

(641) Με βάση τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις έχουν προκαλέσει σημαντικές στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, περιορίζοντας τις δαπάνες λειτουργίας της BSCA μέσω των ασυνήθιστα χαμηλών τελών παραχώρησης. Οι εν λόγω στρεβλώσεις ήταν ασφαλώς περιορισμένες κατά τα πρώτα έτη μετά τη χορήγηση των εν λόγω μέτρων, δηλ. το 2002 και το 2003, διότι οι επενδύσεις δεν είχαν ακόμη ολοκληρωθεί και ο αερολιμένας του Charleroi είχε ακόμη περιορισμένη επιβατική κίνηση, αλλά αυξήθηκαν στη συνέχεια και σήμερα είναι πολύ σημαντικές.

6.3.2.7. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα των ενισχύσεων υπέρ της BSCA βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ

(642) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ενισχύσεις υπέρ της BSCA συνέβαλαν στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη, αλλά είχαν σημαντικές και αυξανόμενες επιπτώσεις στους ανταγωνιστικούς αερολιμένες του αερολιμένα του Charleroi, και ιδίως στον αερολιμένα Bruxelles-National.

⁽²²⁴⁾ Βλέπε πίνακα 4: Ετήσιες στατιστικές της επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi.

- (643) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, εάν οι ενισχύσεις είχαν χορηγηθεί μετά την έναρξη ισχύος των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, δηλ. μετά τις 4 Απριλίου 2014, οι ενισχύσεις αυτές δεν θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά. Συγκεκριμένα, η παράγραφος 119 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές προβλέπει ότι «για να είναι επιλέξιμος ένας αερολιμένας για ενισχύσεις λειτουργίας, η ετήσια επιβατική κίνησή του δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 3 εκατομμύρια επιβάτες».
- (644) Οι ενισχύσεις αυτές χορηγήθηκαν πριν από τις 4 Απριλίου 2014 και η παράγραφος 119 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές δεν εφαρμόζεται. Ωστόσο, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, η Επιτροπή οφείλει να αναλύσει παράνομες ενισχύσεις λειτουργίας που χορηγήθηκαν σε αερολιμένες, λαμβάνοντας υπόψη τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που προκαλούνται από τις ενισχύσεις αυτές ⁽²²⁵⁾. Κατά την Επιτροπή, η απαίτηση αυτή προϋποθέτει να αποφανθεί για τις εν λόγω ενισχύσεις υπό το πρίσμα, αφενός, των θετικών αποτελεσμάτων τους ως προς τον στόχο του γενικού οικονομικού συμφέροντος τον οποίο επιδιώκουν και, αφετέρου, των αρνητικών τους επιπτώσεων στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές. Στην παρούσα υπόθεση, έχει διαπιστωθεί ότι οι ενισχύσεις είχαν σημαντικό θετικό αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη του Charleroi και της ευρύτερης περιοχής, που μπορεί να αναγνωριστεί ως στόχος γενικού συμφέροντος που δικαιολογεί μια λειτουργική ενίσχυση, αν και έχει επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα που έχουν καταστεί σημαντικά, τα οποία αυξήθηκαν με την πάροδο του χρόνου και είναι πλέον πολύ σημαντικά.
- (645) Στην προκειμένη περίπτωση, δεδομένου ότι οι αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων, που αρχικά ήταν περιορισμένες, αυξάνονταν σταθερά με την πάροδο του χρόνου και τελικά επεκτάθηκαν σε πολύ μεγάλη κλίμακα, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Περιφέρεια-SOWAER θα έπρεπε να είχε απαιτήσει από τη BSCA, από μια ορισμένη ημερομηνία, να καταβάλλει τέλος παραχώρησης σύμφωνα με το επίπεδο που θα είχε καθοριστεί κατά τον χρόνο χορήγησης των επίμαχων μέτρων, το 2002 και το 2003, εάν η Περιφέρεια-SOWAER είχε συμπεριφερθεί έναντι της BSCA ως φορέας της οικονομίας της αγοράς, θέτοντας στη διάθεσή της τις υποδομές με μια προοπτική αποδοτικότητας. Με τον τρόπο αυτό η BSCA θα είχε επωφεληθεί από μια ενίσχυση λειτουργίας υπό μορφή ενός υπερβολικά χαμηλού τέλους παραχώρησης μέχρι την εν λόγω ημερομηνία, ως μεταβατικό στάδιο, αλλά όχι πέραν αυτής.
- (646) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, για να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε αποδεκτό επίπεδο, έτσι ώστε οι ενισχύσεις αυτές να είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά, είναι αναγκαίο να εφαρμοστεί αυτή η προσέγγιση εκ των υστέρων, υπό μορφή i) ανάκτησης από την BSCA των ποσών των ενισχύσεων που εισπράχθηκαν από την εν λόγω ημερομηνία, και ii) μιας προσαρμογής των κανόνων υπολογισμού του τέλους παραχώρησης για το χρονικό διάστημα μετά την έκδοση της παρούσας απόφασης, και μέχρι τη λήξη της σύμβασης παραχώρησης από την οποία επωφελείται η BSCA, έτσι ώστε, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, η BSCA να καταβάλλει στην Περιφέρεια/SOWAER ένα τέλος παραχώρησης συμβατό με το επίπεδο που θα είχε καθοριστεί κατά τον χρόνο της χορήγησης των επίμαχων μέτρων, το 2002 και το 2003, εάν η Περιφέρεια/SOWAER είχε συμπεριφερθεί έναντι της BSCA ως φορέας της οικονομίας της αγοράς.
- (647) Εφόσον η εν λόγω ημερομηνία είναι αποτέλεσμα στάθμισης των θετικών επιπτώσεων για την τοπική οικονομική ανάπτυξη και των αρνητικών επιπτώσεων για τον ανταγωνισμό, δεν μπορεί να προκύψει μόνο από την εφαρμογή μιας μεθόδου οικονομικής ανάλυσης, αλλά προϋποθέτει αναγκαστικά να κάνει χρήση η Επιτροπή της σημαντικής διακριτικής ευχέρειας που διαθέτει όσον αφορά την αξιολόγηση της συμβατότητας των κρατικών ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά.
- (648) Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η έναρξη της ισχύος των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές, στις 4 Απριλίου 2014, αποτελεί σημαντική εξέλιξη όσον αφορά τη δημόσια στήριξη στους αερολιμένες, εφόσον σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, από εκείνη την ημερομηνία και μετά, τα κράτη μέλη δεν δύνανται πλέον να χορηγούν νέες ενισχύσεις λειτουργίας στους αερολιμένες με περισσότερους από τρία εκατομμύρια επιβάτες. Ο σκοπός της διάταξης αυτής είναι προφανώς να περιορίσει, από τις 4 Απριλίου 2014, τις αρνητικές επιπτώσεις των ενισχύσεων λειτουργίας που χορηγούνται στους αερολιμένες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ημερομηνία αυτή αποτελεί επίσης την κατάλληλη παραπομπή στην παρούσα υπόθεση και ότι μπορεί να θεωρηθεί ως το χρονικό σημείο από το οποίο η BSCA θα έπρεπε να παύσει να καταβάλλει ένα υπερβολικά χαμηλό τέλος παραχώρησης κατ' εφαρμογή των μέτρων 2002 και 2003. Όσον αφορά την αύξηση κεφαλαίου του 2002, με βάση το σκεπτικό που αναπτύσσεται στην αιτιολογική σκέψη 638 και το γεγονός ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 4 Απριλίου 2014, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στην περίπτωση κατά την οποία το εν λόγω μέτρο αποτελεί κρατική ενίσχυση, η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.
- (649) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή κρίνει ότι:
- τα μέτρα που έδωσε σε εφαρμογή το Βέλγιο υπέρ της BSCA βάσει των συμβάσεων του 2002 και της απόφασης για επενδύσεις του 2003 συνιστούν κρατικές ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ μέχρι τις 3 Απριλίου 2014 και κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά από τις 4 Απριλίου 2014·

⁽²²⁵⁾ Βλέπε παραγράφους 131 και 137 των κατευθυντηρίων γραμμών για τις αεροπορικές μεταφορές.

- ακόμη και αν θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η αύξηση κεφαλαίου της BSCA από τη SOWAER στις 3 Δεκεμβρίου 2002 αποτελεί κρατική ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ.

6.4. Δυνατότητα εφαρμογής της προθεσμίας παραγραφής στις ενισχύσεις υπέρ της BSCA

- (650) Το άρθρο 15 του κανονισμού διαδικασίας προβλέπει ότι η ανάκτηση κρατικών ενισχύσεων υπόκειται σε δεκαετή προθεσμία παραγραφής. Η προθεσμία παραγραφής αρχίζει να προσμετράται από την ημέρα κατά την οποία η παράνομη ενίσχυση χορηγείται στον δικαιούχο.
- (651) Σύμφωνα με το Βέλγιο, η επιχορήγηση την οποία κατέβαλλε η περιφέρεια στη BSCA για ορισμένες υπηρεσίες της BSCA που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα υπόκειται στην παραγραφή που προβλέπει το άρθρο 15 του κανονισμού διαδικασίας. Πράγματι, η εν λόγω επιχορήγηση χορηγήθηκε, σύμφωνα με το Βέλγιο, στις 9 Ιουλίου 1991, ημερομηνία σύναψης της σύμβασης της Περιφέρειας/BSCA και της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτήθηκε σε αυτήν. Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι, από την ημερομηνία εκείνη, αν και θεσπίστηκαν διάφορες διατάξεις χωρίς επιπτώσεις στην αρχή της υποχρεωτικής επιστροφής αυτών των δαπανών από την Περιφέρεια, η Περιφέρεια όφειλε να καταβάλλει αυτή την επιχορήγηση. Μόνον ορισμένες υπηρεσίες μη οικονομικού χαρακτήρα που αναφέρονται στην τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της 15ης Ιανουαρίου 2008 δεν θίγονται από αυτή την παραγραφή.
- (652) Καταρχάς, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 415, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να εξετάσει την επιχορήγηση για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα, σε συνδυασμό με τα άλλα στοιχεία της οικονομίας της παραχώρησης (διάθεση των υποδομών και τέλος παραχώρησης).
- (653) Ακόμη και αν υποτεθεί ότι η επιδότηση που καταβάλλει η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα μπορεί να εξεταστούν ανεξάρτητα από τη σύμβαση SOWAER/BSCA, η Επιτροπή απορρίπτει, ωστόσο, την ανάλυση κατά την οποία το μέτρο της χορήγησης της εν λόγω επιχορήγησης δεν αποτέλεσε αντικείμενο καμίας ουσιαστικής τροποποίησης. Αντιθέτως, η Επιτροπή θεωρεί ότι καθεμία από τις τρεις ακόλουθες τροποποιήσεις επέφερε ουσιώδεις αλλαγές στο μέτρο:

6.4.1. Η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002

- (654) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατ' εφαρμογή του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτάται στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA της 9ης Ιουλίου 1991, η Περιφέρεια ανέλαβε το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης μόνο για μια μεταβατική περίοδο.
- (655) Αυτή η μεταβατική περίοδος παρατάθηκε μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2000 βάσει της τροποποιητικής πράξης αριθ. 2 της συγγραφής υποχρεώσεων που προσαρτήθηκε στη σύμβαση.
- (656) Για τα έτη 2000 και 2001, η περιφέρεια της Βαλлонίας κατέβαλε στη BSCA επιχορηγήσεις για τα έξοδα «πυρασφάλειας και συντήρησης» βασισμένη διαφορετικές νομικές βάσεις της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA ⁽²²⁶⁾, ενώ οι εν λόγω νομικές πράξεις δεν δέσμευαν την Περιφέρεια έναντι της BSCA μετά τα έτη 2000 και 2001.
- (657) Όσον αφορά το έτος 2002, το Βέλγιο ισχυρίζεται ότι, μολονότι εξακολουθούσε να ισχύει η πρόβλεψη της Περιφέρειας να συνεχιστεί η χορήγηση αποζημίωσης για την κάλυψη αυτών των δαπανών, η δημιουργία της SOWAER και η θέσπιση νέου νομικού πλαισίου καθυστέρησαν την επισημοποίηση της παράτασης της εν λόγω αποζημίωσης. Σύμφωνα με το Βέλγιο, η διατήρηση της κάλυψης του κόστους επιβεβαιώθηκε με επιστολή της 5ης Ιουλίου 2001 που απέστειλε η BSCA στη διοίκηση μεταφορών και εξοπλισμού της Βαλλονίας, η οποία προσδιορίζει τα βασικά στοιχεία του προϋπολογισμού του 2002 της BSCA για τις δαπάνες που αφορούν τις υπηρεσίες αυτές, μετά από τηλεφωνική συνομιλία κατά τη οποία, σύμφωνα με το Βέλγιο, η Περιφέρεια επιβεβαίωσε ότι αναλαμβάνει το κόστος των εν λόγω υπηρεσιών για το 2002.

⁽²²⁶⁾ Για το έτος 2000: διάταγμα της 16ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με τον γενικό προϋπολογισμό των δαπανών της περιφέρειας της Βαλλονίας για το οικονομικό έτος 2000 και απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2000 της κυβέρνησης της Βαλλονίας σχετικά με τη χορήγηση ενίσχυσης λειτουργίας στη BSCA για την κάλυψη των δαπανών των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης του αερολιμένα του Charleroi για το έτος 2000.

Για το έτος 2001: διάταγμα της 14ης Δεκεμβρίου 2000 σχετικά με τον γενικό προϋπολογισμό των δαπανών της περιφέρειας της Βαλλονίας για το οικονομικό έτος 2001 και απόφαση της 4ης Οκτωβρίου 2001 της κυβέρνησης της Βαλλονίας σχετικά με τη χορήγηση ενίσχυσης λειτουργίας στη BSCA για την κάλυψη των δαπανών των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης του αερολιμένα του Charleroi για το έτος 2001.

- (658) Όπως διευκρινίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις 71 και 72, η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 της σύμβασης παραχώρησης Περιφέρειας/BSCA τροποποίησε το άρθρο 3 παράγραφος 2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA και προβλέπει ότι η περιφέρεια της Βαλλονίας επιστρέφει τις δαπάνες (τέλη και επενδύσεις) για τις υπηρεσίες πυρασφάλειας και συντήρησης: Η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 τροποποιεί επίσης το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων και προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος υποβάλλει στην αναθέτουσα αρχή τον προϋπολογισμό για τις κατηγορίες πυρασφάλειας και συντήρησης και τηρεί χωριστό λογαριασμό εκμετάλλευσης που μπορεί ανά πάσα στιγμή να αναλυθεί και να ελεγχθεί από την παραχωρούσα αρχή.
- (659) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 της σύμβασης παραχώρησης Περιφέρειας/BSCA θίγει ουσιωδώς το μέτρο. Πράγματι, η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 θεσπίζει γραπτή δέσμευση της Περιφέρειας να αναλάβει το κόστος των υπηρεσιών πυρασφάλειας και συντήρησης, ενώ δεν υπήρχε πλέον γραπτή δέσμευση της Περιφέρειας για τα οφειλόμενα από τη BSCA ποσά από την 1η Ιανουαρίου 2002.
- (660) Επιπλέον, η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 τροποποιεί το άρθρο 3 παράγραφος 2 της σύμβασης παραχώρησης Περιφέρειας/BSCA και προβλέπει ότι η Περιφέρεια επιστρέφει τις δαπάνες (τέλη και επενδύσεις) για τις υπηρεσίες πυρασφάλειας και συντήρησης. Τροποποιεί επίσης το άρθρο 25 της συγγραφής υποχρεώσεων και προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος υποβάλλει στην αναθέτουσα αρχή τον προϋπολογισμό για τις κεφάλαια πυρασφάλειας και συντήρησης και τηρεί χωριστό λογαριασμό εκμετάλλευσης που μπορεί ανά πάσα στιγμή να αναλυθεί και να ελεγχθεί από την παραχωρούσα αρχή. Συναφώς, η Επιτροπή τονίζει ότι η τροποποιητική πράξη αριθ. 3 προβλέπει την ένταξη στον εν λόγω λογαριασμό του κόστους των επενδύσεων και/ή των τελών απόσβεσης των επενδύσεων, ενώ αυτό δεν συνέβαινε προηγουμένως.
- (661) Βάσει των στοιχείων αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι η επιχορήγηση την οποία κατέβαλλε η Περιφέρεια στη BSCA για ορισμένες υπηρεσίες της BSCA σε σχέση με τη δραστηριότητα του αερολιμένα θεσπίστηκε, ή σε κάθε περίπτωση τροποποιήθηκε ουσιωδώς, από την τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA.

6.4.2. Τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 10ης Μαρτίου 2006

- (662) Με τις ακόλουθες διατάξεις, η τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της σύμβασης Περιφέρειας/ BSCA της 10ης Μαρτίου 2006 τροποποίησε ουσιωδώς την τροποποιητική πράξη αριθ. 3:
- κατ' εφαρμογή του άρθρου 3.2.2 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA όπως τροποποιήθηκε με την τροποποιητική πράξη αριθ. 5, η Περιφέρεια αντισταθμίζει τις δαπάνες της BSCA για «τις υπηρεσίες που σχετίζονται με την πυρασφάλεια, την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και τον χώρο του αερολιμένα», ενώ στο παρελθόν, η Περιφέρεια αντισταθμίζει τις δαπάνες της BSCA για τις υπηρεσίες «συντήρησης και πυρασφάλειας». Σύμφωνα με το Βέλγιο, σκοπός αυτής της νέας διατύπωσης ήταν να ορισθούν με μεγαλύτερη ακρίβεια οι δαπάνες που εφωμίστηκε η περιφέρεια της Βαλλονίας, αλλά δεν επηρέαζε σημαντικά το εύρος των υπηρεσιών που είχε αναλάβει. Η Επιτροπή παρατηρεί, ωστόσο, ότι ακόμη κι αν δεν λαμβανόταν υπόψη η αλλαγή της διατύπωσης των υπηρεσιών για τις οποίες η BSCA λαμβάνει αντιστάθμιση, τα στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες που αναλαμβάνονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 25 της συγγραφής υποχρεώσεων, όπως τροποποιήθηκε από την τροποποιητική πράξη αριθ. 5, διαφέρουν κατά το ότι περιλαμβάνουν ορισμένες δαπάνες οι οποίες δεν αναφέρονταν προηγουμένως, ήτοι τις «υπηρεσίες που συνδέονται με την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος και στον χώρο του αερολιμένα, που περιλαμβάνουν την τρέχουσα συντήρηση του χώρου του αερολιμένα, (...), τα μικρά έργα ασφαλτόστρωσης, τρέχουσας συντήρησης και επισκευής του διαδρόμου και των οδών πρόσβασης, τις επισκευές και τη συντήρηση σε κατάσταση λειτουργίας του φωτισμού και της σήμανσης του διαδρόμου, τις εργασίες κοπής χόρτων, την αποκομμίωση και τη σήμανση του διαδρόμου, τον εκχιονισμό και κάθε άλλη υπηρεσία που εξασφαλίζει την ασφάλεια της κυκλοφορίας στο έδαφος, τις αερολιμενικές ζώνες και των υποδομών, εκτός από τους εμπορικούς χώρους της ζώνης του αερολιμένα»·
 - η επιχορήγηση υπόκειται σε ανώτατο όριο, ενώ αυτό δεν συνέβαινε προηγουμένως. το ανώτατο όριο είναι εφαρμοστέο από την πρώτη έναρξη ισχύος της τροποποιητικής πράξης αριθ. 5 και έχει επηρεάσει το ποσό της επιχορήγησης που καταβάλλει η Περιφέρεια στη BSCA από το πρώτο έτος·
 - το ποσό της επιχορήγησης θα πρέπει να αναθεωρηθεί έως το τέλος Ιουλίου 2009 ⁽²²⁷⁾.

⁽²²⁷⁾ Η αναθεώρηση αυτή τελικά πραγματοποιήθηκε το 2013. Ωστόσο, η θέσπιση ημερομηνίας αναθεώρησης τροποποιούσε σημαντικά το μέτρο.

- (663) Βάσει των διαφόρων αυτών στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο τροποποιήθηκε ουσιαστικά με την έκδοση της τροποποιητικής πράξης αριθ. 5 της 10ης Μαρτίου 2006 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA.

6.4.3. Τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 15ης Ιανουαρίου 2008

- (664) Η τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 15ης Ιανουαρίου 2008 τροποποίησε ουσιαστικά την τροποποιητική πράξη αριθ. 5, επεκτείνοντας σημαντικά το εύρος των υπηρεσιών για τις οποίες η περιφέρεια καταβάλλει επιχορήγηση στη BSCA, εφόσον στο εξής οι υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνουν την παρακολούθηση και καταχώριση των πτήσεων, τον προγραμματισμό των προβλεπόμενων πτήσεων, την καθοδήγηση των αεροσκαφών στο έδαφος και την ασφάλεια. Ωστόσο, όπως εξηγείται στο τμήμα 6.1.1, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω υπηρεσίες, με εξαίρεση τις υπηρεσίες ασφάλειας, αποτελούν υπηρεσίες οικονομικού χαρακτήρα.

6.4.4. Συμπέρασμα

- (665) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επιχορήγηση την οποία καταβάλλει η Περιφέρεια στη BSCA για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μέτρο που ήταν σε συνεχή εφαρμογή χωρίς να έχει υποστεί καμία ουσιαστική μεταβολή από το 1991. Η καταβολή της επιχορήγησης αυτής βασίζεται σε πολλά νέα μέτρα που εφαρμόζονταν διαδοχικά. Η παρούσα απόφαση εξετάζει τα ακόλουθα μέτρα: α) την τροποποιητική πράξη αριθ. 3 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 29ης Μαρτίου 2002, β) την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 10ης Μαρτίου 2006 και γ) την τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της σύμβασης Περιφέρειας/BSCA της 15ης Ιανουαρίου 2008.
- (666) Τα μέτρα α) έως γ) δεν μπορούν να υπαχθούν στη δεκαετή παραγραφή, διότι το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει από τον χρόνο χορήγησης τους μέχρι τις 20 Απριλίου 2011, ημερομηνία κατά την οποία η Επιτροπή απέστειλε την πρώτη αίτηση πληροφοριών στο Βέλγιο σχετικά με τις ενισχύσεις υπέρ της BSCA, είναι μικρότερο από δέκα έτη. Συνεπώς, όπως ορίζει το άρθρο 15 του κανονισμού διαδικασίας, κάθε ενέργεια της Επιτροπής ή κράτους μέλους που ενεργεί κατόπιν αίτησης της Επιτροπής, σε σχέση με την παράνομη ενίσχυση, διακόπτει την περίοδο παραγραφής. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η παραγραφή που προβλέπει το άρθρο 15 του κανονισμού διαδικασίας δεν έχει εφαρμογή στις ενισχύσεις υπέρ της BSCA που εξετάζονται στην παρούσα απόφαση.

6.5. Δυνατότητα εφαρμογής της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης στην επιχορήγηση που καταβάλλει η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες σχετιζόμενες με τη δραστηριότητα του αερολιμένα

- (667) Το άρθρο 14 παράγραφος 1 του διαδικαστικού κανονισμού προβλέπει ότι «η Επιτροπή δεν απαιτεί ανάκτηση της ενίσχυσης, εάν αυτό αντικείται σε κάποια γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου». Συγκεκριμένα, η Επιτροπή δεν δύναται να απαιτήσει την ανάκτηση των ενισχύσεων οι οποίες, αν και χορηγήθηκαν κατά την περίοδο των 10 ετών που ορίζεται στο άρθρο 15 παράγραφος 1 του κανονισμού διαδικασίας, θα καλύπτονταν από την ύπαρξη δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, εκ μέρους του δικαιούχου, που απορρέει από πράξεις που εξέδωσε ή θέσισε που έλαβε η Επιτροπή στο παρελθόν.
- (668) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 5.4 της παρούσας απόφασης, το Βέλγιο υποστηρίζει ότι μια ανάκτηση επιχορήγησης που κατέβαλε η Περιφέρεια για ορισμένες υπηρεσίες που συνδέονται με τη δραστηριότητα του αερολιμένα θα ήταν αντίθετη με την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.
- (669) Το Δικαστήριο, ωστόσο, έχει αποφανθεί ότι ο αποδέκτης παράνομης ενίσχυσης δεν μπορεί εν γένει να επικαλεστεί την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης⁽²²⁸⁾. Πράγματι, ο δικαιούχος όφειλε να επαληθεύσει ότι η ενίσχυση που του χορηγήθηκε είχε κοινοποιηθεί και εγκριθεί από την Επιτροπή. Επ' αυτού, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι ενισχύσεις υπέρ της BSCA δεν κοινοποιήθηκαν στην Επιτροπή.

6.5.1. Απουσία σαφών διαβεβαιώσεων

- (670) Επιπλέον, όπως ορίζει το Δικαστήριο⁽²²⁹⁾, ουδείς δύναται να προβάλλει παραβίαση της αρχής της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, «εάν δεν του έχουν παρασχεθεί σαφείς διαβεβαιώσεις εκ μέρους της Διοικήσεως (...)».

⁽²²⁸⁾ Υπόθεση C-5/89, Επιτροπή κατά Γερμανίας, Συλλογή 1990, σ. I-3437, ECLI:EU:C:1990:320, σκέψη 14· υπόθεση C-169/95 Ισπανία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-135, ECLI:EU:C:1997:10, σκέψη 51· υπόθεση C-148/04, Unicredito Italiano, Συλλογή 2005, σ. I-11137, ECLI:EU:C:2005:774, σκέψη 104.

⁽²²⁹⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-182/03 και C-217/03, Βέλγιο και Forum 187 κατά Επιτροπής, Συλλογή 2006, σ. I-5479, ECLI:EU:C:2006:416, σκέψη 147.

- (671) Το Βέλγιο υποστηρίζει ότι, εφόσον η απόφαση της Επιτροπής του 2004 δεν περιέχει αιτιάσεις, η BSCA έλαβε συγκεκριμένες διαβεβαιώσεις ότι η επιχορήγηση δεν μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση. Το Βέλγιο βασίζεται ιδίως στην αιτιολογική σκέψη 214 της απόφασης του 2004, όπου Επιτροπή αναφέρει ότι «δεν αμφισβητεί τη νόμιμη δυνατότητα των αρχών της Βαλλονίας να εξακολουθήσουν να αναλαμβάνουν το βάρος των δαπανών συντήρησης-πυρασφάλειας». Αναφέρει ότι η εν λόγω δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ενισχύθηκε από την πάγια πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ οικονομικών και μη οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως διατυπώθηκε στην απόφαση της Επιτροπής για τον αερολιμένα Leipzig Halle.
- (672) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απουσία αιτιάσεων όσον αφορά τις ενισχύσεις υπέρ της BSCA στην απόφασή της του 2004 δεν συνιστά «συγκεκριμένη διαβεβαίωση». Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ούτε η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας του 2002, ούτε η τελική απόφαση του 2004 αφορούσαν μέτρα υπέρ της BSCA. Όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 214 της απόφασης του 2004, η Επιτροπή τονίζει ότι η αιτιολογική σκέψη αυτή πρέπει να ερμηνευθεί εντός του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται. Εντός αυτού του πλαισίου, φαίνεται ότι η εν λόγω αιτιολογική σκέψη δεν θα μπορούσε να εκληφθεί ως έγκριση του μέτρου υπό το πρίσμα των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων, αλλά μόνο ως αποσαφήνιση του σκεπτικού σύμφωνα με το οποίο το ζήτημα που εξετάζει η Επιτροπή δεν είναι η συμβατότητα του εν λόγω μέτρου με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά η συνεκτίμηση της αβεβαιότητας ως προς την ανάληψη της χρηματοδότησης ορισμένων υπηρεσιών από την Περιφέρεια στο επιχειρηματικό σχέδιο της BSCA, για τους σκοπούς της εφαρμογής του κριτηρίου του ιδιώτη φορέα της οικονομίας της αγοράς στις συμβάσεις του 2001.
- (673) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 397 έως 399 της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή αμφισβητεί ότι από τις αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183 της απόφασης σχετικά με τον αερολιμένα Leipzig Halle μπορεί να συναχθεί ότι κατά το παρελθόν η Επιτροπή έχει αποφανθεί ότι συγκρίσιμα καθήκοντα με αυτά της συντήρησης και της ασφάλειας της κυκλοφορίας, όπως ορίζονται στη σύμβαση Περιφέρειας/BSCA, αποτελούν αρμοδιότητες του κράτους.

6.5.2. Δυνατότητα πρόβλεψης της αλλαγής της συμπεριφοράς

- (674) Όπως διευκρινίζει το Δικαστήριο ⁽²³⁰⁾, «όταν ένας προνοητικός και ενημερωμένος επιχειρηματίας είναι σε θέση να προβλέψει τη θέσπιση κοινοτικού μέτρου ικανού να βλάψει τα συμφέροντα του, δεν μπορεί να επικαλεστεί τα οφέλη από τέτοια αρχή, αφού θεωρηθεί ότι το μέτρο αυτό ⁽²³¹⁾».
- (675) Κατά την άποψη του Βελγίου, κανένα στοιχείο δεν επέτρεπε στη BSCA να θεωρήσει ότι η Επιτροπή θα επανεξέταζε το 2012 ένα μέτρο για το οποίο δεν είχε διατυπώσει καμία επιφύλαξη το 2004 και το οποίο δεν αμφισβητήθηκε από το Πρωτοδικείο το 2008.
- (676) Η Επιτροπή αρνείται ότι έλαβε θέση για τα μέτρα υπέρ της BSCA κατά την έκδοση της απόφασης του 2004. Κατά συνέπεια, η απόφαση του 2012 δεν συνιστά μεταβολή της συμπεριφοράς της.
- (677) Η Επιτροπή αρνείται επίσης ότι η παρούσα απόφαση συνιστά αλλαγή της πρακτικής της κατά τη λήψη αποφάσεων όσον αφορά τη διάκριση μεταξύ οικονομικών και μη οικονομικών δραστηριοτήτων. Όσον αφορά την απόφαση για τον αερολιμένα Leipzig Halle που αναφέρει το Βέλγιο για να αποδείξει την υποτιθέμενη αλλαγή στάσης της Επιτροπής, η Επιτροπή αρνείται ότι από την εν λόγω απόφαση μπορεί να συναχθεί ότι η Επιτροπή είχε κρίνει κατά το παρελθόν ότι καθήκοντα συγκρίσιμα με τη συντήρηση/ασφάλεια της κυκλοφορίας αποτελούν αρμοδιότητες του κράτους (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 397 έως 399).
- (678) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάκτηση της παράνομης και ασυμβίβαστης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στη BSCA δεν είναι αντίθετη με την αρχή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΚΑΙ ΠΟΣΟΤΙΚΟΣ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΑΚΤΗΘΕΙ ΑΠΟ ΤΗ BSCA

7.1. Ενισχύσεις που χορηγήθηκαν παράνομα στη BSCA

- (679) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, με τη σύναψη των συμβάσεων του 2002 και τη λήψη της επενδυτικής απόφασης του 2003, το Βέλγιο έδωσε παράνομα σε εφαρμογή ενισχύσεις υπέρ της BSCA κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Οι ενισχύσεις αυτές συνίστανται στη διαφορά μεταξύ του τέλους που θα είχε απαιτήσει ένας επιχειρηματίας της οικονομίας της αγοράς (εφεξής «το τέλος που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς») και των τελών που πράγματι κατέβαλλε η BSCA στην Περιφέρεια- SOWAER.

⁽²³⁰⁾ Ό.π.

⁽²³¹⁾ Απόφαση της 11ης Μαρτίου 1987 στην υπόθεση 265/85, Van den Bergh en Jurgens και Van Dijk Food Products Lopik κατά Επιτροπής, Συλλογή, σ. 1155, ECLI:EU:C:1987:121, σκέψη 44.

- (680) Το τέλος που αντιστοιχεί στην τιμή αγοράς είναι το τέλος που θα έπρεπε να καταβάλλει η BSCA κατά τρόπο ώστε καθένα από τα δύο μέτρα (οι συμβάσεις του 2002 και η απόφαση επένδυσης του 2003) να έχει μηδενική καθαρή παρούσα αξία για την Περιφέρεια- SOWAER. Η Επιτροπή καθόρισε το τέλος που αντιστοιχεί στην τιμή αγοράς σύμφωνα με το σκεπτικό που εκτίθεται στο τμήμα 6.1.2.2, το οποίο επέτρεψε να διαπιστωθεί ότι οι συμβάσεις του 2002 και η απόφαση επένδυσης του 2003 είχαν ως επακόλουθο την καταβολή ενός τέλους παραχώρησης χαμηλότερου από αυτό που θα απαιτούσε ένας φορέας σε οικονομία αγοράς που ενεργεί με γνώμονα τις προοπτικές κερδοφορίας.
- (681) Η Επιτροπή έκρινε ότι ένας συνετός επιχειρηματίας δεν θα απαιτούσε, ήδη από την υπογραφή της σύμβασης SOWAER/BSCA του 2002, την καταβολή από τη BSCA ενός τέλους που αντικατοπτρίζει τις επενδύσεις που δεσμεύτηκε να πραγματοποιήσει η SOWAER βάσει των όρων αυτής της σύμβασης, ενώ οι επενδύσεις δεν είχαν υλοποιηθεί και η BSCA δεν διέθετε τα αναμενόμενα έσοδα από τις επενδύσεις αυτές. Πράγματι, ένας συνετός επιχειρηματίας θα είχε δεχθεί την αύξηση του τέλους μόνο όταν ο φορέας διαχείρισης θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί τις νέες επενδύσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, υπήρχε κίνδυνος ο φορέας διαχείρισης να αντιμετωπίσει προβλήματα ρευστότητας κατά τη διάρκεια των ετών που δεν θα ήταν ακόμη σε θέση να αποκομίσει έσοδα από την εκμετάλλευση της νέας υποδομής. Η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου ότι η σύμβαση υπεργολαβίας SOWAER/BSCA του 2002 προέβλεπε αύξηση του τέλους παραχώρησης το 2007, δηλ. δύο έτη μετά από την προβλεπόμενη τότε έναρξη της λειτουργίας του νέου θερματικού σταθμού (το 2005). Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας συνετός επιχειρηματίας θα είχε δεχθεί να καταβάλλει η BSCA το τέλος που καθόρισε η σύμβαση SOWAER-BSCA του 2002 μέχρι δύο έτη μετά το τέλος του έτους έναρξης της λειτουργίας του νέου θερματικού σταθμού (δηλ. το 2007), αλλά θα είχε απαιτήσει να καταβάλλει η BSCA ένα τέλος που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς μετά από την ημερομηνία εκείνη, δηλ. ένα τέλος που θα επέτρεπε στην οντότητα Περιφέρεια- SOWAER να λάβει μηδενική καθαρή παρούσα αξία για ολόκληρη την περίοδο.

(682) Ο πίνακας 31 παρουσιάζει:

α) τα κυμαινόμενα τέλη παραχώρησης που αναμένονται από τη BSCA βάσει των διατάξεων που ίσχυαν κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου το 2002 ⁽²³²⁾.

β) το πρόσθετο τέλος παραχώρησης, που επινοήθηκε ως ετήσιο σταθερό ποσό τιμαριθμοποιημένο με συντελεστή 2 % ετησίως, ανάλογα με τον πληθωρισμό ⁽²³³⁾, που θα όφειλε να καταβάλει η BSCA από το 2007, έτσι ώστε τα οφειλόμενα από την BSCA τέλη παραχώρησης να αντιστοιχούν στο τέλος παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς, σε αντάλλαγμα των συμβάσεων του 2002 ⁽²³⁴⁾.

γ) το πρόσθετο τέλος παραχώρησης, που επινοήθηκε ως ετήσιο σταθερό ποσό τιμαριθμοποιημένο με συντελεστή 2 % ετησίως, ανάλογα με τον πληθωρισμό, που θα όφειλε να καταβάλει η BSCA από το 2008, έτσι ώστε τα οφειλόμενα από την BSCA τέλη παραχώρησης να αντιστοιχούν στο τέλος παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς, σε αντάλλαγμα των συμβάσεων του 2003 ⁽²³⁵⁾.

(α + β + γ) αντιπροσωπεύει τα αναμενόμενα τέλη παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς: οι τιμές τους είναι τέτοιες ώστε η καθαρή παρούσα αξία των συμβάσεων του 2002 και της επενδυτικής απόφασης του 2003 να είναι μηδενική.

Πίνακας 31

Προβλεπόμενα τέλη παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς

(σε ευρώ)

	α) Αναμενόμενα από τη BSCA τέλη παραχώρησης κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου το 2002	β) Τέλη παραχώρησης που πρέπει να προστεθούν στο α) κατά τρόπον ώστε η ΚΠΑ του μέτρου το 2002 να ισούται με 0	γ) Τέλη παραχώρησης που πρέπει να προστεθούν ώστε η ΚΠΑ της απόφασης επένδυσης του 2003 να ισούται με 0	(α + β + γ) Τέλη παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς
2002	883 689	0	0	883 689
2003	901 363	0	0	901 363

⁽²³²⁾ Τα εν λόγω τέλη αντιστοιχούν στο μεταβλητό μέρος του τέλους παραχώρησης, εφόσον το σταθερό μέρος που πρέπει να καταβληθεί από τη BSCA αντισταθμίζεται με καταβολή από την περιφέρεια της Βαλλωνίας στη BSCA.

⁽²³³⁾ 2 % είναι ο στόχος της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας όσον αφορά τον πληθωρισμό.

⁽²³⁴⁾ Αυτά τα πρόσθετα τέλη της παραχώρησης υπολογίστηκαν με βάση την παραδοχή ότι θα αυξάνονταν κατά 2 % ετησίως.

⁽²³⁵⁾ Ό.π.

(σε ευρώ)

	α) Αναμενόμενα από τη BSCA τέλη παραχώρησης κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου το 2002	β) Τέλη παραχώρησης που πρέπει να προστεθούν στο α) κατά τρόπον ώστε η ΚΠΑ του μέτρου το 2002 να ισούται με 0	γ) Τέλη παραχώρησης που πρέπει να προστεθούν ώστε η ΚΠΑ της απόφασης επένδυσης του 2003 να ισούται με 0	(α + β + γ) Τέλη παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς
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) Επειδή τα έργα καθυστέρησαν και ο τερματικός σταθμός τέθηκε τελικά σε λειτουργία το 2007, η Επιτροπή θεωρεί ότι η BSCA θα έπρεπε να καταβάλει τέλος αντίστοιχο με την τιμή της αγοράς από το τέλος του έτους 2009, δηλαδή από την 1η Ιανουαρίου 2010. Η Επιτροπή κρίνει ότι η καθυστέρηση κατά δύο έτη των εργασιών έπρεπε να καλυφθεί από την Περιφέρεια και τη SOWAER, και όχι από την BSCA, εφόσον αυτές ήταν επιφορτισμένες με την πραγματοποίηση των επενδύσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή έκρινε ότι η BSCA έπρεπε να καταβάλει το τέλος παραχώρησης με βάση την τιμή της αγοράς μόνο στο τέλος του έτους 2009, χωρίς ωστόσο να αυξηθεί αυτό το τέλος παραχώρησης σε σχέση με την υπόθεση βάσει της οποίας θα όφειλε να το καταβάλει στο τέλος του 2007, όπως είχε προβλεφθεί κατ' εφαρμογή της σύμβασης SOWAER-BSCA του 2002.

(684) Αυτά που πράγματι οφείλει η BSCA είναι τα μεταβλητά τέλη (στα οποία πρέπει να προστεθούν τα τέλη β) και γ) που παρουσιάζονται στον πίνακα 31) τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των τελών παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή αγοράς που θα όφειλε να καταβάλει η BSCA και θα πρέπει να καταβάλλει στο μέλλον. Επισημαίνεται ότι, ακόμη και αν η επιβατική κίνηση αποδειχτεί μεγαλύτερη από ό,τι αναμενόταν το 2002, τα τέλη που πράγματι οφείλονται (που παρουσιάζονται στη στήλη α) του πίνακα 32) αντιστοιχούν στα αναμενόμενα μεταβλητά τέλη παραχώρησης (που παρουσιάζονται στη στήλη α) του πίνακα 31) λόγω του ανώτατου ορίου του μεταβλητού τέλους παραχώρησης που προβλέφθηκε από το 2002.

(685) Ο πίνακας 32 παρουσιάζει τα συστατικά στοιχεία του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς:

Πίνακας 32

Τέλη παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς, λαμβανομένης υπόψη της καθυστέρησης των έργων ⁽¹⁾

(σε ευρώ)

	α) Τέλη παραχώρησης που ανέμενε η BSCA κατά τον χρόνο χορήγησης του μέτρου το 2002	β) Τέλη παραχώρησης που πρέπει να προστεθούν στο α) έτσι ώστε η ΚΠΑ του μέτρου το 2002 να ισούται με 0	γ) Τέλη παραχώρησης που πρέπει να προστεθούν ώστε η ΚΠΑ της απόφασης επένδυσης του 2003 να ισούται με 0	(α + β + γ) Τέλος παραχώρησης σύμφωνα με την τιμή της αγοράς
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⁾ Ο κατωτέρω πίνακας βασίζεται στην παραδοχή ότι, με αυτό τον όγκο επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα του Charleroi, το μεταβλητό τέλος παραχώρησης α) θα εξακολουθήσει να υπόκειται σε ανώτατο όριο το 2014 και 2015 κατά την εφαρμογή των ισχυουσών διατάξεων. Αν η παραδοχή αυτή δεν επαληθευτεί, θα πρέπει να αντικατασταθούν τα ποσά της στήλης α) για το 2014 και το 2015 από τα οφειλόμενα ποσά από την BSCA για το μεταβλητό τέλος παραχώρησης. Αυτό δεν θα επηρέαζε τις στήλες β) και γ).

(686) Γενικότερα, μετά το 2013, π.χ. για το έτος (2013+n), το τέλος παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς ανέρχεται σε: $(a) + (9\ 348\ 451 + 2\ 640\ 013) \times (1,02)^n$, ήτοι $(a) + 11\ 988\ 464 \times (1,02)^n$, όπου (a) είναι το μεταβλητό μέρος του τέλους παραχώρησης που οφείλει η BSCA για το έτος (2013+n). Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 685, για τα έτη 2014 και 2015, το μέρος α) θα υπόκειται πιθανότατα σε ανώτατο όριο. Κατά τους εν λόγω υπολογισμούς της καθαρής παρούσας αξίας και του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς για τα μέτρα του 2002 και του 2003, η Επιτροπή υπέθεσε ότι μετά το 2015 δεν θα υπάρχει ανώτατο όριο. Από το 2016, το μέρος α) του τέλους θα είναι, συνεπώς, ίσο με το 35 % των αεροναυτικών εσόδων.

(687) Με βάση τις παραδοχές και τις μεθόδους που περιγράφονται ανωτέρω και την παραδοχή ότι το τέλος παραχώρησης που καταβάλλει η BSCA θα παρέμενε αμετάβλητο, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι λόγω των συμβάσεων του 2002 και της επενδυτικής απόφασης του 2003, η BSCA εισέπραξε 2003 και θα εισπράττει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2015, τα ποσά της ενίσχυσης (χωρίς τόκους) που αντιστοιχούν στο άθροισμα των στηλών β) και γ) του πίνακα 32. Τα ποσά της ενίσχυσης αναφέρονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 33

Ποσά ενίσχυσης που εισπράττει η BSCA έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015, εκτός τόκων, με την παραδοχή ότι το τέλος παραχώρησης της BSCA θα παραμείνει αμετάβλητο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015

(σε ευρώ)

	Ενίσχυση που συνδέεται με το μέτρο 2002 (χωρίς τόκους)	Ενίσχυση που συνδέεται με το μέτρο 2003 (χωρίς τόκους)	Συνολική ενίσχυση (χωρίς τόκους)
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
Σύνολο	55 569 842	15 692 986	71 262 828

- (688) Την 1η Οκτωβρίου 2014, ημερομηνία της παρούσας απόφασης, η BSCA εισέπραξε, λόγω των συμβάσεων του 2002 και της επενδυτικής απόφασης του 2003, τα ακόλουθα ποσά ενίσχυσης ⁽²³⁶⁾ (χωρίς τόκους):

Πίνακας 34

Ποσά ενίσχυσης που εισέπραξε η BSCA μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2014 — χωρίς τόκους

(σε ευρώ)

	Ενίσχυση σε σχέση με το μέτρο του 2002 (χωρίς τόκους) που εισπράχθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2014	Ενίσχυση σε σχέση με το μέτρο του 2003 (χωρίς τόκους) που εισπράχθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2014	Συνολική ενίσχυση (χωρίς τόκους) που εισπράχθηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 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
Σύνολο	43 440 265	12 267 579	55 707 844

7.2. Ενισχύσεις προς ανάκτηση

- (689) Βάσει των συμπερασμάτων του τμήματος 6.3.2 σχετικά με τη συμβατότητα των ενισχύσεων υπέρ της BSCA, μόνον η διαφορά μεταξύ του τέλους που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς, που υπολογίζεται σύμφωνα με τις μεθόδους που περιγράφονται στις σκέψεις 680 έως 683 και του τέλους που καταβάλλει η BSCA από τις 4 Απριλίου 2014, αποτελεί ενίσχυση που πρέπει να ανακτηθεί.
- (690) Εφόσον η περίοδος από τις 4 Απριλίου έως την 1η Οκτωβρίου 2014 αποτελείται από 180 ημέρες, το προς ανάκτηση ποσό της ενίσχυσης (χωρίς τόκους) την 1η Οκτωβρίου 2014 ανέρχεται σε $(180/365) \times 12\,228\,234$ ευρώ, ήτοι 6 030 362 ευρώ.

⁽²³⁶⁾ Τα ποσά αυτά είναι τα ίδια με τα ποσά του προηγούμενου πίνακα μέχρι και το 2013. Για το 2014, εφαρμόστηκε αναλογία (273/365), εφόσον η περίοδος από 1 Ιανουαρίου έως 30 Σεπτεμβρίου περιλαμβάνει 273 ημέρες.

(691) Επιπλέον, εφόσον το τέλος παραχώρησης που οφείλει η BSCA δεν θα είναι στο επίπεδο του τέλους που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς, η BSCA θα συνεχίσει να εισπράττει παράνομες και ασυμβίβαστες ενισχύσεις, τα ποσά των οποίων θα πρέπει να ανακτηθούν.

(692) Εάν το έτος 2014 είναι το έτος κατά το οποίο το τέλος παραχώρησης που καταβάλλει η BSCA θα αυξηθεί στο επίπεδο του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς που αναφέρεται στον πίνακα 32, το προς ανάκτηση ποσό της ενίσχυσης, εκτός τόκων, υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

Έστω N ο αριθμός ημερών από τις 4 Απριλίου 2014 μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία το τέλος παραχώρησης που κατέβαλε η BSCA αυξήθηκε στο επίπεδο του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς,

Προς ανάκτηση ποσό ενίσχυσης (χωρίς τόκους) = $(N/365) \times$ ποσό της ενίσχυσης για το 2014

= $(N/365) \times 12\,228\,234$ ευρώ

(693) Εάν το έτος 2015 είναι το έτος κατά το οποίο το τέλος παραχώρησης που καταβάλλει η BSCA θα αυξηθεί στο επίπεδο του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς που αναφέρεται στον πίνακα 32, το προς ανάκτηση ποσό της ενίσχυσης, εκτός τόκων, υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

Έστω N' ο αριθμός ημερών από την 1η Ιανουαρίου 2015 μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία το τέλος παραχώρησης που κατέβαλε η BSCA αυξήθηκε στο επίπεδο του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς

Προς ανάκτηση ποσό ενίσχυσης (χωρίς τόκους)

= ποσό της προς ανάκτηση ενίσχυσης για το έτος 2014 (χωρίς τόκους) + ποσό της προς ανάκτηση ενίσχυσης για το έτος 2015 (χωρίς τόκους)

= $[(\text{αριθμός ημερών από τις 4 Απριλίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014})/365] \times$ ποσό της ενίσχυσης για το 2014 + $(N'/365) \times$ ποσό της ενίσχυσης για το 2015

= $(272/365) \times 12\,228\,234 + (N'/365) \times 12\,472\,799$

= $9\,112\,547 + N' \times 34\,172$ ευρώ

(694) Οι βελγικές αρχές οφείλουν να ανακτήσουν το ποσό που υπολογίζεται σύμφωνα με τους τύπους που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 692 και 693 εντός προθεσμίας 4 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

(695) Οι βελγικές αρχές οφείλουν επιπλέον να προσθέσουν στο προς ανάκτηση ποσό της ενίσχυσης τους τόκους ανάκτησης που υπολογίζονται από την ημερομηνία κατά την οποία η εν λόγω ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση των επιχειρήσεων, δηλ. σε κάθε ημερομηνία πραγματικής καταβολής των ενισχύσεων μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους ⁽²³⁷⁾, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ⁽²³⁸⁾. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ημερομηνία που η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση των δικαιούχων αντιστοιχεί στις ημερομηνίες πληρωμής τελών κάτω από την τιμή της αγοράς, όπως αυτές ορίζονται από τις συμβάσεις SOWAER/BSCA που ίσχυαν κατά τον χρόνο της πληρωμής.

(696) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την ανάκτηση τυχόν άλλων κρατικών ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στη BSCA, οι οποίες δεν εμπίπτουν στην παρούσα απόφαση.

(697) Με επιστολή της 7ης Μαΐου 2014, το Βέλγιο αποδέχθηκε, στο πλαίσιο της παρούσας υπόθεσης, λαμβάνοντας υπόψη τη δέσμευση που ανέλαβαν οι υπηρεσίες της Επιτροπής να του κοινοποιήσουν το συντομότερο δυνατό μετάφραση της απόφασης στην ολλανδική γλώσσα, να μπορεί η Επιτροπή, κατ' εξαίρεση, να του κοινοποιήσει, βάσει του άρθρου 297 της ΣΛΕΕ, την απόφαση στη γαλλική γλώσσα. Το Βέλγιο αποδέχθηκε μόνο το κείμενο της απόφασης στη γαλλική γλώσσα να είναι το αυθεντικό και η απόφαση να παράγει αποτελέσματα με την κοινοποίησή της στη γαλλική γλώσσα,

⁽²³⁷⁾ Βλέπε άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 659/1999 (προαναφερθέν).

⁽²³⁸⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Τα μέτρα υπέρ της Ryanair Ltd (στο εξής «Ryanair»), ήτοι η δέσμευση της κυβέρνησης της Βαλλονίας έναντι της Ryanair της 6ης Νοεμβρίου 2001, η σύμβαση μεταξύ της BSCA και της Ryanair της 2ας Δεκεμβρίου 2001, η σύμβαση Promocoy της 12ης Δεκεμβρίου 2001, η σύμβαση μεταξύ της Promocoy και της Leading Verge της 31ης Ιανουαρίου 2002, η υπουργική απόφαση της 11ης Ιουνίου 2004, η επιστολή της BSCA στη Ryanair της 24ης Ιουνίου 2004, η εμπορική συμφωνία μεταξύ της BSCA και της Ryanair της 9ης Δεκεμβρίου 2005, η τροποποιητική πράξη της 6ης Δεκεμβρίου 2010 της σύμβασης μεταξύ της BSCA και της Ryanair και η μεταβίβαση των μεριδίων της BSCA στην Promocoy στις 31 Μαρτίου 2010, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Ryanair Ltd βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Τα μέτρα υπέρ της Brussels South Charleroi Airport (στο εξής «BSCA») που συνίστανται στη σύμβαση μεταξύ της Société wallonne des aéroports (στο εξής «SOWAER») και της BSCA της 4ης Απριλίου 2006, την τροποποιητική πράξη αριθ. 5 της σύμβασης μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA της 10 Μαρτίου 2006 και την τροποποιητική πράξη αριθ. 6 της σύμβασης μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA της 15ης Ιανουαρίου 2008 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της BSCA βάσει των διατάξεων του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 2

1. Τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή παράνομα από το Βέλγιο, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπέρ της BSCA βάσει της σύμβασης υπεργολαβίας της 15ης Απριλίου 2002 μεταξύ της SOWAER και της BSCA και της τροποποιητικής πράξης αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 της σύμβασης μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA, καθώς και βάσει της επενδυτικής απόφασης της περιφέρειας της Βαλλονίας της 3ης Απριλίου 2003, συνιστούν, μέχρι τις 3 Απριλίου 2014, κρατικές ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Ακόμη και αν θεωρηθεί ότι συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αύξηση κεφαλαίου της BSCA από τη SOWAER στις 3 Δεκεμβρίου 2002 αποτελεί κρατική ενίσχυση συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 3

Τα μέτρα που τέθηκαν σε εφαρμογή παράνομα από το Βέλγιο, κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπέρ της BSCA βάσει της σύμβασης υπεργολαβίας της 15ης Απριλίου 2002 μεταξύ της SOWAER και της BSCA και της τροποποιητικής πράξης αριθ. 3 της 29ης Μαρτίου 2002 της σύμβασης μεταξύ της περιφέρειας της Βαλλονίας και της BSCA, καθώς και βάσει της επενδυτικής απόφασης της περιφέρειας της Βαλλονίας της 3ης Απριλίου 2003, συνιστούν, από τις 4 Απριλίου 2014, κρατικές ενισχύσεις που δεν συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει των διατάξεων του άρθρου 107 παράγραφος 1 της εν λόγω Συνθήκης.

Άρθρο 4

1. Το Βέλγιο οφείλει να παύσει τις ενισχύσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, με την προσαρμογή του τέλους παραχώρησης που οφείλει η BSCA τουλάχιστον στο επίπεδο του τέλους παραχώρησης που αντιστοιχεί στην τιμή της αγοράς και με την ανάκτηση από τον δικαιούχο των ποσών ενισχύσεων που εισπράχθηκαν βάσει των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 3, με ισχύ από τις 4 Απριλίου 2014.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά περιλαμβάνουν τόκους παραγόμενους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την ημερομηνία της πραγματικής ανάκτησής τους.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

4. Το Βέλγιο ακυρώνει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 5

1. Η ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 είναι άμεση και πραγματική.
2. Το Βέλγιο διασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 6

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης το Βέλγιο υποβάλλει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:
 - α) τις ημερομηνίες κατά τις οποίες η BSCA κατέβαλε τα τέλη παραχώρησης για το έτος 2014 και τον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης·
 - β) λεπτομερή περιγραφή των ήδη ληφθέντων και των σχεδιαζόμενων μέτρων για τη συμμόρφωση με την παρούσα απόφαση·
 - γ) τα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν την ενίσχυση.
2. Το Βέλγιο τηρεί την Επιτροπή ενήμερη σχετικά με την πρόοδο των εθνικών μέτρων που λαμβάνονται για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως την πλήρη ανάκτηση των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3. Διαβιβάζει πάραυτα, με απλή αίτηση της Επιτροπής, τα στοιχεία σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προβλέπει για να συμμορφωθεί προς την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο του Βελγίου.

Βρυξέλλες, 1η Οκτωβρίου 2014.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στοιχεία σχετικά με τα εισπραχθέντα, τα προς ανάκτηση και τα ήδη ανακτηθέντα ποσά ενισχύσεων

Δικαιούχος	Συνολικό ποσό της ενίσχυσης που εισπράχθηκε (*)	Συνολικό ύψος της προς ανάκτηση ενίσχυσης (*) (Κεφάλαιο)	Συνολικό ήδη επιστραφέν ποσό (*)	
			Κεφάλαιο	Τόκοι

(*) σε εκατ. ευρώ

ISSN 1977-0669 (ηλεκτρονική έκδοση)
ISSN 1725-2547 (έντυπη έκδοση)



Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2985 Λουξεμβούργο
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

EL